ANALYSE DU MILIEU SOCIO-COMMUNAUTAIRE ET ETUDE DES IMPACTS AFFERENTS DU PROJET DE REAMENAGEMENT D'UN TRONCON DE LA ROUTE 132 A AMQUI, COMTE DE MATAPEDIA

André Roy, M.A.
• ANTHROPOLOGUE
• CHERCHEUR EN COMMUNICATION
3475, PLAISANCE
SAINTE-FOY, (QUÉBEC)
G1X 2J2
418 • 657 • 1738

334717

Analyse du milieu socio-communautaire et étude des impacts afférents du projet de réaménagement d'un tronçon de la route 132 à Amqui, comté de Matapédia

Rapport

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
JUIL 21 1994
TRANSPORTS QUÉBEC

Par André Roy, m.a.
anthropologue

Pour le Service de l'environnement
Ministère des Transports
Gouvernement du Québec

Sainte-Foy

22/02/93

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

Dor-Cen-Mon
CANQ
TR
GE
CA
243

Afin de faciliter la lecture du texte, le genre masculin est employé au sens neutre et désigne autant les hommes que les femmes.

TABLE DES MATIERES

1. **Recommandation** 1

2. **Le mandat** 2

3. **Le secteur à l'étude** 3

4. **La méthodologie** 4
   4.1. La collecte des données 4
   4.2. Le découpage du territoire d'étude 5

5. **Le profil socio-communautaire** 12
   5.1. Amqui: centre régional de la M.R.C. de La Matapédia 12
   5.2. Profil socio-démographique 15
   5.3. Profil socio-économique 16
   5.4. Profil socio-démographique et économique des répondants 16
   5.5. Appartenance au milieu et relations avec le voisinage 19
   5.6. Résumé 22
   5.7. Perceptions du projet de réaménagement de la route 132 à Amqui par les répondants 24
      5.7.1. Le projet du Ministère: connaissance et perception 24
      5.7.2. Les dangers de la route actuelle 25
      5.7.3. Les solutions à envisager selon les résidants 28

6. **Faisabilité sociale du projet** 29
   6.1. Cohésion sociale 29
      6.1.1. La perception de l'environnement immédiat 30
      6.1.2. Le sentiment d'appartenance au milieu 31
      6.1.3. Synthèse et analyse 33
   6.2. La sensibilité au trafic 35
      6.2.1. Le trafic et ses conséquences: perception des résidents 35
      6.2.2. Synthèse et analyse 39
   6.3. Présence de groupes sociaux plus touchés 41
   6.4. Synthèse 41

7. **Impacts sociaux** 43
   7.1. Projet de réaménagement à quatre voies 44
      7.1.1. Impacts positifs 44
         7.1.1.1. Secteur 1 44
         7.1.1.2. Autres secteurs (2, 3 et 4) 45
      7.1.2. Impacts négatifs 45
         7.1.2.1. Secteur 1 45
         7.1.2.2. Secteur 2 46
         7.1.2.3. Secteur 3 48

7.1.2.4. Secteur 4 49
7.1.3. Quatre voies: conclusion 49
7.2. Projet de réaménagement à deux voies 50
7.2.1. Impacts positifs 50
7.2.1.1. Secteur 1 51
7.2.1.2. Secteur 2 51
7.2.1.3. Secteur 3 52
7.2.1.4. Secteur 4 53
7.2.2. Impacts négatifs 53
7.2.2.1. Secteur 1 53
7.2.2.2. Secteur 2 53
7.2.2.3. Secteur 3 54
7.2.2.4. Secteur 4 54
7.2.3. Deux voies: conclusion 54
7.3. Mesures d'atténuation 55
7.3.1. L'expropriation et les problèmes connexes 56
7.3.2. Effets barrière et sécurité piétonnière 56
7.3.3. Accroissement des nuisances 57
7.3.4. Vitesse et stationnements 57
7.4. Synthèse 58

8. Conclusion 61

9. Annexe 1: Questionnaire 63

10. Annexe 2: Graphiques 71

11. Annexe 3: Pétition des marchands du boulevard Saint-Benoît 103

13. Bibliographie 107

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

Tableau 1: Municipalité régionale de comté de La Matapédia 14
Tableau 2: Croissance de la population d'Amqui et de la M.R. C. de La Matapédia 15
Tableau 3: Pourcentage des enfants de moins de 15 ans, à charge des répondants, tous les secteurs de la route 132 17
Tableau 4: Occupation du logement par les répondants de chacun des secteurs de la route 132 18
Tableau 5: Revenus bruts des ménages des répondants selon les secteurs de la route 132 19
Tableau 6: Synthèse du profil socio-démographique et économique des résidants de la route 132 à Amqui 23
Tableau 7: Perception du rôle de la route dans le paysage immédiat, tous les secteurs de la route 132 31
Figure 1: Facteurs influençant la faisabilité sociale d'un projet 32
Tableau 8: Synthèse des indicateurs de cohésion sociale 34
Tableau 9: Nuisance du trafic selon les résidants-répondants, tous les secteurs 36
Tableau 10: Perception des effets les plus dérangeants du trafic par secteur de la route 132 37
Tableau 11: Synthèse des indicateurs de sensibilité au trafic 39
Tableau 12: Éléments favorables et défavorables à la faisabilité sociale du projet 42
Tableau 13: Impacts sociaux négatifs et positifs pour les résidants du secteur "Nord" de la route 132 59
Tableau 14: Impacts sociaux négatifs et positifs pour les résidants du secteur "Centre-ville" de la route 132 59
Tableau 15: Impacts sociaux négatifs et positifs pour les résidants du secteur "Centres commerciaux" de la route 132 60
Tableau 16: Impacts sociaux négatifs et positifs pour les résidants du secteur "Sud" de la route 132 60

LISTE DES CARTES

Carte no° 1: Délimitation des quatre secteurs de la route 132 dans la ville d'Amqui 11
Carte no° 2: M.R.C. de La Matapédia et axe des principales routes régionales 13
Carte no° 3: Obstacles et facteurs de risque identifiés par les répondants sur la route ou près de la route 27

LISTES DES PHOTOGRAPHIES

Photographie 1: Le boulevard Saint-Benoit dans le secteur "Nord" 6
Photographies 2 et 3: Le boulevard Saint-Benoit au centre-ville 8
Photographies 4 et 5 : Le boulevard Saint-Benoit dans le secteur "Sud" 9
Photographie 6: Le boulevard Saint-Benoit dans le secteur "Nord" 18
Photographies 7 et 8 : Deux courbes dangereuses au centre-ville 47

1. RECOMMANDATION

Suite à l'étude des facteurs socio-communautaires et des impacts sociaux associés à chacun des projets proposés par le ministère des Transports pour le réaménagement de la route 132 à Amqui;

Et compte tenu de ces facteurs, notre recommandation est la suivante:

ATTENDU que le projet de réaménagement est socialement réalisable car il est attendu par une grande majorité des citoyens et perçu comme la seule solution permettant de résoudre les problèmes causés par la route actuelle;

ATTENDU que les citoyens résidant le long de la route 132 ne forment pas un groupe homogène et que leurs attentes sont diverses;

ATTENDU qu'un réaménagement à quatre voies a des conséquences sévères sur la cohésion sociale de deux des secteurs de la municipalité, notamment dans le centre-ville;

ATTENDU que la population d'Amqui doit déjà vivre avec la voie ferrée, un obstacle majeur, qui traverse la ville du nord au sud;

ATTENDU que le réaménagement à deux voies peut constituer une alternative moins dommageable tout en permettant de revitaliser l'artère principal de la communauté;

NOUS RECOMMANDONS QUE LE MINISTERE DES TRANSPORTS RÉALISE UN RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 EN UN DEUX VOIES AMÉLIORÉES EN MINIMISANT LES EFFETS NÉGATIFS DU PROJET PAR DES MESURES D'ATTÉNUATION ADÉQUATES.

2. LE MANDAT

Il s'agit de réaliser une analyse du milieu socio-communautaire et d'identifier les impacts afférents et les mesures d'atténuation dans le cadre de l'étude des répercussions environnementales du projet de réaménagement de la route 132 à Amqui, dans la circonscription électorale de Matapédia.

Selon l'article 3.0 du devis technique, ce mandat comprend trois étapes de travail:

- l'élaboration du profil socio-communautaire des populations concernées;
- l'analyse des éléments susceptibles d'influencer plus fortement la faisabilité sociale de ce projet;
- la prévision des impacts sociaux ponctuels liés au projet et des mesures visant à les atténuer.

Le devis technique précise aussi, au point 2.1.3, que deux options seront considérées:

- un élargissement à quatre voies;
- un deux voies amélioré.

Une rencontre avec madame Carolle Bouchard, anthropologue du ministère des Transports, nous a permis de préparer le travail sur le terrain. Il m'a été confié de réaliser l'étude d'impact sur la population, en rencontrant des résidants; tandis que madame Bouchard se chargeait de rencontrer les représentants d'organismes socio-communautaires et des commerçants. Par conséquent, ce rapport ne présente que le profil socio-communautaire des populations concernées, la faisabilité sociale du projet en regard de ces populations ainsi que les impacts du projet du Ministère sur ces populations.

4. LA MÉTHODOLOGIE

La présente recherche combine les approches quantitatives et qualitatives propres à la cherche en sciences sociales. Le nombre de personnes rencontrées, choisies sans hantillonnage préalable, ne permet pas une généralisation à l'ensemble de la population Amqui, et notamment aux commerçants locaux; cependant, les discussions avec les sidants rencontrés et les réponses au questionnaire qui leurs a été soumis permettent un itement statistique fiable et représentatif des résidants riverains de la route 132.

1. La collecte des données

Afin de mener à bien notre travail, nous avons choisi de combiner différentes éthodes de collecte: la recherche documentaire, le questionnaire et l'entrevue ainsi que bservation sur le terrain. Nous avons séjourné à Amqui du 13 au 17 octobre 1992. Nous avons rencontré trente-deux familles à qui nous avons proposé de répondre à un iestionnaire qui permet de connaître les caractéristiques socio-communautaires de la pulation résidant le long de la route 132 et les perceptions que ces gens ont de la route et leur environnement immédiat. Trente personnes ont accepté d'y répondre. Le estionnaire est présenté à l'annexe 1 du présent rapport. Ces rencontres étaient suivies ne discussion sur leur connaissance et leur perception du projet de réaménagement de la ute.

Madame Carolle Bouchard a, pour sa part, rencontré certains informateurs-clés Amqui, notamment les autorités municipales, les différents dirigeants et les leaders des ouvements socio-communautaires de la municipalité. Comme acteurs privilégiés de la ène municipale, ces informateurs ont généralement des points de vue plus élaborés, qui nnent compte de données plus actualisées et des différents intérêts des associations et s groupes locaux qu'ils représentent. Nous avons rencontré avec madame Bouchard le ire, monsieur Gaétan Archambault, et le greffier de la ville, monsieur Mario Lavoie.

Des recherches documentaires auprès de Statistique Canada ou auprès d'organismes aux nous ont permis de compléter notre connaissance du dossier et de la population. fin, lors de notre séjour à Amqui, nous avons effectué des observations directes en des

points précis de la municipalité pour compléter des informations fournies par certains citoyens ou pour comprendre les habitudes des résidants et des automobilistes de la région. Ces observations ont été effectuées principalement aux deux jonctions des routes 132 et 195. Ces deux routes ont un tronçon commun d'environ 500 mètres. Les jonctions sont naturellement placées aux deux bouts de ce tronçon.

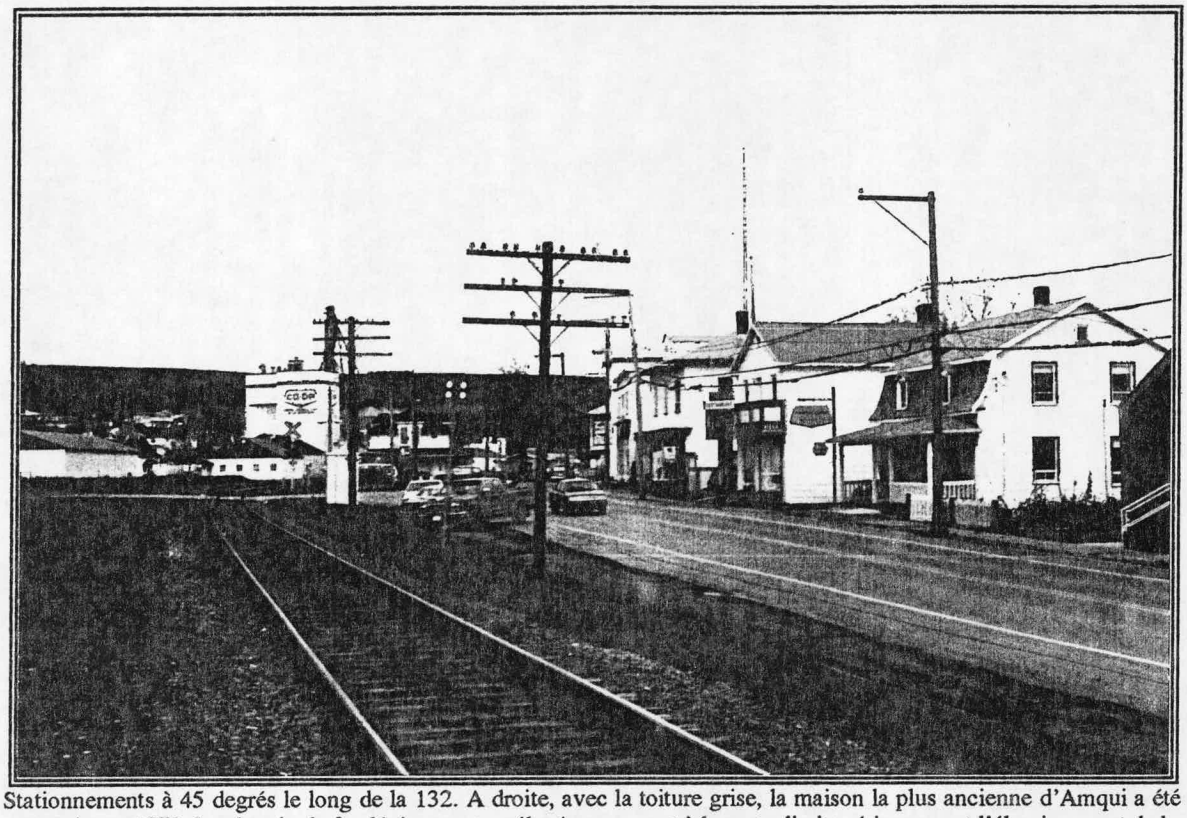
4.2. Le découpage du territoire d'étude

Un premier tour de ville nous a convaincu qu'il serait judicieux de procéder en découpant le territoire à l'étude en quatre secteurs distincts car, la nature des commerces et des résidences le long de la route 132, l'âge de celles-ci, la configuration géographique et les contraintes urbaines diffèrent d'un quartier à l'autre. La carte no° 1 (à la page 11) présente les quatre secteurs étudiés. Les quatre secteurs se distinguent par leurs caractéristiques géographiques, sociologiques et architecturales. Ce découpage demeure cependant arbitraire et ne tient compte d'aucune division administrative municipale ou autre. Il a été réalisé au premier jour de notre arrivée à Amqui. Il s'agit, du nord au sud, des secteurs "Nord", "Centre-ville", "Centres commerciaux" et "Sud" que nous désignerons respectivement par les numéros 1, 2, 3 et 4.

Le secteur "Nord" (secteur 1) est délimité par le motel Val Moni au nord de la municipalité et au sud par l'intersection de la route 195 (rues Du Parc et Du Pont) au centre-ville. Il s'agit d'une longue courbe d'environ un kilomètre. La limite de vitesse y est de 50 km/h et il y a peu d'intersection à l'ouest comme à l'est. La voie ferrée qui longe, à l'ouest, la route 132 est la principale caractéristique de ce tronçon de la route 132. Il n'y a donc pas d'habitation, à l'ouest, le long de cet artère à l'exception de la gare du CN qui abrite aussi un bar à l'étage. Vers le centre-ville, le secteur est principalement composé de bâtiments à vocation mixte offrant des commerces au rez-de-chaussée et des logements à l'étage. On y retrouve parfois plus de cinq logements à l'étage ou à l'arrière des commerces. Vers le nord, on retrouve des maisons unifamiliales ou des commerces sans logement. Ce secteur est le plus ancien de la ville. La plus vieille maison d'Amqui (1879) s'y trouve. Certains bâtiments ont un sérieux besoin de rénovation tandis que d'autres sont très bien entretenus par leurs propriétaires. Il y a plus de locataires vers le centre-ville. Ils forment d'ailleurs la majorité des résidants rencontrés dans ce secteur et la plus forte proportion de locataires dans les quatre secteurs. Il n'y a pas de cours avant adjacentes aux bâtiments situés près du centre-ville et dans certains cas, la rivière Matapédia limite

sérieusement les cours arrières. Les principaux commerces sont des services: restaurants, hôtels, bars. On y retrouve aussi un dentiste, un notaire, un psychologue, un photographe et un coiffeur. Au nord, il y a un garage de mécanique automobile qui semble fermé.

Photographie 1: Le boulevard Saint-Benoit dans le secteur "Nord"



Stationnements à 45 degrés le long de la 132. A droite, avec la toiture grise, la maison la plus ancienne d'Amqui a été construite en 1879. Le chemin de fer, légèrement surélevé par rapport à la route, limite sérieusement l'élargissement de la route. Au fond, devant les bâtiments de la coopérative, on aperçoit la gare du CN.

Le secteur "Centre-ville" (secteur 2) est délimité par les deux intersections de la route 132 et de la route 195. Il y a un feu de circulation à chacune de ces intersections, ce sont les seuls de la municipalité. Les deux principaux obstacles de ce secteur sont une courbe de près de 90°, située au centre du tronçon et le pont sur la rivière Matapédia. C'est un secteur commercial et de service où il y a peu de résidences. Le tronçon mesure environ 500 mètres de longueur. Les résidences sont, à quelques exceptions près, situées à l'étage de bâtiments commerciaux. Quelques maisons anciennes ont résisté à la transformation de ce secteur en centre-ville. Ce secteur compte aussi la présence sur une distance d'à peine 100

mètres de quatre stations services[1]. C'est naturellement sur ce tronçon de la route 132 et 195 que le trafic est le plus intense. On y compte aussi plusieurs intersections avec des rues secondaires dont certaines sont jugées dangereuses par la population et les autorités locales à cause du trafic et de la configuration des lieux. Près de la rivière Matapédia, se trouve certains services à la population comme le CLSC et des services gouvernementaux. On note aussi la présence d'un foyer pour personnes âgées à l'intersection nord des routes 132 et 195. Parmi les commerces, il y a deux petites épiceries, une papeterie-librairie, des dépanneurs, le terminus d'autobus interurbain, un marchand d'articles de sport et une pharmacie.

Le secteur "Centres commerciaux" (secteur 3) est délimité, au nord par la jonction des routes 195 (nord) et 132 et, à 400 mètres au sud, par le ruisseau Pearson. Ce secteur est naturellement caractérisé par la présence des deux centres d'achat, situés l'un en face de l'autre sur la route 132. L'accès aux stationements de ces places d'affaires n'est limité par aucun aménagement particulier. Leur situation au coin des routes 195 et 132 accentue les dangers d'accidents que vient compliquer la présence d'un courbe doublée d'un légère dénivellation. Les maisons construites le long de la route 132 dans ce secteur sont isolées des autres secteurs par les centres commerciaux et par une bande d'environ 150 mètres de terrain vacant, de part et d'autre du ruisseau Pearson. Outre les centres commerciaux, il n'y a que deux commerces dans ce secteur; il s'agit d'un dépanneur et d'un photographe. Les maisons les plus anciennes sont situées aussi très près de la route. Il n'y a pas de trottoir le long de la route dans ce secteur. Plusieurs automobilistes ont tendance à accélérer, une fois franchie la zone des centres d'achat en direction du sud. La limite de vitesse demeure cependant à 50 kilomètres à l'heure.

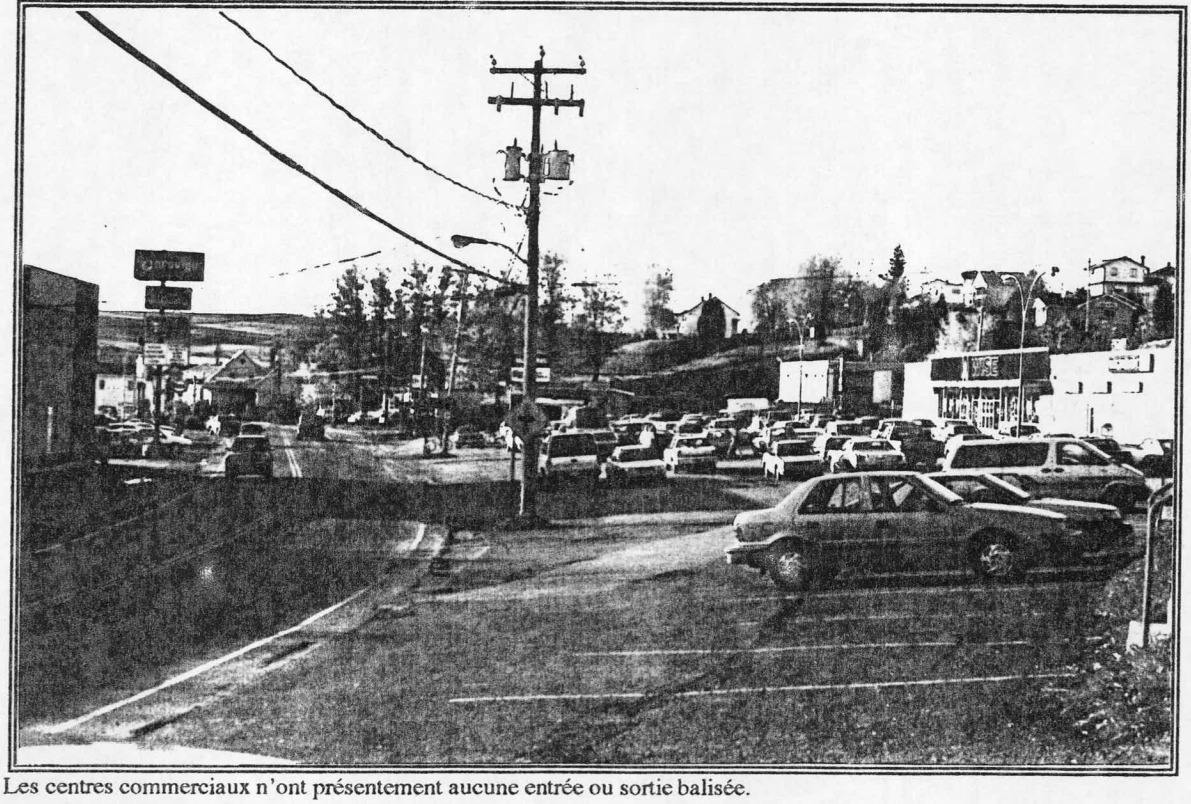
Le secteur "Sud" est celui qui commence au sud du ruisseau Pearson et qui se continue jusqu'au chemin du Golf. Ce secteur 4, long d'environ 1,3 km, est caractérisé par une construction moins dense, péri-urbaine où se côtoient, commerces, résidences unifamiliales et duplex. Au sud du secteur, on note la présence de plusieurs fermes.

---

1 Shell et Pétro-Canada du côté sud de la route 138 à l'intersection de la route 195 nord , Esso du côté nord et Irving, un peu en retrait, du même côté. Cette nomenclature exclut la station Esso située sur le côté nord-ouest de l'intersection des routes 195 et 132.

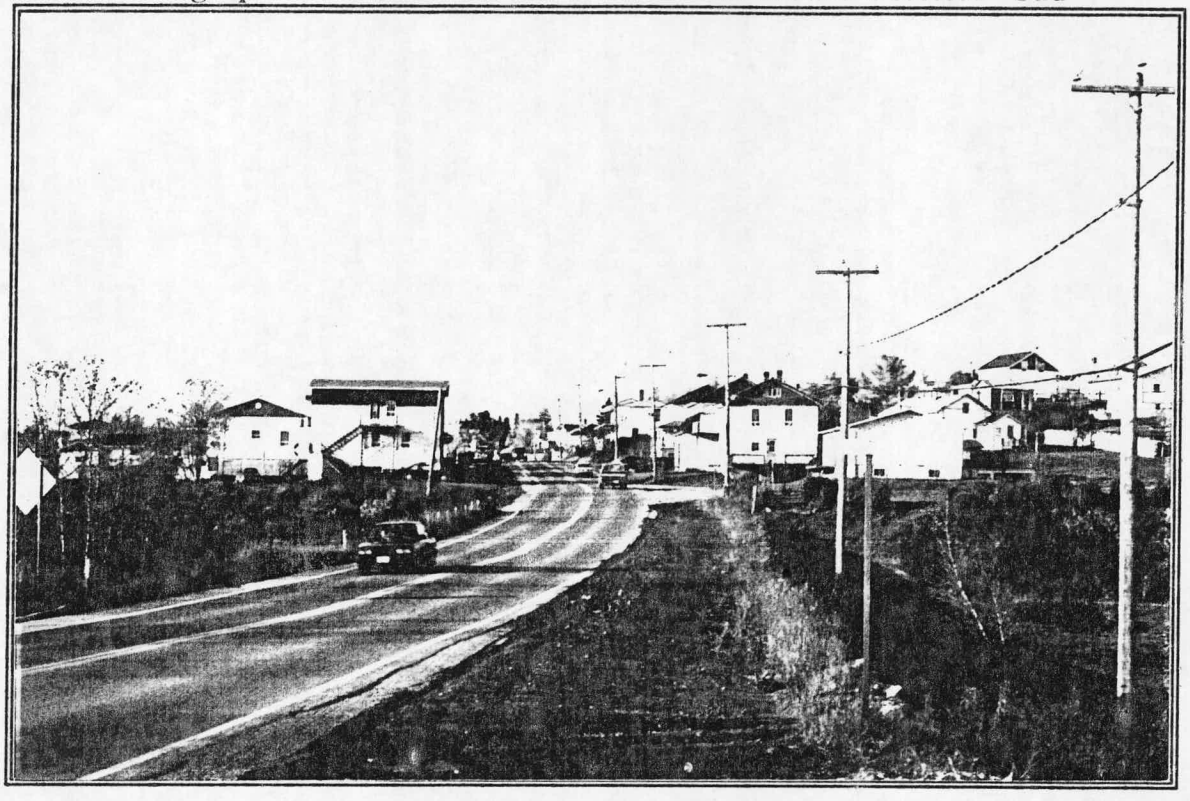
Photographies 2 et 3: Le boulevard Saint-Benoit au centre-ville

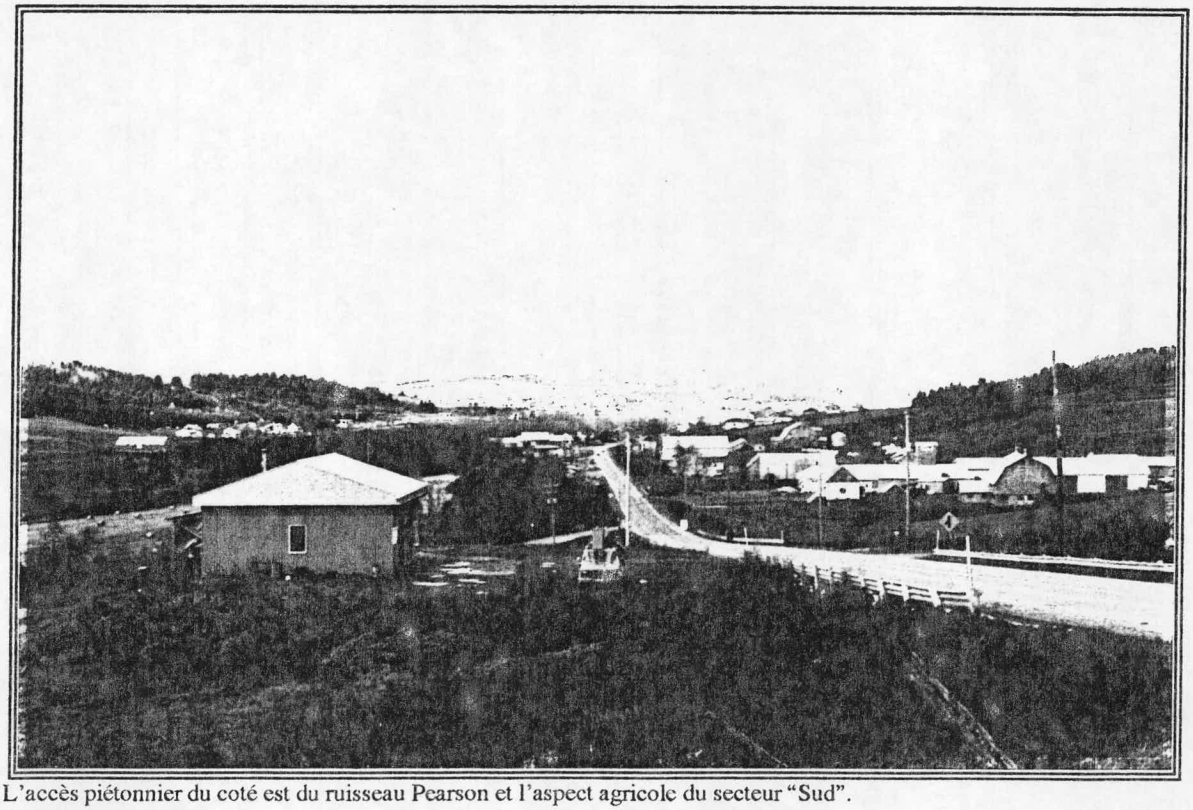
L'intersection de la route 195 et de la route 132 et ses nombreuses stations-service. Au fond, on aperçoit la côte de l'hôpital (route 195).



Les centres commerciaux n'ont présentement aucune entrée ou sortie balisée.

Photographies 4 et 5 : Le boulevard Saint-Benoit dans le secteur "Sud"

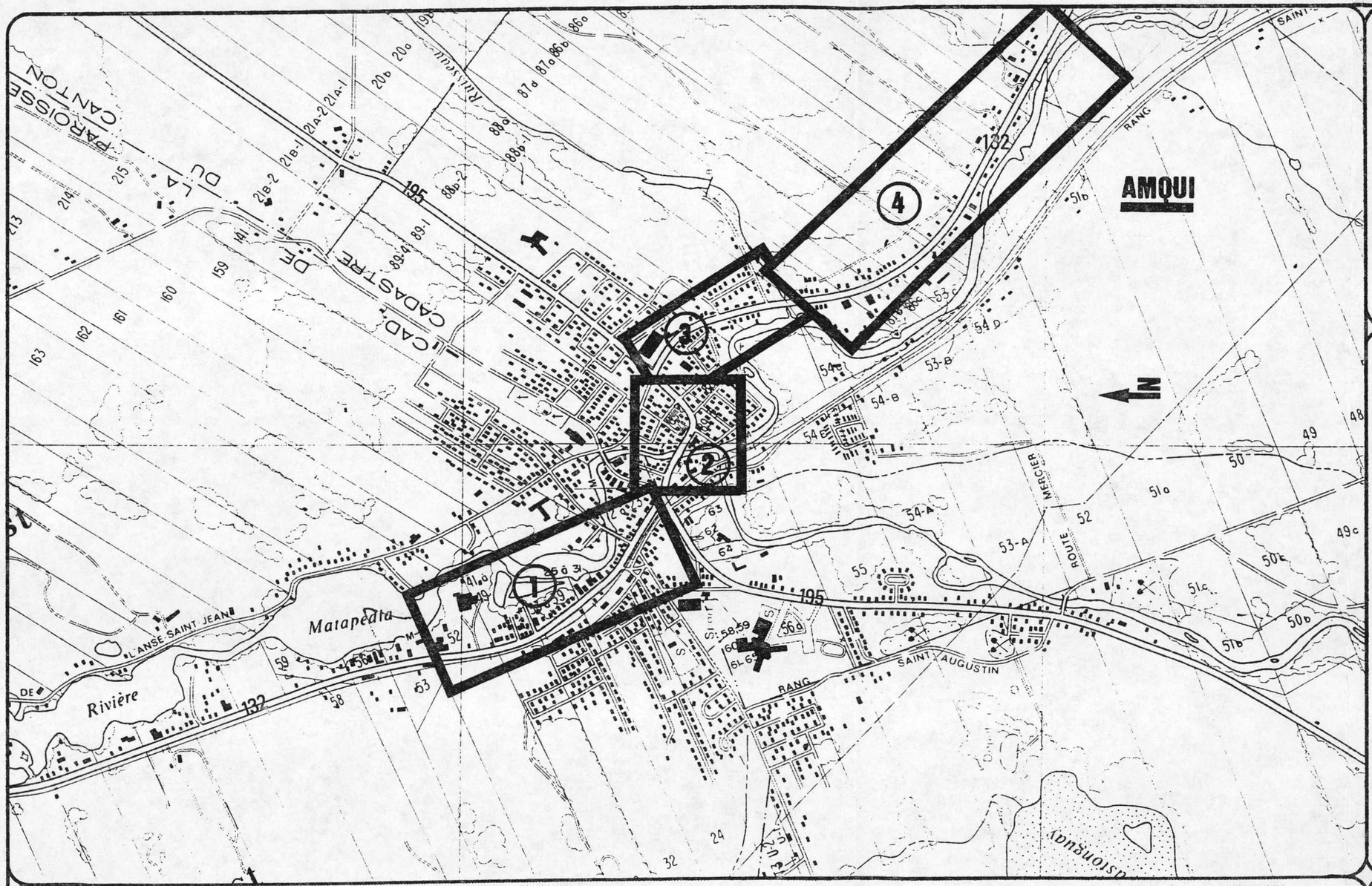




L'accès piétonnier du coté est du ruisseau Pearson et l'aspect agricole du secteur "Sud".

Les commerces sont générateurs de trafic lourd: garages pour camions, concessionnaires automobiles, quincaillerie, pièces d'automobiles, etc. De façon générale, ce secteur est moins âgé que les trois autres. Du côté est de la route, les terrains sont contigus à des terres agricoles. A l'ouest de la route, la rivière Matapédia borde l'ensemble des terrains. Comme pour le secteur des "Centre commerciaux", il n'y a pas de trottoir et, à pied, la traverse du ruisseau Pearson ne peut s'effectuer que du côté est de la route. Les photographies suivantes présentent les secteurs 3 et 4 de la ville.

CARTE NO° 1
ÉTUDE D'IMPACT SOCIAL
ROUTE 132 (BOULEVARD SAINT-BENOÎT)
AMQUI (MATAPÉDIA)



Délimitation des quatres secteurs de la route 132 dans la Ville d'Amqui

1. Secteur "Nord"
   Du motel Val-Moni à l'intersection de la route 195 (sud)
2. Secteur "Centre-ville"
   Entre les deux intersections de la route 195
3. Secteur "Centres commerciaux"
   De l'intersection de la route 195 (nord) au ruisseau Pearson
4. Secteur "Sud"
   Du ruisseau Pearson à la jonction de la route du Golf

Kilomètre 0.0 0.25 0.50 0.75 1.0 Kilomètre

André Roy
Consultant
• *anthroplogie*
• *communication*

© 1992 André Roy pour les informations ajoutées
Agrandissement: 129%
Carte originale: Gouvernement du Québec
Carte cadastrale — Amqui — 22B 06-200-0201
Échelle: 1:20 000
© 1982

5. LE PROFIL SOCIO-COMMUNAUTAIRE

Pour obtenir une connaissance approfondie du territoire d'étude, il nous apparait nécessaire de contextualiser les données recueillies dans l'ensemble régional que constitue la M.R.C. de La Matapédia. Nous examinerons en premier lieu le profil socio-économique de la population. Nous déterminerons ensuite le profil socio-démographique de cette population; et enfin, nous établirons le profil socio-démographique et socio-économique des répondants à notre questionnaire.

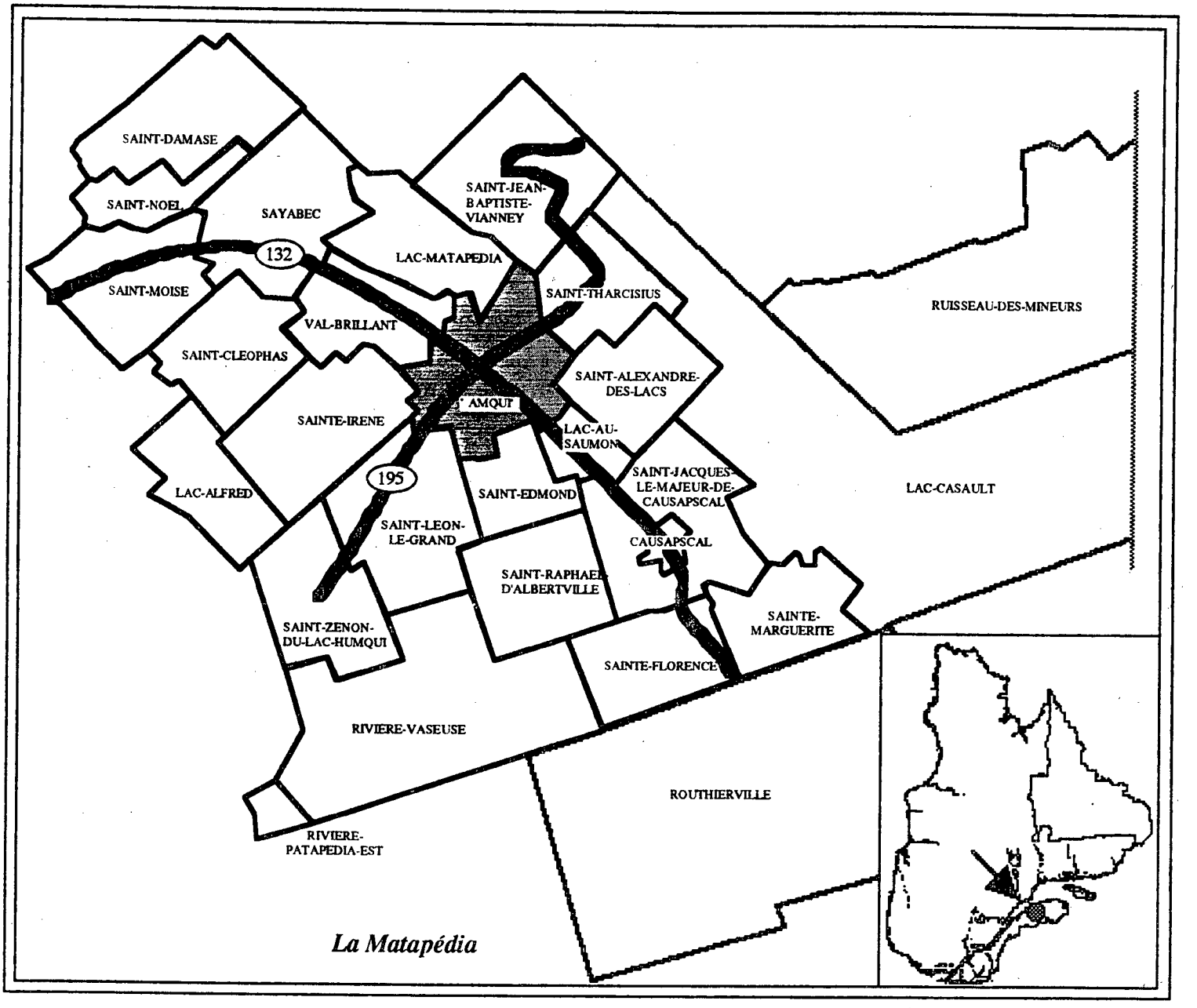
5.1. Amqui: centre régional de la M.R.C. de La Matapédia

Amqui est le centre administratif de la municipalité régionale de comté de La Matapédia et de l'ensemble de la vallée de la rivière Matapédia. Cette municipalité est située à la jonction des routes 132 et 195 au coeur de la vallée. Les routes relient la M.R.C. à Mont-Joli à 74 kilomètres au nord-ouest d'Amqui sur la 132 et à Matane au nord-est à 65 kilomètres sur la route 195. Au sud, la 132 rejoint la baie des Chaleurs et le Nouveau-Brunswick. Vers le sud, la 195 prend fin au Lac-Humqui à 23 kilomètres d'Amqui. La carte no° 2 situe Amqui au coeur de la M.R.C. et dans l'ensemble de la province. La population actuelle de la ville est de 6 770 habitants, et représente 30,07% de la population de la M.R.C. Elle arrive ainsi au premier rang de la M.R.C. de La Matapédia pour la population comme l'indique le tableau 1. La M.R.C. regroupe 27 municipalités ou territoires non-organisés. À Amqui, la densité de la population est de 56 personnes au kilomètre carré ce qui la place au 11ième rang de la M.R.C. Elle est naturellement plus élevée près du centre ville d'Amqui. Dans un périmètre urbanisé de 6 km^2 d'Amqui, la densité de la population[2] grimpe à 765 habitants au km^2.

---

2 Il s'agit de la densité de la population sur le territoire de l'ancienne municipalité d'Amqui (Ministère des Affaires municipales, 1991)

Carte no° 2: M.R.C. de La Matapédia et axe des principales routes régionales



L'actuelle municipalité d'Amqui est le fruit de la fusion de deux municipalités le 16 janvier 1991. La nouvelle ville d'Amqui regroupe les anciennes municipalités de Saint-Benoît-Joseph-Labre (Paroisse) et d'Amqui (Ville). Située sur deux pentes douces au confluent des rivières Humqui et Matapédia, elle est enchâssée entre les monts Notre-Dame. Amqui est une petite ville construite en fonction de contraintes géographiques

importantes mais aussi en fonction du passage, sur son territoire, de la voie de chemin de fer du Canadien National. La route 195 longe la rivière Humqui, traverse la ville du sud-ouest au nord-est où elle rejoint Matane, 65 kilomètres plus loin. C'est la route des bâtiments institutionnels où l'on retrouve les édifices municipaux[3], la polyvalente, l'hôpital, le Palais de justice et la Sûreté du Québec. La route 132 traverse la ville du nord-est au sud-ouest en suivant le trajet de la rivière Matapédia. C'est l'artère commercial de la ville qui a succédé historiquement à la rue Du Pont trop petite.

Tableau 1: Municipalité régionale de comté de La Matapédia

Rang Population	Rang Superficie	Ville	Population	Superficie km^2	Densité au km^2	% de la population de la M.R.C.
1	11	Amqui	6 770	120,82	56,0	30,07
2	8	Sayabec	2 420	130,29	18,6	10,75
3	27	Causapscal	2 340	12,84	182,2	10,39
4	25	Lac-au-Saumon	1 360	26,78	50,8	6,04
5	9	Saint-Léon-le-Grand	1 250	127,73	9,8	5,55
6	20	Val-Brillant	1 120	80,00	14,0	4,97
7	14	Saint-Moïse	750	106,83	7,0	3,33
8	5	Saint-Jacques-le-Majeur-de-Causapscal	740	151,04	4,9	3,29
9	6	Saint-Vianney	690	145,24	4,8	3,06
10	16	Sainte-Florence	610	103,00	5,9	2,71
11	21	Saint-Tharcisius	600	79,61	7,5	2,67
12	13	Saint-Zénon-du-Lac-Humqui	580	112,97	5,1	2,57
13	24	Sait-Noël	570	45,68	12,5	2,53
14	17	Saint-Cléophas	510	97,46	5,2	2,27
15	12	Saint-Damase	450	117,43	3,8	2,00
16	15	Saint-Raphaël-d'Albertville	430	104,55	4,1	1,92
17	18	Saint-Alexandre-des-Lacs	380	92,98	4,1	1,69
18	7	Sainte-Irène	350	134,03	2,6	1,55
19	19	Sainte-Marguerite	280	83,94	3,3	1,24
20	23	Saint-Edmond	250	52,96	4,7	1,12
21	3	Routhierville	61	643,36	0,1	0,27
22	1	Lac-Casault	1	1472,54	0,0	0,01
23	2	Ruisseau-des-Mineurs	0	834,17	0,0	0,00
23	4	Rivière-Vaseuse	0	273,49	0,0	0,00
23	10	Lac-Matapédia	0	127,69	0,0	0,00
23	22	Lac-Alfred	0	76,03	0,0	0,00
23	26	Rivière-Patapédia-Est	0	15,51	0,0	0,00
		Total	22 512 h	5368,97 km^2	4,2 h/km^2	100,00%

3 Centre récréatif, bibliothèque, garage municipal et hôtel de ville.

Comme centre régional, Amqui draine, grâce à ses commerces, une clientèle qui provient aussi des villages voisins. Cependant, les municipalités de Mont-Joli et de Matane exercent une pression certaine sur les commerces locaux.

5.2. Profil socio-démographique

Entre 1961 et 1981, la population de la M.R.C. de La Matapédia décroît rapidement voyant 31,3% de sa population déserter la région. Depuis, la situation s'est stabilisée et la municipalité régionale a connu un faible gain brut de 285 personnes comme le montre le tableau 2. La municipalité d'Amqui s'en tire relativement bien, la stabilité de l'emploi dans les institutions gouvernementales et dans les commerces favorise la municipalité. Au recensement de 1986, le dernier disponible, la population d'Amqui (graphique 1)[4] était relativement jeune, les 25-34 ans représentaient 19,5% de la population; venaient ensuite les 35-44 ans avec 14,8% et les 5-9 ans avec 8,6%. En fait, les gens de moins de 35 ans représentaient 59,4% de la population. Le quart de la population a plus de 45 ans.

Tableau 2: Croissance de la population d'Amqui et de la M.R. C. de La Matapédia[5]

	1961	1966	1971	1976	1981	1986	1991	Accroissement annuel 1961-1991
Amqui	3 659	3 854	3 795	3 945	4 048	4 240	4 590	0,85%
Saint-Benoît-Joseph-Labre	2 455	1 905	1 800	1 780	2 122	2 185	2 180	-0,11%
Combinés	6 114	5 759	5 595	5 725	6 170	6 425	6 770	0,36%
M.R.C.	32 393	28 736	24 660	22 260	22 227	n.d.	22512	-1,02%

Le degré de scolarité (graphique 2) est relativement faible, 28,2% de la population avait une 9ième année ou moins tandis que 42,3% de la population possédait des études secondaires partielles ou complétées. Paradoxalement, 11,7% de la population avait entrepris des études universitaires.

Il y a un peu plus de gens mariés (49,8%) que de célibataires (44,1%) comme le montre le graphique 3, mais les ménages comptent trois personnes ou moins dans 63,6%

4 Les graphiques sont placés à l'annexe 2.

5 Sources: Schéma d'aménagement de la M.R.C., Statistiques Canada, Catalogue 94-109 et le Répertoire des municipalités du Québec 1991.

des cas (graphique 4). En fait, 45% des familles avec enfants en comptent 2 ou 3, ce qui est relativement élevé et explique qu'il y ait 24,2% de la population âgée de moins de 15 ans.

5.3. Profil socio-économique

La population active de quinze ans et plus était de 3 025 selon Statistique Canada en 1986. Elle représentait 62,1% de la population âgée de quinze ans et plus. Le revenu familial se situe, pour 30% de la population, entre 15 000$ et 25 000$ tandis que 22,4% des familles vivaient sous le seuil de la pauvreté avec des revenus inférieurs à 15 000$ (graphique 5). Les familles qui avaient un revenu brut supérieur à 40 000$ représentaient 21,8% de la population locale. Le revenu familial brut moyen était de 28 330$. La population d'Amqui est cependant presqu'aux deux tiers propriétaire de sa résidence (graphique 6) contrairement aux grands centres urbains de la province; il est normal, dans ces conditions, que 54,1% de la population habite dans des maisons unifamiliales (graphique 7).

Il y a peu d'industries manufacturières à Amqui. La forêt demeure le principal employeur de la région et l'agriculture occupe aussi une place importante. Dans le secteur secondaire, on note l'existence de petites entreprises liées à l'industrie du bois ou de la construction. Un projet de construction d'une usine de silice est en bonne voie de réalisation, ce projet devrait générer de 50 à 60 emplois directs et indirects. Mais, ce sont les services qui accaparent la plus grande portion de la main-d'oeuvre. 67% de tous les emplois disponibles dans la M.R.C. sont des emplois du secteur tertiaire dont 56% sont du tertiaire public[6]. Pour la plupart, ces emplois sont situés à Amqui.

5.4. Profil socio-démographique et économique des répondants

Le profil des répondants diffère de l'ensemble de la population amquienne pour diverses raisons. D'abord, parce que le centre-ville est plus âgé, et que sa population y est plus vieille. Il diffère aussi parce que les familles plus fortunées ou avec de jeunes enfants cherchent à s'éloigner d'un centre-ville vieilli et bruyant. Nous ferons aussi ressortir qu'il existe des différences notables entre les quatre secteurs de la ville que nous avons identifiés.

---

6 Schéma d'aménagement, M.R.C. de La Matapédia, p. 15

Dans l'ensemble, la proportion d'hommes rencontrés est plus élevée (53,33%), notamment dans le secteur 1 (75%). Ils sont aussi plus âgés, 63,3% des répondants ont plus de 45 ans (graphique 8) ce qui est nettement supérieur à la moyenne locale et vient confirmer le vieillissement de ces secteurs. Dans les secteurs 3 et 4, les plus de 65 ans représentent 50% et plus (50% et 57% respectivement). Le pourcentage de personnes mariées est plus élevé à 55,3% (graphique 9) et il y a deux fois moins de célibataires, ce qui s'explique par le fait qu'aucune personne de moins de quinze ans ait été interrogée. Il faut remarquer que tous les célibataires rencontrés résident dans le secteur 1.

La moitié (50%) des répondants a au moins un enfant à charge. 41,6% des familles ayant un enfant à charge n'en ont qu'un seul, tandis que 33,3% en ont deux et 13,3% en ont trois. Les enfants de moins de cinq ans ne représentent que 4,8% des enfants à charge (graphique 10), les enfants des groupes d'âge "10-14 ans" et "15-19 ans" représentent chacun 38,1% des enfants à charge. Il faut noter qu'il n'y a aucun enfant de moins de 10 ans dans les secteurs 1 et 4. Il y a donc beaucoup moins d'enfants dans les résidences le long de la route 132 qu'ailleurs dans la municipalité. En fait, 61,5% des enfants de moins de quinze ans demeurent dans le secteur 2, c'est-à-dire près des services (école, loisirs, bibliothèque, commerces).

Tableau 3: Pourcentage des enfants de moins de 15 ans, à charge des répondants, tous les secteurs de la route 132

	0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	Total
Secteur 1	0,0%	0,0%	7,7%	7,7%
Secteur 2	7,7%	15,4%	38,5%	61,5%
Secteur 3	0,0%	15,4%	7,7%	23,1%
Secteur 4	0,0%	0,0%	7,7%	7,7%
Tous les secteurs	7,7%	30,8%	61,5%	100,0%

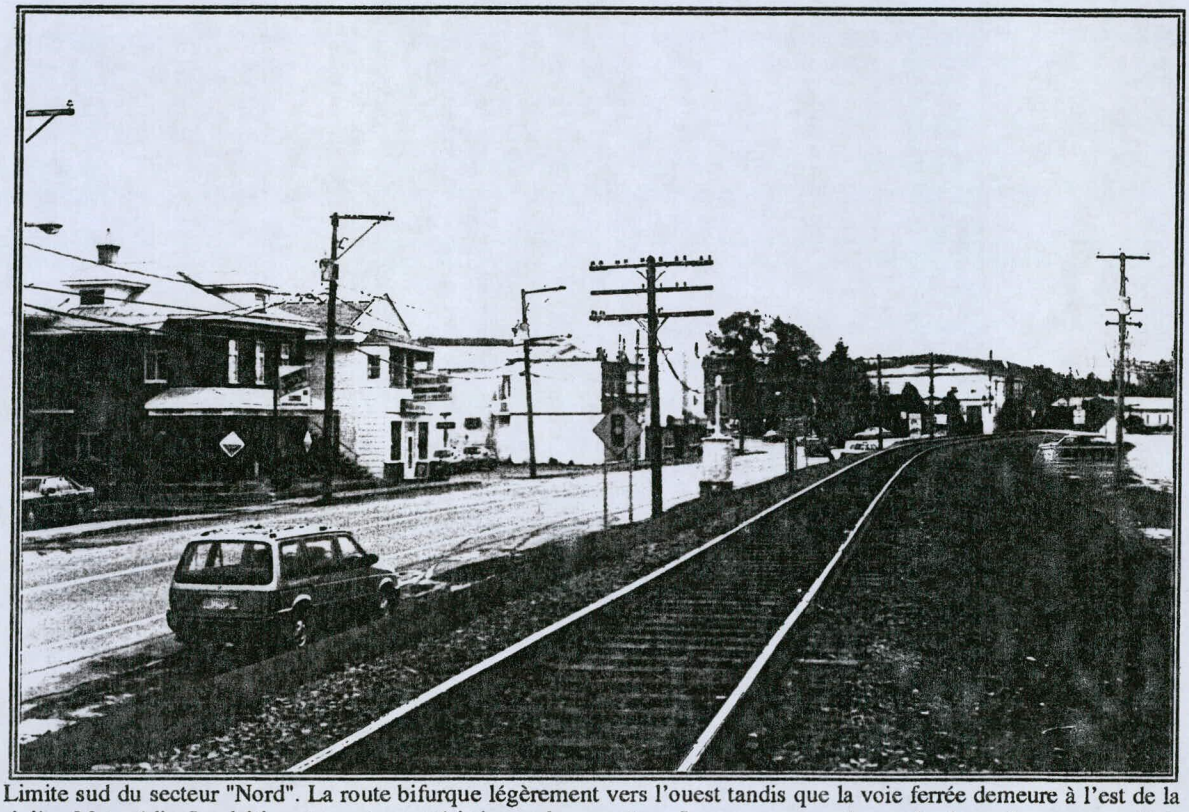
Seulement 40% des répondants demeurent dans une résidence unifamiliale (il s'agit de 15% de moins que la moyenne locale) et 23,3% dans des bâtiments à vocation mixte (commerces et résidences). Tous ces bâtiments sont situés dans les secteurs "Nord" et "Centre-ville" (graphique 11). Il y a, par ailleurs, seulement 43% de répondants qui soient propriétaires de leur résidence. Cette situation est ainsi plus évidente dans les secteurs 1 et 2 où le taux de répondants propriétaires ne dépasse pas 30% comme le montre le tableau suivant. La situation est encore nettement inférieure à la moyenne locale.

Tableau 4: Occupation du logement par les répondants de chacun des secteurs de la route 132

	Secteur 1 Nord	Secteur 2 Centre-ville	Secteur 3 Centres d'achats	Secteur 4 Sud	Tous les secteurs
Propriétaire	25%	29%	50%	71%	43%
Locataire	75%	71%	50%	29%	57%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Le degré de scolarité des répondants diffère d'un secteur à l'autre de la ville. Dans le secteur "Sud", les répondants se partagent à part égale entre des études primaires et secondaires (graphique 12). Dans le secteur des "Centre commerciaux", 60% des répondants ont entrepris ou terminé des études secondaires contre 40% des études primaires. Dans le secteur "Centre-ville", on note la présence d'environ 15% de répondants qui ont entrepris ou terminé des études collégiales. Le secteur "Nord" est le seul où des résidants ont entrepris des études universitaires (15%). Les répondants ont un profil scolaire sous la moyenne municipale.

Photographie 6: Le boulevard Saint-Benoit dans le secteur "Nord"



Limite sud du secteur "Nord". La route bifurque légèrement vers l'ouest tandis que la voie ferrée demeure à l'est de la rivière Matapédia. Les bâtiments sont caractéristiques de ce secteur. Les commerces du rez-de-chaussée sont complétés par des logements à l'étage. Ces derniers sont, pour la plupart en location et non occupés par les propriétaires des lieux.

Près de 47% des personnes rencontrées possèdent au moins une voiture tandis que 33,3% des familles possèdent deux voitures ou plus. L'absence de transport en commun et la dispersion des services dans la municipalité favorisent l'achat de voitures; il n'en demeure pas moins que 20% des répondants ne possèdent aucune voiture. Ces derniers répondants demeurent, dans une plus grande proportion, dans les secteurs "Centre-ville" et des "Centre commerciaux" (graphique 13).

Le tableau suivant montre que les revenus bruts des répondants sont moins élevés que la moyenne locale. La moitié des résidants des secteurs 1 et 4 vit sous le seuil des 15 000$. En fait, 63% de l'ensemble des répondants a des revenus inférieurs à 25 000$.

Tableau 5: Revenus bruts des ménages des répondants selon les secteurs de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
15 000$ et moins	50%	20%	38%	50%	41%
Entre 15 000$ et 25 000$	13%	0%	25%	50%	22%
Entre 25 000$ et 35 000$	25%	40%	13%	0%	19%
Entre 35 000$ et 45 000$	0%	20%	13%	0%	7%
Entre 45 000$ et 55 000$	0%	0%	0%	0%	0%
Plus de 55 000$	13%	20%	13%	0%	11%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Le faible niveau de revenu s'explique peut-être par le fait que seulement 43% des répondants affirment être présentement sur le marché du travail (graphique 14). Dans le secteur "Sud", ce pourcentage n'est que de 15%. Cela s'explique par l'âge des personnes rencontrées qui vivent dans plusieurs cas des rentes gouvernementales. Enfin 84,6% des personnes qui travaillent, le font à l'intérieur de la ville d'Amqui (graphique 15).

5.5. Appartenance au milieu et relations avec le voisinage

Le concept d'appartenance au milieu se fonde sur un réseau d'échanges conditionnés par des contraintes d'espace et de temps, et par de fortes solidarités (Dugas, 1983: 34-35). Si l'on ne peut quantifier le sentiment d'appartenance de la population, on peut cependant mesurer les indicateurs qui permettent d'identifier la présence de ce sentiment. Ainsi, l'ancrage historique sur un territoire et, plus encore, dans une résidence est un des indices les plus probants de l'existence d'un sentiment d'appartenance fort.

Les répondants au questionnaire sont originaires d'Amqui dans 53,3% des cas, les autres sont originaires de la région (graphique 16). Le secteur "Centre-ville" est moins homogène car seulement 15% de la population est originaire d'Amqui. Ces répondants y résident depuis plus de cinq ans dans 56,7% des cas (graphique 17). Cela est plus accentué dans les secteurs 3 et 4 où 70% à 75% des gens y résident depuis plus de cinq ans tandis que dans les deux autres secteurs, les répondants y habitent depuis moins de cinq ans dans 65% et 70% des cas. Des résidants des secteurs 3 et 4 nous ont affirmé habiter leur demeure depuis leur naissance, il y a plus de 40 ans.

Les raisons qui ont incité les gens à choisir leur résidence actuelle sont variées, mais la famille demeure la raison principale pour 31% de ceux-ci, et l'endroit (esthétique, pratique et abordable) vient au second rang avec 27,6% des répondants (graphique 18). La famille est la principale raison des gens qui habitent les secteurs 3 et 4. Il est remarquable que 73,3% des répondants comparent avantageusement leur résidence par rapport à celle qu'ils occupaient auparavant (graphique 19). Il n'y a que dans les secteurs 1 et 3 où il y a des gens qui trouvent leur logement actuel moins bien que les précédants.

Dans ce contexte, on comprend que seulement 3,3% des personnes rencontrées se trouveraient plus heureuses si elles étaient forcées à déménager. Ces personnes logent toutes dans le secteur 1 (graphique 20).

Par ailleurs, la relation historique et sentimentale que les répondants entretiennent avec leur résidence et leur environnement immédiat va de paire avec leurs relations avec le voisinage. La présence de la parenté à proximité de leur domicile est un facteur positif et les Amquiens profitent, dans 13,8% des cas, d'une parenté vivant le long de la route 132, bien qu'une très large majorité, 55,2%, possède de la parenté dans les grandes villes et les environs sans en posséder sur la route 132 (graphique 21). Seulement 13,8% de la population rencontre rarement sa parenté alors que 48,3% déclare la rencontrer souvent (graphique 22). Les amis demeurent généralement plus près, bien que quelques répondants nous aient affirmé que leur parenté constituait le bassin dans lequel ils puisaient leurs amis. Ces derniers demeurent exclusivement le long de la 132, à Amqui ou dans les environs dans 33% des cas contrairement à 17,2% pour la parenté (graphique 23). Les répondants rencontrent aussi très souvent leurs amis dans 53,3% des cas (graphique 24). Il y a seulement dans le secteur "Sud" où des répondants rencontrent rarement leurs amis (3,3% de l'ensemble des répondants).

Les répondants entretiennent aussi des liens avec leurs voisins du même côté de la route qu'eux ou de l'autre coté (graphiques 25 et 26) de façon régulière dans des proportions respectives de 66,6% (du même coté) et 32% (de l'autre côté). Il faut cependant spécifier qu'il n'y a pas de résidence d'un côté de la route dans le secteur "Nord". Malgré cela, des résidants nous ont dit rencontrer leurs voisins d'en face en parlant des résidants de la rue Proulx de l'autre côté de la voie ferrée. Dans 80% des cas, les répondants n'ont pas de liens de parenté entre eux sauf dans le secteur "Centre commerciaux" où 40% des répondants ont de la parenté chez leurs voisins (graphique 27).

Les répondants utilisent les commerces voisins souvent (46,7%) et parfois dans 40% des cas. Cette relation avec les commerces voisins est plus forte dans les secteurs "Centre-ville" et des "Centre commerciaux" comme le montre le graphique 28. Ces commerces sont visités par les répondants plus de deux fois par semaine dans 38% des cas. Seulement 17,2% des répondants utilisent les commerces voisins moins d'une fois par semaine (graphique 29). Pour avoir accès à ces commerces, à la parenté et aux voisins, 50% des répondants traversent la route 132 une ou deux fois par jour (graphique 30).

Les répondants pratiquent aussi des activités sociales dans leur environnement immédiat. Les graphiques 31 à 34 présentent les perceptions des répondants quant à la tenue d'activités sociales telles les sorties à pied, à bicyclette, le bavardage entre voisins, a présence de gens dans le voisinage, ou les jeux des enfants à l'extérieur. Les deux tiers des répondants voient souvent des gens sortir à pied dans leur voisinage dans les secteurs "Centre-ville" et des "Centre commerciaux"; contre 43,3% pour les sorties à bicyclette. Les répondants des secteurs 2 et 3 sont les seuls à voir souvent des enfants jouer dehors dans des proportions de 43% et 50%. Les répondants disent participer à ces activités parfois ou souvent dans 56,7% des cas, notamment dans les secteur 1 et 2 (graphique 35).

Finalement, les gens perçoivent leur cour arrière comme étant le principal lieu de regroupement à l'extérieur dans une proportion de 55,2%. Dans le secteur "Sud", aucun répondant n'a identifié la cour avant comme lieu de regroupement. Il faut dire que la vitesse est plus grande qu'au centre-ville et qu'il y a un trafic lourd occasionné par les commerces particuliers de ce secteur (graphique 36).

5.6. Résumé

La population que nous avons rencontrée est économiquement défavorisée et vieillissante, particulièrement dans le secteur 4. Dans le secteur 1, les répondants sont plus jeunes, certains sont hautement scolarisés, cependant, les salaires sont très faibles dans tous les secteurs. L'attachement au quartier est présent dans trois secteurs pour des raisons différentes. Dans le segment 2, l'utilisation des commerces voisins et la pratique d'activités à l'extérieur sont nettement plus élevées qu'ailleurs. C'est un peu moins prononcé, mais encore significatif, dans le secteur 3. De plus, ce secteur bénéficie d'un cohésion sociale forte qu'accroient les liens de parentés des résidants entre eux et le nombre d'année d'implantation dans le quartier. L'ancrage sociologique dans ce secteur, est marqué par des liens familiaux étroits et les barrières naturelles que constituent les centres commerciaux au nord et le ruisseau Pearson au sud. Dans le secteur 4, ce sont aussi les liens de parenté et l'histoire familiale qui expliquent la cohésion sociale du quartier.

Les résidants des secteurs 3 et 4 au sud de la municipalité ont donc un attachement à leur milieu très fort qui se fonde aussi sur la participation à une vie de quartier, la pratique d'activités sociales à l'extérieur et la fréquentation des commerces. Dans le secteur 2, la population est souvent attirée par la proximité des services, elle a moins d'automobile, et c'est le segment où il y a le plus de jeunes de moins de 15 ans (cf. infra).

Le secteur "Nord" est le plus hétéroclite. On y retrouve une majorité de personnes vivants sur le bien-être social et demeurant dans des appartements très modestes du boulevard Saint-Benoît, à l'étage au dessus des commerces. Par ailleurs, vers le nord de ce secteur, on retrouve de belles maisons où habitent des gens plus scolarisés et plus riches. Les premiers n'ont généralement aucun attachement à leur logement au contraire des seconds qui y trouvent plein d'avantages.

Le tableau de la page suivante présente les principaux indicateurs que nous avons retenus pour élaborer le profil de la population. Il fait ressortir les points majeurs des statistiques compilées sur les répondants à l'aide de notre questionnaire. Nous avons retenu pour la confection de ce tableau les chiffres dominants dans chacunes des catégories. Pour des informations complémentaires, le lecteur est prié de se reporter aux tableaux de l'annexe 2.

Tableau 6: Synthèse du profil socio-démographique et économ

	Amqi 198(	Secteur 4	+ / - résidants
Profil socio-démographique et économique (%)			
Hommes	50,2	57,0%	+
55 ans et plus	17,9	86,0%	++
Marié-es	49,8	71,4%	++
Enfants de moins de 15 ans	23,9	5,3%	- -
Scolarité collégiale et universitaire	29,4	0,0%	- -
Maisons unifamiliales	54,1	57,1%	+
Propriétaires	63,4	71,0%	+
Revenus inférieurs à 15000$	22,4	50,0%	+
Propriétaires de voiture	n.(	85,7%	+
Présence sur le marché du travail	n.(	50,0%	+
Travail dans la ville	n.(	100,0%	+
Appartenance au milieu (%)			
Natifs-ves d'Amqui		57,1%	+
Plus de 5 ans dans la même résidence		71,5%	+
Importance de la famille dans le choix de la résidence actuelle		57,1%	++
Meilleure résidence comparée à l'ancienne		71,4%	++
Malheureux-se ou très malheureux-se si forcé-e de déménager		57,2%	+
Avoir de la parenté vivant le long de la 132		14,3%	+
Rencontrer souvent la parenté		42,9%	-
Avoir des amis vivant le long de la 132		28,6%	-
Rencontrer souvent les amis		71,4%	++
Rencontrer les voisins du même côté de la route plus d'une fois par semaine		42,9%	+
Rencontrer les voisins de l'autre côté de la route plus d'une fois par semaine		33,3%	++
Liens de parenté avec les voisins		14,3%	-
Utilisation des commerces (souvent)		14,3%	- -
Utilisation des commerces (3 à 5 fois par semaine)		14,3%	-
Traverser la route (1 à 2 fois par jour)		28,6%	- -
Sorties à pied (souvent)		42,9%	- -
Sorties à bicyclette (souvent)		28,6%	- -
Personnes qui bavardent dehors (souvent)		14,3%	-
Enfants qui jouent dehors (souvent)		0,0%	- -
Participer à ces activités (souvent)		14,3%	-
Cours arrières comme lieu de regroupement		71,4%	++

Sources: Statistique Canada pour Amqui et questionnaires auprès d'un échan résidants de la route 132.

5.7. Perceptions du projet de réaménagement de la route 132 à Amqui par les répondants

5.7.1. Le projet du Ministère: connaissance et perception

Les résidants ont tendance à afficher un petit sourire moqueur quand on leur parle du réaménagement de la route 132. Certains se souviennent des premières discussions, il a 25 ans. Pour plusieurs, il reste encore au moins 25 ans d'études avant de voir ce projet se réaliser. Ils ont vraiment l'impression que le dossier n'a pas beaucoup évolué depuis quelques années. Ils ont toujours en tête la maquette du ministère des Transports qui prévoyait, en 1975, une voie de contournement. En fait, très peu de résidants ont entendu parler des projets de quatre voies ou de deux voies améliorées. Certains résidants se souviennent avec précision de la maquette et sont capables de dire quel était le chemin que la 132 aurait pris pour contourner la ville à l'ouest. D'autres nous ont parlé de projets de contournement à l'est de la municipalité.

A certaines reprises, des personnes rencontrées ont référé à Sayabec pour décrire la réfection de la 132 à Amqui, ce qui montre qu'ils ont à l'esprit un quatre voies au coeur de la municipalité. D'autres nous ont dit qu'ils ne se souviennent plus si la nouvelle route passera devant ou derrière chez eux, notamment dans le secteur "Sud" d'Amqui.

En 1989 ou 1990[7], les marchands du boulevard Saint-Benoît dont le commerce peut bénéficier du stationnement le long de la voie ferrée, ont signé une pétition démontrant leur accord avec le projet de réaménagement du boulevard tout en préservant les stationnements (voir annexe 3). Un marchand rencontré nous a dit que plusieurs commerçants bénéficiaient d'un stationnement arrière mais qu'ils avaient peur de perdre une partie de leur clientèle. Les résidants quant à eux, n'ont pas entendu parler de cette pétition des marchands qui désirent conserver leurs espaces de stationnement.

---

7 Il n'y a pas de date sur le document et le greffier de la ville nous a parlé d'un pétition qui datait de deux ans.

Les résidants croient que la route règlera plusieurs problèmes de sécurité et de trafic à l'intérieur de la municipalité. Il en va de même à la mairie ou l'on espère que l'amélioration de la principale voie de circulation de la ville sera un élément non négligeable de la promotion du développement économique régional. De plus, le projet d'usine de silice qui semble en bonne voie de réalisation générera un trafic lourd accru sur la route 195 en direction du parc industriel situé au sud-ouest de la municipalité. La réfection prochaine de la 132 pourrait permettre une harmonisation du projet avec l'intention de la municipalité de réaménager les accès du parc industriel.

Dans les secteurs des "Centres commerciaux" et "Sud", quelques propriétaires désirent connaître les intentions du ministère des Transports afin de planifier le recul de leur maison sur leur terrain par rapport à la route pour des raisons de conformité aux normes municipales ou de sécurité, ou encore pour diminuer les bruits et vibrations causés par le trafic.

5.7.2. Les dangers de la route actuelle

Bien que la population ne soit pas au courant des derniers développements dans le dossier, la plupart des gens ont une opinion toute faite des problèmes de la route actuelle et des solutions à y apporter. Ils ont tendance à identifier plusieurs problèmes qui ne sont malheureusement pas tous liés à la route. La plupart des résidants considèrent que la route doit être améliorée, et la perception des dangers qu'elle présente n'est pas toujours liée à l'automobile, mais souvent à leur condition d'usager piétonnier de cet artère central.

Les principaux obstacles et facteurs de risque identifiés par les résidants sont présentés sur la carte n° 3[8].

- 1) Le chemin de fer du Canadien National est identifié comme un facteur de risque élevé, notamment à l'intersection nord de la route 195. Le bruit et les vibrations causés par le passage du train sont souvent associés aux nuisances de la route.

- 2) La zone mixte de commerces et de résidences entre le motel Val Moni et l'intersection nord de la route 195 est considérée comme dangereuse à cause du trafic, des nombreuse entrées de stationnement, du stationnement permis du côté de la gare.

---

8 Il s'agit essentiellement des commentaires des résidants rencontrés et non pas l'expression de notre propre analyse.

- 3) Le feu de circulation et l'intersection nord des routes 195 et 132 est dangereux pour les automobilistes qui, venant du nord, veulent avoir accès à la rue Du Pont. Cette intersection est aussi jugée dangereuse à cause de la voie du CN qui est surélevée et des nombreuses autobus scolaires qui empruntent cette route.

- 4) Le foyer pour personnes âgées est situé près de la route, certains résidants le considèrent comme dangereux car quelques pensionnaires traversent la route 132 sans se soucier du feu de circulation.

- 5) Le pont sur la rivière Matapédia est trouvé dangereux car il est étroit et qu'il est glissant en hiver.

- 6) La courbe prononcée au centre-ville est jugé dangereuse à cause de la vitesse à laquelle s'y engagent certains automobilistes et certains camionneurs. Des résidants font remarquer que la courbe est au pied de la côte de l'hôpital (route 195), qu'il existe aussi de nombreuses rues adjacentes qui débouchent, sans qu'elles soient vues sur la route 132.

- 7) Le feu de circulation et l'intersection sud des routes 195 et 132 sont aussi jugés dangereux pour différentes raisons. L'importance du trafic, notamment aux heures de pointe est un des principaux problèmes identifiés. Les autres problèmes sont liés à la courbe mentionnée en 6 et aux items suivants.

- 8) La côte de la route 195 et les entrées du stationnement du centre commercial sont jugées très dangereuses, principalement parce qu'il n'y a pas d'accès limité au centre d'achat.

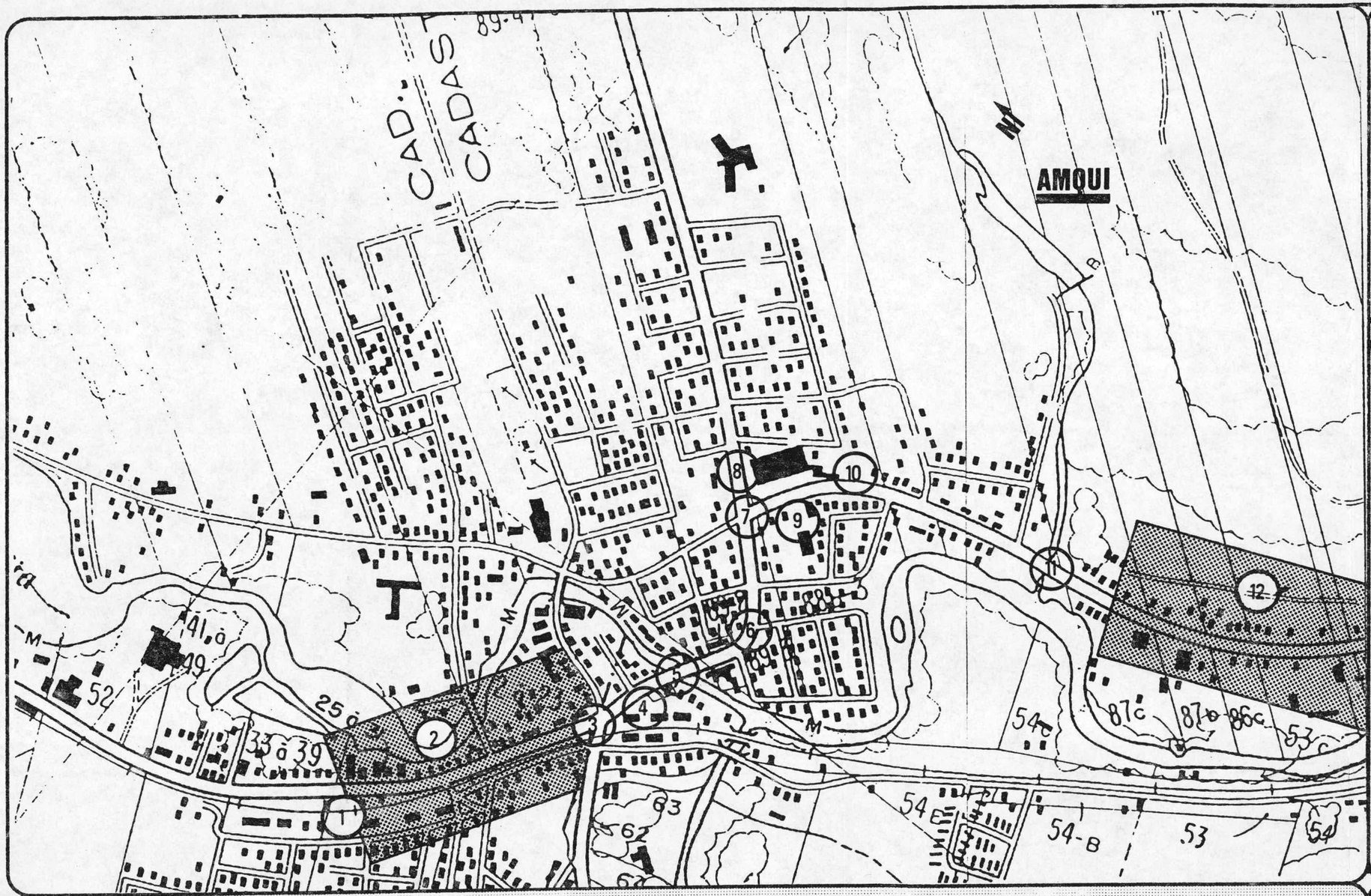
- 9) Le petit centre commercial du côté ouest de la route 132 a les mêmes problèmes que celui du côté est.

- 10) Au sud des deux centres d'achat, la route 132 entreprend une petite courbe qui est doublée d'un léger dénivellement. Ce secteur est considéré comme dangereux notamment par les piétons résidant dans le secteur 3 d'autant plus qu'à cet endroit les automobilistes qui se dirigent vers le sud ont tendance à commencer à accélérer comme s'ils quittaient la zone des "50 km/h".

- 11) Le pont Blanc sur le ruisseau Pearson est aussi jugé dangereux par les piétons car il n'y a pas de garde-fou, l'éclairage laisse grandement à désirer et la vitesse y est excessive.

- 12) Le zone mixte de résidences et de commerces située entre le ruisseau Pearson et la route du Golf est considérée comme dangereuse à cause du trafic, de la vitesse, du bruit et de la poussière.

CARTE NO° 3
ÉTUDE D'IMPACT SOCIAL
ROUTE 132 (BOULEVARD SAINT-BENOÎT)
AMQUI (MATAPÉDIA)



Obstacles et facteurs de risque identifiés par les répondants sur la route ou près de la route

1. Abords de la gare du Canadien National et chemin de fer
2. Zone de bâtiments à vocation mixte (commerces et résidences)
3. Feu de circulation
4. Foyer pour personnes âgées
5. Pont sur la rivière Matapédia
6. Courbe prononcée au centre-ville
7. Feu de circulation
8. Descente de la route 195 et entrée du centre d'achat
9. Centre d'achat
10. Courbe et dénivellement de la route 132
11. Pont sur le ruisseau Pearson
12. Zone de résidences et de commerces générateurs de trafic lourd (Garages, quincailleries, concessionnaires automobiles, etc.)

Mètre 0 100 200 300 400 500 Mètres

André Roy
Consultant
• *anthroplogie*
• *communication*

© 1992 André Roy pour les informations ajoutées
Agrandissement 200%
Carte originale Gouvernement du Québec
Carte cadastrale — Amqui — 22B 06-200-0201
Échelle: 1:20 000
© 1982

5.7.3. Les solutions à envisager selon les résidants

Bien que les perceptions soient confuses, les attentes sont grandes dans la population. Tous ont hâte de voir le projet se réaliser. Leur perception des solutions à apporter varie énormément en fonction du quartier où ils habitent et de leurs intérêts professionnels. Ainsi ceux qui demeurent près des commerces et qui ont des liens particuliers (famille, travail) avec ceux-ci, s'inquiètent des conséquences d'une route de contournement.

Les avis sont très partagés quant au meilleur choix, un quatre voies apparaissant nécessaire pour contrer les problèmes de trafic aux heures de pointe et aux deux intersections de la route 195. La plupart des gens reconnaissent cependant que cette solution crée d'autres problèmes notamment en regard de la vitesse dans le centre-ville où l'achalandage piétonnier est plus important, en regard aussi de la vitesse dans les zones périphériques au centre-ville, où les habitations côtoient des commerces générateurs de trafic lourds. Aucun des résidants rencontrés ne souligne qu'un quatre voies est la seule solution et qu'un deux voies ne vaut même pas la peine d'entreprendre des travaux.

Le deux voies offre l'avantage de réduire la vitesse selon les résidants des secteurs périphériques au centre-ville. Dans les secteurs 1 et 2, les résidants sont plus jeunes, plus mobiles, sont moins attachés à leurs quartier et la route les laissent indifférents. Ils ont moins entendu parler d'une voie de contournement et trouvent qu'un deux voies amélioré est une solution acceptable. Il faut faire des distinctions fondamentales entre les résidants des différents secteurs de la municipalité. Dans les secteurs 3 et 4, il y a des résidants de longue date qui sont souvent originaires d'Amqui et qui demeurent le long de la route depuis de nombreuses années. Bien qu'ils ne la jugent pas dangereuse pour les automobilistes, ils considèrent souvent qu'il y a trop de trafic et croient que le contournement demeure la meilleure solution. En fait, tous les résidants veulent aussi voir changer l'aménagement qui accompagne la route: lumières, trottoirs, garde-fous, bancs publics, traverses de piétons, etc.

6. FAISABILITÉ SOCIALE DU PROJET

La faisabilité sociale d'un projet "se rapporte au degré d'absorption d'un projet par les populations ayant à l'intégrer à leur vécu dépendamment de leurs habilités pour ce faire sans perturbation majeure" (Bouchard: 1991: 17).

A cette fin, nous avons retenu trois variables directement liées au projet de réaménagement de la route. Ce projet, qu'il s'agisse de la réorganisation de la route actuelle en un deux voies ou encore d'un agrandissement en un quatre voies, affecte directement la cohésion sociale des groupes en présence. La deuxième variable retenue est celle du trafic et de ses conséquences sur les résidants. En dernier lieu, nous avons retenu la présence de groupes sociaux plus touchés.

Chaque variable est contextualisée par les données recueillies auprès des répondants. Les résidants du boulevard Saint-Benoît ne sont pas les seuls touchés par le projet de réaménagement de la route 132; les commerçants et les résidants des rues voisines au centre-ville seront également affectés par ce projet. Les commerçants pourraient, entre autres, être touchés par la perte des stationnements sur le boulevard et par une vitesse accrue à cause d'une route à quatre voies. Les résidants des rues avoisinantes pourraient être affectés dans la mesure où le projet de réaménagement supposerait de redessiner le tracé de la route actuelle en empiétant sur les terrains des rues avoisinantes.

6.1. Cohésion sociale

Un projet qui perturbe les relations que les résidants d'un quartier entretiennent entre eux et avec leur environnement immédiat a des incidences négatives sur sa faisabilité sociale. Pour connaître le niveau de cohésion sociale, nous retenons deux variables. En premier lieu, la perception de l'environnement immédiat (aménagement extérieur des terrains et des résidences) nous permettra de conclure si les habitants d'un secteur s'y sentent bien, y sont bien intégrés. C'est un préalable indispensable à la cohésion sociale. En second lieu, le sentiment d'appartenance au milieu est un bon indicateur de la cohésion sociale et de la résistance des résidants aux changements provoqués par le projet du Ministère.

6.1.1. La perception de l'environnement immédiat

Nous entendons par environnement immédiat, l'importance accordée par les résidants à l'entretien des bâtiments, des terrains, au rôle joué par la route dans cet environnement. Une bonne perception chez les résidants favorise naturellement un sentiment de bien-être à vivre dans ce quartier et incitera aussi les gens à développer et entretenir des relations avec leurs voisins et les commerçants du coin. Il s'agit en fait d'un indice révélateur du plaisir à demeurer à un endroit et du désir d'y créer une certaine harmonie (visuelle, sonore, olfactive ou autre).

De façon générale, les deux tiers des gens rencontrés croient que leur milieu de vie est "dans la moyenne" par rapport à d'autres milieux de vie qu'ils connaissent et 20% croient qu'il est supérieur (graphique 37). Les résidants du secteur "Nord" sont les plus sévères à l'endroit de leur secteur, 15% d'entre eux le juge au dessous de la moyenne. Le secteur "Sud" est jugé le plus satisfaisant par les répondants.

Près de la moitié des répondants disent accorder une grande attention à l'entretien de leurs bâtiments, des cours avant et des cours arrière. Cette attention est plus prononcée dans les secteurs 4 et 2 (70% et 60%) tandis que dans le secteur 1, seulement 25% des résidants y accordent beaucoup d'attention comme l'indique le graphique 38. De même, les répondants se préoccupent aussi de l'aménagement chez leurs voisins. Dans 63,3% des cas, les gens se disent satisfaits de l'entretien exercé par les personnes vivant dans leur voisinage (graphique 39) tandis que 30% trouvent cet entretien très bien.

Cependant les gens sont plus critiques lorsque vient le moment de dire si l'endroit où ils restent est agréable à regarder. Dans 20% des cas seulement, les gens le trouvent très agréable. Une majorité (43%) le trouve simplement agréable tandis que 30% le trouve moyen (tableau 40). La double personnalité du secteur 1 est évidente: 50% des gens trouvent l'endroit où ils vivent agréable ou très agréable tandis que 50% le trouve moyen ou désagréable. Aussi, pour la majorité des répondants, 60%, la route détériore le paysage, mais dans le secteur "Centre-ville", l'opinion est partagé à 50%.

Tableau 7: Perception du rôle de la route dans le paysage immédiat, tous les secteurs de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Agrémente	33%	50%	43%	33%	40%
Désagrémente	67%	50%	57%	67%	60%

Les répondants ont aussi évalué leur résidence et leur quartier comme lieu pour élever des enfants. Les résultats sont très partagés comme l'indique le graphique 41. 17,2% des répondants les trouvent excellents, et 20% les jugent mauvais. Entre les deux, les opinions vont de "pas très bien" (6,9%) à "bien" (20,6%). 35% des personnes rencontrées se sont prononcées pour la catégorie médiane. Dans les quartiers, les appréciations varient beaucoup et on note que 50% des répondants du secteur 1 le juge mauvais. Il faut cependant tenir compte du fait qu'il y a peu d'enfants qui résident le long de la route 132 notamment dans le secteur 1.

6.1.2. Le sentiment d'appartenance au milieu

Le sentiment d'appartenance au milieu est un des éléments essentiels pour déterminer si un projet est socialement réalisable car il est générateur d'une identité collective. Selon Gaston Lanneau (1980), c'est en période de crise que se développe ce sentiment:

> "C'est lorsqu'un groupe social traverse une période de crise, de malaise, d'insatisfaction, lorsqu'il est menacé dans ses conditions d'existence qu'il va affirmer, développer, renforcer sa cohésion, les liens de solidarité, les relations d'interdépendance de ses membres. Dans une telle situation chacun ressent et exprime avec une intensité croissante le sentiment d'appartenance à la société pour mieux aborder le danger extérieur en bénéficiant de l'effet mobilisateur du soutien social." (Lanneau, 1980: 189)

Cela n'empêche pas un sentiment d'appartenance d'exister, sans crise. En fait, pour d'autres auteurs comme Marc-Henry Soulet: "Résistance et identité collective sont des phénomènes indissociables dans l'étude des sociétés rurales; les manifestations de l'un engendrent l'affirmation de l'autre et inversement." (1980: 158).

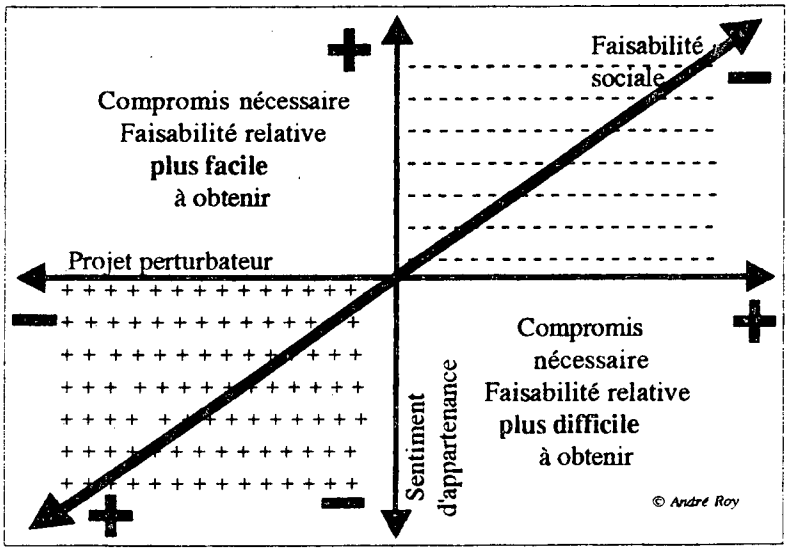
Une identité collective (un sentiment d'appartenance) forte favoriserait donc l'augmentation de la résistance au changement. Ainsi, plus un projet est perturbateur, plus il engendrera de résistance chez les citoyens touchés. Et cet affrontement y fortifira leur propre identité et leur résistance. De ces affirmations, nous postulerons des axiomes de

base d'où découlent d'autres conséquences logiques. Celles-ci serviront de modèle théorique dans notre analyse.

- *Un projet très perturbateur qui se heurte à un sentiment d'appartenance fort compromet sa faisabilité sociale.*
- *Un projet peu perturbateur dans un environnement où le sentiment d'appartenance est faible favorise sa faisabilité sociale.*

De ces deux axiomes, nous postulerons aussi qu'un projet peu perturbateur peut, avec certaines négociations être implanté dans un milieu social fort parce qu'il sera facile à faire accepter (présence de leaders naturels, entente entre les citoyens, nuissance réduite) tandis qu'un projet très perturbateur dans un milieu très éclaté pourrait rencontrer certaines difficultés car il n'y aura pas de concensus, les citoyens en faveur du projet ne réussissant pas à imposer une majorité aux opposants du projets. Nous pouvons illustrer ces postulats de base à la façon d'un graphe comme le montre la figure 1 ci-contre.

Figure 1: Facteurs influençant la faisabilité sociale d'un projet



Cette proposition est de nous mais s'inspire grandement des travaux de plusieurs chercheurs sur les changements sociaux et l'identité collective[9]. Le profil socio-

9 Voir notamment les anthropologues et sociologues qui se sont réunis lors du colloque sur les identités collectives et les changements sociaux à Toulouse en 1979. Les annales de ce colloque ont été rédigées sous la direction de Pierre Tap: Identités collectives et changements sociaux. Production et

démographique et économique des répondants faisait ressortir plusieurs aspects qui révèla leur sentiment d'appartenance à leur quartier.

Nous ne reprendrons pas ici l'analyse faite au point 5.5 sur l'appartenance au milieu et les relations avec le voisinage, cependant nous tenons à répèter que la cohésion sociale des groupes en présence tient beaucoup au fait que ces gens entretiennent d'intenses relations entre eux.

Nous soulignerons simplement que l'appartenance au milieu peut être jugée très forte puisque 53,3% des répondants sont originaires de la municipalité d'Amqui (graphique 16 dont 75% dans le secteur 3 contre 15% seulement dans le secteur 2). Ce sentiment d'appartenance est accentué par le fait que le travail et la famille sont les raisons majeures ayant amené les gens à s'établir le long de la route 132 comme le montre aussi le graphique 18. De plus, les gens se sentent bien chez eux puisque 73,3% d'entre eux (graphique 20) considèrent qu'ils sont au moins aussi bien dans leur résidence actuelle que dans leur ancienne. D'ailleurs, 46,6% des gens rencontrés seraient malheureux dans l'éventualité d'un déménagement et il faut ajouter à ce nombre 33,3% de gens qui disent que cela déprendrait des alternatives offertes (graphique 20). Les relations avec les voisins et la fréquentation des commerces du coin sont aussi des faits révélateurs de la cohésion sociale, particulièrement dans le secteur 3.

6.1.3. Synthèse et analyse

Nous présentons au tableau 8 une synthèse des principaux indicateurs de cohésion sociale. Nous avons choisi de regrouper les réponses au questionnaire dans cinq catégories de "très faible" à "très fort" pour être en mesure d'évaluer, d'un rapide coup d'oeil, l'importance de chaque indicateur. Ceux-ci révèlent que la cohésion sociale est forte dans les secteurs 3 et 4. Dans le secteur 2, l'environnement immédiat est beaucoup plus valorisé que l'appartenance au milieu tandis que dans le secteur 1, la variété des réponses rend difficile l'identification d'une tendance claire. L'homogénéité du groupe n'existe pas.

---

affirmation de l'identité Colloque international Toulouse - septembre 1979, Toulouse: Privat, coll. Sciences de l'homme. D'autres chercheurs se sont penchés sur les problèmes d'identité tels l'identité au travail dont nous nous sommes inspirés, entre autres, Lionel Vallée, Renaud Sainsaulieu, Jean-François Chanlat et Jean-Pierre Dupuis.

Tableau 8: Synthèse des indicateurs de cohésion sociale

Graphique	Indicateurs	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4
ENVIRONNEMENT IMMÉDIAT					
37	Meilleur milieu de vie	M	M	+	++
38	Attention apportée à l'entretien des bâtiments, des cours	M	+	M	++
39	Perception positive de l'entretien des bâtiments, des cours	M	++	+	M
40	Perception positive de l'aménagement extérieur	M	+	M	+
•	Perception positive du rôle de la route	-	M	M	-
APPARTENANCE AU MILIEU (Présentée à la section 5.5)					
16	Originaires d'Amqui	+	- -	++	+
17	Plus anciens résidants	M	-	++	+
18	Importance de la famille dans le choix de la résidence	- -	- -	+	++
19	Appréciation de la résidence actuelle par rapport à l'ancienne	M	M	-	++
20	Répondants malheureux face à un éventuel déménagement	+	-	-	+
21	Parenté à proximité	- -	- -	+	-
23	Amis à proximité	M	+	M	+
25	Rencontre des voisins du même côté de la route	M	-	-	M
26	Rencontre des voisins de l'autre côté de la route	-	- -	- -	-
27	Lien de parenté avec les voisins	- -	-	M	-
28	Utilisation des commerces voisins	-	++	+	- -
30	Traverser la route à pied	+	++	+	M
36	Utilisation de la cours avant	-	-	- -	- -

Légende: - -: Très faible, - : Faible, M: Moyen, +: Fort, ++: Très fort

Pour la plupart de ces répondants, le sentiment d'appartenance n'est pas lié à la route. Il est le fait du voisinage, de la proximité des services et du patrimoine familial. Les secteurs 3 et 4 sont les secteurs où cette valeur s'est le mieux exprimée. Le réaménagement de la route dans ces secteurs viendra jouer un rôle positif car il entraînera un réaménagement des entrées des particuliers comme des commerces et il supposera l'amélioration du pont enjambant le ruisseau Pearson. Cependant, ce secteur pourrait être plus sensible à des mesures d'expropriation puisqu'il y existe, plus qu'ailleurs, un réseau de parenté entre les voisins.

Dans le secteur 1, le sentiment d'appartenance est faible et le réaménagement de la route pourrait se réaliser sans grande perturbation, la mobilité de ces citoyens étant plus grande, surtout dans la portion au sud de cette zone, la plus proche de la jonction de la route 195.

D'ailleurs, c'est dans cette zone que les commentaires concernant l'aménagement des terrains et des résidences ont été les plus négatifs. Les résidants de ce secteur sont des locataires de bâtiments qui n'ont pas été entretenus depuis plusieurs années dans certains cas. La valeur patrimoniale de ces bâtiments s'efface souvent devant l'ampleur des besoins de restauration. Dans les autres secteurs, le besoin d'entretenir un environnement immédiat

accueillant et agréable se remarque au premier coup d'oeil, à quelques exceptions, et est un signe évident d'un "plaisir" à demeurer dans ce secteur. Le réaménagement de la route 132 favoriserait, pour plusieurs, le réaménagement des terrains et leur entretien notamment au niveau de la poussière identifiée comme un des facteurs les plus dérangeants dans le secteurs 3 et 4 (voir infra). Dans les secteurs 3 et 4, les citoyens seront très sensibles à une modification de leur environnement.

6.2. La sensibilité au trafic

6.2.1. Le trafic et ses conséquences: perception des résidents

La circulation sur la route est perçue, a priori, comme étant nuisible à la population résidante. Cependant certains apprécient particulièrement le trafic car il est générateur d'activités parfois intenses, qui peuvent manquer à des gens seuls ou à des gens âgés. Quelques résidants nous ont souligné ce point qu'il est essentiel de relever. Cette perception est celle de 20% de la population (graphique 42). Une majorité de répondants (57%) pense que le trafic est beaucoup ou moyennement dérangeant. Ce sont dans les secteurs 1 et 3 que les répondants se disent le moins dérangés par le trafic (50% peu ou pas du tout dans les deux secteurs).

Il arrive aussi que la circulation sur la route nuise à la réalisation d'activités particulières à l'intérieur et à l'extérieur de la maison. Cette nuisance peut causer une insécurité ou simplement un désagrément physique. Nous avons jugé, à l'aide du questionnaire, la nuisance causée sur sept activités particulières.

Le tableau suivant présente les réponses des personnes rencontrées au sujet de ces activités. Les graphiques 43 à 49, en annexe, distribuent les données présentées par segment de la route. Le lecteur pourra les consulter au besoin.

Seulement trois facteurs sont jugés nuisibles par plus du tiers des répondants. Le trafic nuit aux enfants qui jouent dehors, aux sorties à bicyclette et et aux sorties à pied. A l'opposé, les répondants jugent que le trafic ne nuit pas lorsqu'ils bavardent ou mangent à la maison. Contrairement à ce que l'on aurait pu croire, une activité comme regarder la télévision est très peu affectée par le trafic puisque plus de la moitié des répondants affirment être rarement dérangé par le trafic lors de cet activité.

Tableau 9: Nuisance du trafic selon les résidants-répondants, tous les secteurs

	Souvent	Parfois	Rarement
Regarder la télévision	23,33%	20,00%	56,67%
Bavarder à la maison	13,33%	43,33%	43,33%
Manger à la maison	6,67%	13,33%	80,00%
Enfants jouant dehors	34,48%	20,69%	44,83%
Sortir à pied	31,03%	41,38%	27,59%
Sortir à bicyclette	36,84%	36,84%	26,32%
Sortir en voiture	25,93%	44,44%	29,63%

L'analyse par secteur nous montre que ce sont les résidants du secteur 4 qui se disent le plus affectés par le trafic lorsqu'ils regardent la télévision (57% souvent ou parfois). A l'inverse, les résidants du secteur "Centre-ville" sont les moins touchés avec 14% (parfois) et 0% (souvent).

Notons aussi que les répondants du secteur 4 sont les plus sensibles aux désagréments causées aux activités suivantes: bavarder à la maison (29%), manger (29%) et sortir à pied (57%). Ce secteur se classe deuxième pour les activités: enfants qui jouent dehors (43%). Ce sont les résidants du secteur des "Centre commerciaux" qui se disent les plus dérangés (57%). Les résidants du secteur 2 sont plus sensibles aux nuisances causées aux activités suivantes: sortir à bicyclette (67%) et sortir en voiture (50%).

A l'inverse, les résidants du secteur 1 sont les moins vulnérables aux facteurs suivants: enfants qui jouent dehors (88% disent rarement), sortir à pied (88% disent rarement ou parfois), sortir à bicyclette (88% disent rarement ou parfois), et sortir en voiture (100% disent rarement ou parfois).

Les répondants du secteur 2 sont les plus sensibles aux nuisances causées par la route sauf dans les cas: "regarder la télévision" et "bavarder à la maison". Dans ces deux cas, ce sont les résidants du secteur 4 qui se disent les plus dérangés. Dans cet optique, il faut envisager que l'augmentation du bruit aura un impact négatif dans les secteurs 2 et 4. Dans le secteur 3, la tolérance est à la limite (autour de 50% pour toutes les variables sauf pour l'activité "manger"), notamment en regard des "enfants qui jouent dehors". Comme il semble que ce soit la zone la plus touchée, quant à l'augmentation du bruit, la faisabilité sociale du projet est certainement affectée. La perception qu'ont les gens des effets dérangeants est fortement liée au secteur où ils habitent et à leur perception générale du milieu dans lequel ils vivent.

Nous avons, de plus, soumis aux répondants une liste de huit éléments de nuisance dûes à la circulation et à la proximité de la route. Ces éléments sont l'achalandage, la vitesse, les phares des voitures, les odeurs, la poussière, les vibrations, le bruit et l'insécurité. Les répondants identifiaient les effets qu'ils trouvaient les plus dérangeants parmi une liste que nous leurs soumettions, ils pouvaient naturellement en nommer plus d'un.

Les graphiques 50 à 56 présentent, en annexe, les résultats de notre enquête. Nous les produisons en maintenant l'échelle de l'ordonnée identique pour tous ces tableaux afin de ne pas fausser la perception visuelle du lecteur.

Tableau 10: Perception des effets les plus dérangeants du trafic par secteur de la route 132

	Acha-landage	Vitesse	Phares	Odeurs	Pous-sières	Vibra-tions	Bruits	Insé-curité
Secteur 1	25,0%	50,0%	0,0%	12,5%	50,0%	50,0%	50,0%	37,5%
Secteur 2	14,3%	42,9%	0,0%	0,0%	42,9%	42,9%	71,4%	28,6%
Secteur 3	50,0%	75,0%	0,0%	12,5%	75,0%	50,0%	87,5%	50,0%
Secteur 4	28,6%	71,4%	0,0%	28,6%	71,4%	57,1%	85,7%	28,6%
Tous les secteurs	30,0%	60,0%	0,0%	13,3%	60,0%	50,0%	73,3%	36,7%

Quatre facteurs sont considérés plus dérangeants que les autres par les répondants de tous les secteurs, il s'agit du bruit (73,3%), de la poussière (60%), de la vitesse (60%) et des vibrations (50%). le bruit affecte particulièrement les résidants des secteurs 3 et 4 comme la poussière et la vitesse. Certains répondants du secteur 1 au nord font difficilement la distinction entre les vibrations causées par la route et celles causées par les trains. Cependant, seulement la moitié des répondants de ce secteur croit que la vibration est une nuisance, ce qui est identique à la moyenne de l'échantillon.

A l'opposé, tous les répondants considèrent que les phares des automobiles se sont pas une nuisance (100%). 86,7% pensent également que l'odeur n'est pas dérangeante tandis que 63,3% ne sont pas affectés par l'insécurité de la route. De façon générale, c'est dans le secteur "centre-ville" où les gens sont le moins affectés par le trafic, toujours sous la moyenne, c'est particulièrement vrai dans le cas de l'achalandage du trafic.

L'analyse du questionnaire révèle aussi certaines contradictions dans les réponses des résidants particulièrement dans le secteur 2 où le trafic est jugé différement selon les questions posées. Tous s'accordent pour dire que la route est dangereuse devant chez

eux soit à cause de la vitesse, soit à cause de l'achalandage. Le graphique 57 montre que 70% des répondants trouvent la route dangereuse ou très dangereuse, notamment dans les secteurs 2 et 3. D'ailleurs, dans le secteur 2, 100% des répondants disent avoir de la difficulté à traverser la route (graphique 58), bien que 14% des gens seulement trouve le trafic dérangeant (tableau 10). On se rappelle aussi que ces gens traversent la route 1 ou 2 fois par jours dans 85% des cas comme nous l'avons vu au graphique 30.

C'est aussi dans ce secteur que l'on juge l'achalandage le plus sévèrement. Pour 43% des répondants, il y a trop de trafic sur la route (encore en contradiction avec les données du tableau 10). Dans le secteur 3, on juge aussi que l'achalandage est élevé; 25% croit qu'il y en a trop et 63% pense qu'il en y a pas mal (graphique 59) Les moments ou le trafic est perçu comme plus intense font aussi consensus; 70% des gens rencontrés estiment que les heures de pointes sont génératrices de trafic. Dans le secteur 3, 86% des répondants ont aussi souligné l'été touristique (graphique 60).

La vitesse est un autre facteur identifié comme dérangeant par la population. Elle est jugée assez rapide par 40% des répondants et trop rapide par 33,3% de façon semblable dans chacun des quartiers. Il n'y a que dans le secteur 1 où elle a été jugée trop lente par de jeunes conducteurs (graphique 61). Il y a encore une fois contradiction dans les réponses des résidants du secteur 2.

De même, la présence d'une circulation piétonnière importante peut être jugée comme un facteur pouvant influencer la faisabilité sociale d'un projet. Ce trafic est naturellement jugé plus important dans les secteurs où il y a des commerces qui attirent une clientèle piétonnière; c'est le cas du secteur "Centre-ville" où l'on juge l'achalandage piétonnier important (graphique 62). A l'opposé, le secteur 4 est jugé peu achalandé par 40% des répondants. Ce secteur, lui aussi commercial, attire plutôt une clientèle motorisée.

Paradoxalement, les gens ne trouvent pas que la route est excessivement bruyante bien que 96,7% des personnes rencontrées jugent que la route est au moins aussi bruyante que d'autres endroits connus. C'est naturellement dans le secteur 2 où l'on juge l'endroit à 85% plus ou beaucoup plus bruyant que d'autres endroits connus. Dans le secteur 1, par contre, ce taux baisse à moins de 40% (graphique 63).

6.2.2. Synthèse et analyse

Les projets de réaménagement de la route 132 ne seront pas générateurs d'un plus grand trafic qu'ils soient à deux ou à quatre voies. Cependant, l'empiétement sur les terrains des résidences le long de l'actuelle route favoriserait, par un rapprochement de la route, l'augmentation des désagréments en regard de certaines activités mentionnées ici. L'étude des impacts ponctuels du projet de réaménagement préparé en juillet 1990 fait bien ressortir les problèmes liés à l'augmentation au bruit. Selon cette étude, la réfection de la route aurait un impact majeur sur 14 résidences, un impact intermédiaire sur 25 et un impact mineur sur 35 résidences[10].

Tableau 11: Synthèse des indicateurs de sensibilité au trafic

Indicateurs	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4
Perception du dérangement causé par le trafic	-	+	-	M
Dérangement causé quand on regarde la télévision	M	-	M	+
Dérangement causé quand on bavarde à la maison	+	-	M	+
Dérangement causé quand on mange à la maison	-	-	-	+
Dérangement causé quand des enfants jouent dehors	-	-	+	+
Dérangement causé quand on sort à pied	-	M	-	+
Dérangement causé quand on sort à bicyclette	-	+	M	M
Dérangement causé quand on sort en voiture	-	+	M	-
Nuisance de l'achalandage du trafic	-	-	M	-
Nuisance de la vitesse du trafic	M	-	+	+
Nuisance des phares des voitures	-	-	-	-
Nuisance des odeurs dûes au trafic	-	-	-	-
Nuisance de la poussière dûe au trafic	M	-	+	+
Nuisance des vibrations dûes au trafic	M	-	M	+
Nuisance du bruit du trafic	M	+	+	+
Nuisance de l'insécurité causée par la route	-	-	M	-
Perception de la sécurité du trafic	M	+	+	M
Difficultés à traverser la route à pied	M	+	M	+
Perception de l'achalandage routier	M	+	+	M
Perception de la vitesse	+	+	+	+
Perception de l'achalandage piétonnier	M	+	M	-
Perception du bruit causé par le trafic	-	+	+	M

Légende: -: Sous la moyenne, M: dans la moyenne, +: Au dessus de la moyenne

Les résidants sont sensibles au trafic à des degrés divers. Le tableau synthèse no° 11 fait bien résortir les sensibilités accrues des résidants du secteur 4 et, dans une moindre mesure, des résidants du secteur 3. Dans le "Centre-ville", le jeu des plus et des moins

10 Voir: Ministère des Transports, (1990) Réaménagement de la route 132 dans les municipalités d'Amqui et Saint-Benoît-Joseph-Labre Étude environnementale Impacts et mesures d'atténuation (juillet 1990), Québec: Service de l'Environnement: les cartes 5.15, 5.16, 5.17, 5.18 et 5.19.

employés dans le tableau révèle bien les réponses contradictoires des habitants de ce segment de la route. Enfin, dans le secteur 1, les réponses, souvent dans la moyenne, sont surtout le reflet de la non homogénéité des résidants de ce secteur.

La vitesse, de même que le bruit, sont des facteurs qui affectent les gens des secteurs 3 et 4, notamment au sud des centres commerciaux, où les automobilistes ont tendance à accélérer comme si la zone des 50km/h était terminée. Ces gens sont aussi ceux qui habitent leur secteur depuis longtemps, ils sont aussi plus âgés et ils ont tendance à comparer avec "jadis" pour justifier l'augmentation de ces nuisances. Certains d'entre eux voient la zone urbaine les envahir peu à peu alors qu'ils s'étaient établis dans une zone péri-urbaine sinon rurale. Les personnes habitant dans les secteurs 3 et 4 sont plus dérangées par tous les effets du trafic que les habitants des secteurs 1 et 2. Dans ces secteurs, l'aménagement de l'emprise de la route, le champs visuel, le milieu bâti plus dense, et les barrières urbaines (courbes, voies ferrée, feux de circulation, achalandage) et naturelles (rivière, dénivellation) sont des éléments qui ralentissent le trafic et contribuent à diminuer certains effets de la circulation. De plus, plusieurs résidants des secteurs 1 et 2 apprécient certaines caractéristiques propres à un centre-ville comme le trafic et le bruit. Pour ces gens, il n'est pas question de voir dans ces éléments des effets négatifs.

Le projet de réaménagement de la route 132 à Amqui ne crée pas de situation pouvant mettre en péril la faisabilité sociale du projet au niveau du bruit et de la circulation. Les citoyens rencontrés ne croient pas que les projets mis de l'avant aient des incidences plus négatives sur le bruit et la circulation que la route actuelle. Cependant, un projet qui, par des aménagements particuliers à l'intérieur de la municipalité, saurait tenir compte de ces contraintes, pourrait favoriser une réduction de ces effets. Il s'agirait d'un apport significatif pour la faisabilité sociale de ce projet. Des voies moins bruyantes et moins rapides accentueraient aussi le sentiment de sécurité des résidants.

Dans le secteur "Centre-ville", la route actuelle est jugée très sévèrement, au niveau de la vitesse, du trafic, du bruit et de la sécurité. La population résidant dans ce secteur a un besoin de changement qu'elle exprime d'ailleurs en soulignant qu'il serait difficile de changer pour pire!

6.3. Présence de groupes sociaux plus touchés

Plusieurs personnes rencontrées ont souligné avec justesse que certains groupes de personnes pourraient être lésés par le réaménagement de la route 132. Il s'agit notamment des piétons, des personnes économiquement défavorisées et des personnes handicapées.

Le boulevard St-Benoît génère un trafic piétonnier important notamment dans le secteur où se trouvent, entre autres, un foyer et la caisse populaire. Par surcroît, les gens sont âgés dans ce secteur et la perspective d'augmenter le nombre de voies ou de favoriser, par un élargissement des voies actuelles, une augmentation de la vitesse sur cette route, risque de nuire grandement à cette population particulière qui traverse la route plusieurs fois par semaine pour accèder à plusieurs services: magasins, caisse et banques, église, etc. La traversée de la route est aussi très dangereuse pour les personnes handicapées qui résident le long de la 132 ou qui fréquentent le CLSC.

Les résidences situées le long de la route 132 dans la municipalité sont souvent louées car leurs propriétaires préfèrent habiter des endroits plus tranquilles. Les logements ainsi disponibles sont, soit de mauvaise qualité comme dans le secteur 1, soit peu cher à cause des nuissances de la route comme dans le secteur 3. Les personnes économiquement défavorisées qui résident dans ces logements pourraient connaître de sérieuses difficultés à se reloger si ces maisons devaient être expropriées.

6.4. Synthèse

Le projet de réaménagement de la route 132 à Amqui est socialement réalisable car il est fortement attendu par une partie de la population riveraine qui désire voir la route s'embellir et s'améliorer pour leurs déplacements. Cependant, la population est très sensible à une augmentation des conséquences du trafic actuel. Si la route doit toujours passer devant chez eux, les résidants désirent que les effets néfastes ne soient pas augmentés. La simple amélioration esthétique de la route ne pourrait compenser pour une intensification des nuissances. Les résidants des secteurs 3 et 4 seront les premiers à réagir et à se regrouper pour s'opposer à tout projet qui perturbera leur cohésion sociale.

Tableau 12: Éléments favorables et défavorables à la faisabilité sociale du projet

	Secteur	Favorable	Défavorable
Perception de l'environnement immédiat	1	•Pas de fierté de l'aménagement extérieur actuel	
	2		•Attention apportée à l'aménagement extérieur
	3	•Projet vu comme pouvant améliorer l'aménagement autour des résidences	•Attention apportée à l'aménagement extérieur
	4	•Projet vu comme pouvant améliorer l'aménagement autour des résidences	•Attention apportée à l'aménagement extérieur •Considéré comme un excellent milieu de vie
Appartenance au milieu	1	•Pas de lien de parenté entre voisins	•Affecté par un déménagement
	2	•Mobilité des résidants plus grande que dans les autres secteurs •Pas de lien de parenté entre voisins	•Grande utilisation des commerces voisins
	3		•Solidarité familiale forte
	4		•Plus affecté par un déménagement
Sensibilité au trafic	1	•Peu dérangé par le trafic •Pas trop bruyant •Moins sensible à une augmentation de l'ambiane sonore •Peu d'enfants dans ce secteur •Sentiment de sécurité vis-à-vis de la route •Pas d'homogénéité dans les perceptions	
	2	•Peu affecté par l'achalandage du trafic •Aucune incidence de l'odeur •Sentiment de sécurité vis-à-vis de la route	•Route jugée dangereuse •Trop de trafic •Trop bruyante •Sensible à une augmentation de l'ambiance sonore
	3	•Pas dérangé par le trafic	•Route jugée dangereuse •Sensible à une augmentation du bruit •Nombre plus élevé d'enfants •Sensible à la vitesse et à la poussière •Sensible à l'achalandage •Sentiment d'insécurité plus élevé que la moyenne
	4	•Achalandage jugé faible •Sentiment d'insécurité faible	•Sensible à une augmentation du bruit •Sensible à la vitesse et à la poussière •Sensibilité plus grande que dans les autres secteurs aux vibrations
Présence de groupes sociaux plus touchés	1		•Forte présence de personnes économiquement défavorisées
	2		•Présence de personnes âgées et du foyer •Circulation des personnes handicapées
	3		•Présence de personnes économiquement défavorisées
	4		•Population âgée

7. IMPACTS SOCIAUX

Le devis technique de cette étude spécifie, au point 2.1.2 que: "L'étude socio-communautaire sera réalisée à partir des propositions de réaménagement possibles répondant aux objectifs du Ministère. Au maximum deux options seront considérées, qui sont, un élargissement à quatre voies et un deux voies améliorées." (p. 2).

Ces deux propositions ne sont pas définies dans le devis technique ce qui peut rendre difficile la mesure exacte des impacts sociaux. En 1990, dans le document, Réaménagement de la route 132 dans les municipalités d'Amqui et Saint-Benoît-Joseph-Labre / Étude environnementale / Impacts et mesures d'atténuation, les projets de réaménagement à deux et à quatre voies sont brièvement définis. Ils constituent les deux dernières propositions d'un ensemble de sept solutions alors envisagées.

Les solutions nos° 6 et 7, situées dans l'axe actuel, spécifiaient (p. 24):

- **Solution 6** — **Quatre voies contiguës**
  - quatre voies à partir de la rue du Parc jusqu'à la limite est du projet
  - deux voies avec accotements pavés de la limite ouest à la rue du Parc
- **Solution 7** — **Deux voies améliorées**
  - aménager les carrefours (132/195) à quatre voies
  - entre les deux carrefours deux voies avec stationnement au nord
  - deux voies avec accotements pavés de la rue Cartier au chemin du Golf Ouest
  - quatre voies entre bordures jusqu'à la fin du projet

Les impacts sociaux du réaménagement de la route 132 ne sont pas analysés en fonction de ces solutions spécifiques, mais celles-ci nous serviront de guide afin de les baliser tout en laissant la porte ouverte à de multiples variantes à l'intérieur des contraintes de deux ou quatre voies dans l'axe actuel de la route.

Il s'agit, en premier lieu, de l'avis des résidants qui nous ont fait ces commentaires avec une connaissance parfois très sommaire du dossier. Certains peuvent anticiper les problèmes causés par la nouvelle route dans un secteur sans pour autant être en mesure d'estimer les effets de celle-ci sur leur propriété ou sur leur résidence. C'est

particulièrement criant dans le secteur 3 où les gens nous ont très peu parlé des possibilités d'expropriation pour eux et leurs voisins.

En second lieu, nous présenterons les résultats de notre propre analyse afin de faire ressortir certains points qu'un regard anthropologique peut mettre en évidence, ou encore de démontrer ce que le côtoiement quotidien des problèmes et une méconnaissance du projet cachent à la population locale. Nous soulignons, comme l'avais fait remarquer De Roo Lemos (1984: 68) que notre expertise "a mis l'accent sur les riverains, tout en conservant la préoccupation première, soit le confort des usagers de la route"

Les impacts sociaux anticipés sont nombreux et diversifiés. On peut penser à l'acquisition par le ministère des Transports de propriétés résidentielles ou non résidentielles et de parcelles de terrain. Ceci provoque aussi une proximité accrue de la route pour les résidences et implique d'autres effets négatifs ou positifs. Nous analyserons aussi les effets sur l'accessibilité de la route et les changements provoqués dans l'utilisation de la route. Dans certains cas, l'aménagement peut créer un effet barrière pour les piétons et les résidants ou avoir un incidence sur leur sécurité. Nous nous proposons d'envisager les effets positifs et négatifs pour les résidants de chacun des segments de la route 132 dans les deux cas d'un projet à deux ou quatre voies.

7.1. Projet de réaménagement à quatre voies

Un projet de réaménagement à quatre voies signifie le maintien du tracé actuel. Il est, cependant, très perturbateur car il demande plus d'espace, il "permet" une plus grande vitesse et il impose une frontière plus large entre les deux côtés de la route; cependant, un quatre voies assure une meilleure liaison régionale. Ces quatre voies seraient contiguës et traverseraient la municipalité presque dans sa totalité. Les abords de la route bénéficieraient de trottoirs dans les zones urbaines.

7.1.1. Impacts positifs

7.1.1.1. Secteur 1

Les résidants du secteur 1 croient que le projet d'un quatre voies ne nécessiterait pas d'expropriations importantes du côté Est de la route. Ceci signifie que la cohésion sociale du secteur, bien que déjà faible ne serait pas affectée. Quelques personnes ont souligné

qu'il permettrait aux automobilistes de circuler plus lentement sur la voie de droite et donnerait ainsi une meilleure visibilité aux commerces du secteur. Il accroîtrait naturellement la rapidité d'intervention des véhicules d'urgence (ambulance, police et pompiers) bien que la ville sera toujours coupée en deux par la voie ferrée.

L'accès à la route sera aussi facilitée car la voie de droite servira à ralentir pour accéder à un stationnement ou pour accélérer en sortant d'un stationnement. La proximité de la route n'aurait pas vraiment d'effets négatifs et l'accotement à l'ouest de la route (du côté du chemin de fer) serait amélioré.

7.1.1.2. Autres secteurs (2, 3 et 4)

Un meilleur accès aux entrées des résidences et aux rues secondaires est le seul aspect positif que les résidants des secteurs 2, 3 et 4 ont décelé pour leur secteur respectif. A cela, il faut ajouter que l'effet barrière n'est pas accentué, dans le secteur 4, par un quatre voies car il y est déjà important à cause de la vitesse des véhicules qui y circulent.

Nous notons qu'un quatre voies aura l'avantage de faciliter un meilleur écoulement de la circulation, notamment à la hauteur des deux feux de signalisation de la municipalité. De même, l'accès aux centres commerciaux du secteur 3 pourrait être plus aisé. Les camions lourds seraient évacués plus rapidement de la municipalité et leurs arrêts, occasionnant bruit et vibrations, seraient sensiblement réduits.

7.1.2. Impacts négatifs

7.1.2.1. Secteur 1

Dans la partie nord du secteur, les résidences pourraient subir des pertes de terrains qui compromettraient la tenue d'activités particulières sur ceux-ci. Cela aurait aussi pour effet de créer une perte d'intimité en rapprochant les maisons de la route. Naturellement, la valeur de certaines maisons en serait affectée.

Certains informateurs craignent qu'un quatre voies ne favorise pas l'arrêt des touristes dans la municipalité, la route étant, à ce moment, vue comme une occasion de dépasser les camions lourds.

Pour les piétons, la section de route comprise entre les rues Roy et Du Parc serait plus difficile à traverser car la courbe de la route 132 est plus prononcée à cette endroit et la visibilité moins grande, c'est un effet barrière non négligeable. La route serait aussi plus dangereuse pour les cyclistes, notamment les jeunes qui fréquentent la polyvalente.

Il faut remarquer aussi que les résidants ont omis certains impacts négatifs très importants. Un quatre voies favoriserait naturellement une augmentation significative de la vitesse. Des études démontrent que pour réduire la vitesse sur une route, il faut y multiplier les contraintes visuelles et physiques[11]. Un quatre voies joue exactement le rôle inverse en élargissant le champs visuel des automobilistes. Cette augmentation de la vitesse et la proximité accrue de la route favoriseraient aussi une augmentation du bruit et des vibrations dans ce secteur.

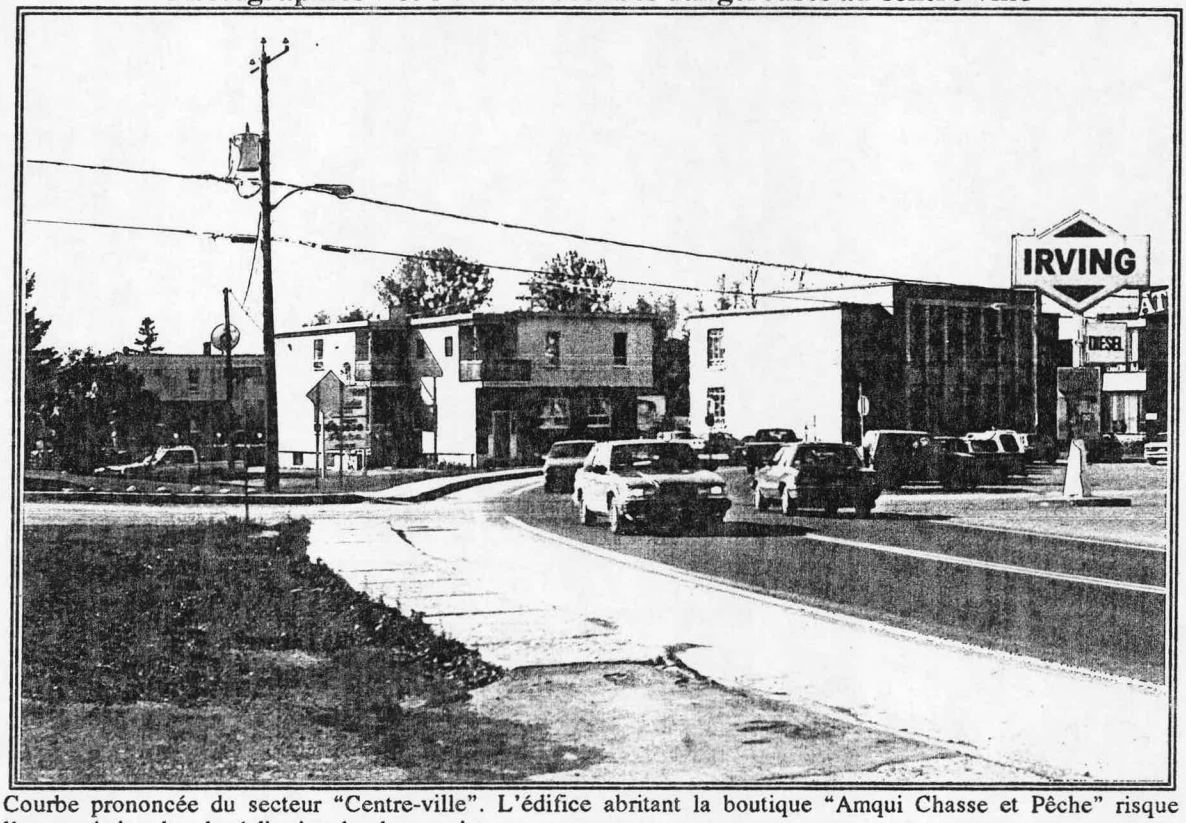
7.1.2.2. Secteur 2

Plusieurs personnes seraient touchées par les expropriations totales ou partielles nécessaires à la réalisation de ce projet. Ceci aurait pour effet de déstabiliser le centre-ville, ce que la disparition de quelques commerces accenturait. La valeur de certaines propriétés serait aussi affectée. Comme pour le projet à deux voies, certains locataires résidants ont exprimé leurs inquiétudes à se trouver un autre logement dans le secteur. Pour d'autres, c'est la présence des enfants qui rendrait une expropriation difficile car la plupart des services sont accessibles du centre-ville (écoles, garderies, loisirs).

Le bruit, les vibrations et la vitesse seraient aussi augmentés à cause de l'achalandage accru et de la proximité des maisons. La population mesure mal cependant les implications

11 Voir: Hennet, J.-C., (1985) Écomobile. Sortir de l'impasse des transports, Lausanne: Editions d'en bas et Association suisse des transports.

Photographies 7 et 8 : Deux courbes dangereuses au centre-ville



Courbe prononcée du secteur "Centre-ville". L'édifice abritant la boutique "Amqui Chasse et Pêche" risque l'expropriation dans la réalisation des deux projets.

Dénivellation et courbe dangereuse dans le secteur 3. A droite, le studio de photographie menacé d'expropriation.

de l'augmentation de ces facteurs. Notons parmi les effets d'une longue exposition à ces facteurs: les troubles de sommeil, la nervosité, l'irritabilité, le stress, la difficulté de se reposer, de se détendre et de se concentrer (Hennet, 1985: 39). Les camions passeraient aussi plus vite. La traverse de la route serait rendue plus risquée pour certaines catégories de gens comme les enfants et les personnes âgées. Ces dernières, particulièrement celles qui résident au foyer au coin de la rue du Parc n'ont jamais pris l'habitude de traverser au signal piétonnier du feu de circulation.

Nous croyons aussi qu'un quatre voies provoquerait un effet barrière irrémédiable tout le long de la 132 dans ce secteur. Bien que des feux de signalisation soient installés à chaucune des extrémités de ce tronçon de la route, les nombreuses rues qui débouchent sur la 132 ne laisseraient pas de répit aux piétons qui désireraient traverser la route. Enfin, les personnes âgées et les autres piétons risquent d'être très affectés pendant les travaux de réfection.

Un quatre voies ne résout pas tous les problèmes de circulation du secteur aux heures de pointe. L'entrée et la sortie des classes sont la cause d'un bouchon de circulation à l'intersection nord des routes 132 et 195. L'arrêt obligatoire de tous les autobus scolaires au passage à niveau à cette intersection est le principal obstacle à la circulation automobile. Ce problème n'est aucunement lié au nombre de voies de la route 132.

7.1.2.3. Secteur 3

Les problèmes relevés dans le cas d'un réaménagement à quatre voies s'appliquent avec plus d'acuité ici. À cela, il faut ajouter qu'il y aurait des expropriations de commerces, fort probablement le studio de photographie et le dépanneur. Ce dernier établissement joue un rôle important dans la vie de quartier. Il est un lieu de rencontre des citoyens de la route 132 mais aussi des gens qui habitent les petites rues situées aux alentours. Ce dépanneur est la source de nombreuses sorties pour les résidants du secteur. Sa disparition aurait un effet déstabilisateur. De plus, l'expropriation d'un bon nombre de propriétés affecterait la densité de population et marquerait certainement le déclin de ce segment de la route 132 (détérioration des résidences, appauvrissement, etc.).

Il y aurait aussi, nous ont fait remarquer les répondants, plus de bruit, plus de vibration, plus de vitesse et une perte de sécurité dûe à la proximité de la route. L'effet barrière de la route serait accentué, ce qui dans ce secteur vient aggraver les effets barrière

que sont déjà les centres commerciaux et le ruisseau Pearson. En fait, la route deviendra elle-même un effet barrière limitant trop souvent les piétons à un seul côté de la route.

Ce quartier est le plus touché, croyons-nous, par un projet de route à quatre voies. À long terme, le quartier risque de se désintégrer totalement. Les barrières trop nombreuses (ruisseau, rivière, route, centres commerciaux et colline [du côté ouest]), la perte d'un commerce structurant (le dépanneur), des voisins et de la parenté (les expropriés) sont autant d'éléments qui favoriseront rapidement une relocalisation des résidants dans d'autres secteurs de la ville. Ceci occasionnera certainement des coûts économiques (déménagement, dévaluation des résidences, éloignement du travail et des écoles, etc.) et sociaux (insécurité, problèmes d'adaptation pour les enfants, désintégration de réseaux sociaux établis) à cette population riveraine la plus homogène de la route 132. On pourrait, aussi, voir apparaître certains problèmes de stress et d'angoisse chez les résidants avant et pendant les travaux. Les maisons épargnées pourraient être partiellerment dévaluées à cause de la dépersonnalisation du quartier.

7.1.2.4. Secteur 4

Dans ce secteur, l'aménagement d'un quatre voies a des répercussions moindres que dans les autres zones mais cependant plus fortes que l'aménagement d'un deux voies améliorées. Les expropriations restent importantes ce qui nuirait considérablement à la cohésion sociale et affecterait les résidants, dont la moyenne d'âge est plus élevée que dans les autres secteurs. L'expropriation peut occasionner un dévaluation des résidences qui restent à cause d'un retrécissement des terrains, pour des valeurs esthétiques, pour des questions d'insécurité apparentes.

Comme ailleurs, les résidants relèvent que le projet accenturait l'ambiance sonore et le bruit. Les automobilistes ne respecteraient pas une limite de vitesse réduite sur un quatre voies. La route deviendrait aussi une barrière infranchissable pour les piétons car le trafic ne serait pas ralenti par des feux de signalisation à proximité.

7.1.3. Quatre voies: conclusion

Un projet de quatre voies contiguës est inacceptable pour les populations résidant dans les secteurs 2 et 3. Le secteur 2 est trop sensible à toute détérioration du mince espace tampon qui existe entre la route et les résidences. L'expropriation de certains bâtiments,

notamment l'édifice qui abrite actuellement un commerce d'articles de sport au coin des rues Saint-Benoît et Adrien serait dommageable pour ses locataires. Dans le secteur 3, le passage d'une route à quatre voies aurait un impact dévastateur sur le quartier qui a la meilleure cohésion sociale en détruisant tout un côté de la route.

Les secteurs 1 et 4 sont plus appropriés à l'établissement du quatre voies, bien que des intérêts ponctuels peuvent atténuer ce sentiment. En conclusion, le tracé à quatre voies est inacceptable au centre-ville d'Amqui.

7.2. Projet de réaménagement à deux voies

Un projet de réaménagement à deux voies signifie le maintien du tracé actuel. Il s'agit essentiellement de refaire la chaussée plus large avec des accotements pavés et des stationnements balisés à certains endroits particuliers. C'est aussi l'occasion de refaire les deux principales intersections des routes 132 et 195 afin d'y aménager des espaces pour les virages à gauche. C'est aussi assurer la réfection de certains éléments déjà existants comme les trottoirs, l'éclairage, les feux de signalisation. Il s'agit en fait d'une réfection minimale des aménagements actuels. Dans ce cas, l'impact principal se situe dans l'agrandissement même de la chaussée et le débordement sur l'emprise de la route actuelle et sur certains terrains riverains.

Mais un réaménagement à deux voies peut aussi signifier l'apport d'une plus-value appréciable à la route actuelle. Outre l'agrandissement de celle-ci, on peut penser à des aménagements qui favoriseraient une meilleure circulation dans le secteur des "Centre commerciaux", qui préviendraient l'accélération des automobilistes dans les secteurs péri-urbains, qui assureraient une plus grande sécurité des piétons au centre-ville, dans le secteur du ruisseau Pearson ou aux intersections des routes 132 et 195. Lampadaires, bancs publics, arbres, etc sont quelques exemples d'éléments qui peuvent favoriser un développement harmonieux de ce projet.

7.2.1. Impacts positifs

Les impacts positifs d'un tel projet peuvent être relativement importants et sont en relation directe avec la volonté des autorités de favoriser un aménagement harmonieux pour les différentes clientèles: automobilistes, camionneurs, résidants, cyclistes, piétons, touristes, commerçants et consommateurs, chacun exigeant naturellement un aménagement

à sa convenance, sans tenir compte bien souvent des intérêts de ses voisins. Pourtant il ne s'agit pas seulement de refaire une liaison interrégionale ou une route provinciale, il s'agit aussi de remodeler un centre-ville construit autour de cette route. C'est le coeur de la cité!

7.2.1.1. Secteur 1

Le réaménagement de la route 132 en un deux voies améliorées dans le quartier "Nord" de la ville présente des avantages certains pour les résidants de ce secteur. Il n'y aurait pas de déplacement ou de relocalisation de maisons, ce qui signifie aucun impact économique direct pour les résidants les moins fortunés de la municipalité.

Au nord , les résidences offrent une emprise plus grande qu'au sud, et s'il fallait acquérir des parcelles de terrains, il semble bien, pour les résidants de ce secteur, que ce soit d'une importance moindre. Vers le centre-ville, c'est différent, les bâtiments sont déjà à proximité de la route, seul le trottoir les en sépare. Aucune entreprise commerciale ne serait expropriée, donc pas de conséquences fâcheuses sur l'emploi et l'économie du secteur.

L'accessibilité de la route pourrait aussi, selon les personnes rencontrées, se traduire par une meilleure visibilité des espaces de stationnement et une meilleure distribution du trafic au carrefour 132/195, notamment grâce à un signal pour tourner à gauche sur la rue du Pont. La sécurité de la route (facilité à traverser, à marcher sur le trottoir) ne serait pas affectée plus que présentement par un deux voies, ce qui est un net avantage sur un quatre voies.

On souligne, avec justesse, que l'aménagement de la route devrait faire disparaître les accotements de sable et de gravier près de la gare qui sont des sources de poussière et de boue; il s'agirait d'une amélioration esthétique importante.

7.2.1.2. Secteur 2

Les personnes rencontrées dans le secteur "Centre-ville" apprécient leur quartier, surtout à cause de la proximité des services. Une seule personne a exprimé l'opinion voulant que le réaménagement de la route entraîne des modifications dans les habitudes de conduite des camionneurs qui descendent la côte de l'hôpital, sans toutefois pouvoir exprimer en quoi ce changement pourrait être mélioratif.

Des aménagements urbains pourraient assurer un ralentissement de la vitesse et un nouvel éclairage pourrait assurer la sécurité des piétons en soirée. Le réaménagement pourrait aussi favoriser, nous ont signalé plusieurs personnes, une configuration plus sécuritaire de l'ensemble des intersections de la route 132 avec toutes les rues locales dans le secteur 2, notamment pour les personnes âgées qui résident au foyer à l'angle de la rue Du Parc (195) et du boulevard St-Benoît (132).

À cause de leur habitude du trafic et de la route, les résidants du secteur 2 sont moins affectés que les autres par des facteurs comme la vitesse, les odeurs, l'achalandage et l'insécurité de la route; ceci constitue, en soi, un facteur positif. Cependant le bruit reste un facteur auquel on ne s'accoutume pas (Hennetr 1985: 39). Un deux voies aura l'avantage de ne pas accroître indûment ce bruit par rapport à son niveau actuel.

7.2.1.3. Secteur 3

Les résidants du secteurs 3 ne semblent pas réaliser l'importance des expropriations qui les toucheraient leur secteur dans l'éventualité d'un réaménagement de la route. Cependant, on peut affirmer, sans se tromper, que le projet à deux voies a des incidences moindres sur l'expropriation de ces résidants que le projet à quatre voies.

La réalisation d'une route à deux voies n'a pas beaucoup d'impacts positifs sur ce secteur, si ce n'est qu'elle ne crée pas d'effet barrière. D'autre part, il est possible que la nouvelle route réduise la courbe après les centres commerciaux et atténue la dénivellation à ce même endroit. Les répondants pensent aussi que la réalisation d'un projet à deux voies aurait l'avantage d'améliorer l'esthétique de la route et de ses abords notamment dans le secteur du pont Blanc sur le ruisseau Pearson et pourrait éliminer le problème causé par la poussière.

Un deux voies a aussi l'avantage de maintenir le bruit et les vibrations à des niveaux moindre qu'un quatre voies. Les piétons se sentiraient plus en sécurité aux abords d'un deux voies qui réduirait la vitesse et ils envisageraient une traversée de la route avec moins d'appréhension.

7.2.1.4. Secteur 4

Les impacts positifs relevés pour le secteur 3 s'appliquent aussi au secteur 4. Poussière, pont Blanc et esthétique sont des points qui préoccupent aussi ces résidants. Des accotements pavés faciliteraient possiblement l'accès aux entrées des résidences et des commerces. Un projet de deux voies n'entraînerait pas d'expropriations massives et certains répondants y voient un facteur positif.

Remarquons aussi qu'un projet de réaménagement à deux voies est avantageux pour les piétons car une augmentation des voies ou un élargissement excessif favoriseraient une accroissement de la vitesse de la circulation. L'effet barrière est donc atténué et le sentiment de sécurité des piétons est renforcé. C'est important si l'on tient compte de l'âge de la population dans ce secteur.

7.2.2. Impacts négatifs

7.2.2.1. Secteur 1

Des résidants du secteur 1 pensent que le maintien à deux voies n'aura pas vraiment d'impact négatif puisque la route actuelle est déjà un deux voies. Cependant, quelques uns ont exprimé l'idée qu'une telle réalisation ne permettrait pas un meilleur écoulement du trafic, notamment aux heures de pointe, ou encore, une meilleure circulation des véhicules lourds qui ralentissent souvent le trafic.

Ces camions sont aussi identifiés comme étant responsables d'une bonne partie des vibrations, du bruit et des odeurs de la route. Le deux voies, tout amélioré qu'il soit, n'apporte aucune solution à ces problèmes. Une route à deux voies sans aménagement particulier n'améliore pas vraiment la situation des usagers de la route. L'écoulement du trafic ne s'améliore pas vraiment et la route reste difficile à traverser pour les piétons, les enfants et les personnes âgées.

7.2.2.2. Secteur 2

Le réaménagement de la route 132 dans ce secteur est très perturbateur. La route actuelle est très étroite près de la rivière Matapédia et il faudra sans doute exproprier plusieurs édifices pour corriger la courbe prononcée qui marque le centre de cette zone.

Certains résidants nous ont fait part des difficultés probables qu'ils auraient à se relocaliser dans ce secteur dans des logements comparables. Un projet de réaménagement minimal ne règlerait pas les problèmes des nombreuses intersections et entrées de stationnement. Encore ici, ce sont les piétons et les personnes âgées qui seront les plus affectés, notamment pendant les travaux de réfections de la route.

7.2.2.3. Secteur 3

L'aménagement de la route 132 à deux voies près des centres commerciaux a un impact certain sur la cohésion sociale du secteur car elle nécessite l'expropriation partielle ou totale de plusieurs résidences. Ce quartier est le plus homogène, donc très sensible à ce genre d'impact. Il existe aussi une certaine angoisse chez quelques résidants à cause de l'ignorance de l'échéancier des travaux. L'expropriation du dépanneur pourrait déstabiliser complètement ce quartier à mois qu'il soit possible de le relocaliser à proximité.

L'empiétement sur les terrains occasionnera une augmentation du bruit et des vibrations en plus de réduire la valeurs de certaines propriétés. Il ne devrait pas y avoir de diminution de l'achalandage et de la vitesse de la circulation automobile. L'effet barrière qui existe actuellement serait donc maintenue.

7.2.2.4. Secteur 4

Les résidants n'ont trouvé aucun effet négatif sinon que la route à deux voies signifie qu'il n'y aura pas d'amélioration sensible de l'accessibilité aux commerces et aux résidences. La sécurité des automobilistes qui doivent s'arrêter dans ce secteur n'est pas améliorée.

Naturellement, le réaménagement de la route 132 ne réduit pas les niveaux de vitesse de bruit et de vibration. Si l'empiètement sur les terrains est important, il y a même des risques de voir ces nuissances s'amplifier légèrement. Les personnes âgées, nombreuses dans ce quartier sont sensibles à l'augmentation de ces facteurs.

7.2.3. Deux voies: conclusion

Ce sont les résidants des secteurs 3 et 4 qui sont les plus sensibles à la réalisation d'un tel projet. D'une part, ils n'ont pas l'impression que ce projet améliorera la circulation existante; d'autre part, les expropriations demeurent importantes. Dans le secteur "Nord",

comme dans le secteur "Sud", les effets négatifs sont, somme toute, minime par rapport aux intérêts que semblent y trouver les résidants (amélioration esthétique, diminution de la poussière, de la vitesse, sécurité accrue pour les piétons dans le secteur 4).

Pour ces raisons, le projet d'un réaménagement à deux voies nous semble plus acceptable et devrait être proposé à la population. Cependant, il faudra temporiser les effets néfastes de sa réalisation par des mesures d'atténuation adéquates telles que proposées par les résidants eux-mêmes et que nous vous présentons dans la prochaine partie de ce rapport.

7.3. Mesures d'atténuation

Les impacts négatifs du projet de réaménagement de la route 132 demeurent nombreux même si l'étude de faisabilité sociale s'avère positive. C'est que les citoyens, bien que tous unanimes à réclamer des changements, ne s'entendent pas sur ceux-ci et réclament, en fonction de leur vécu et de leurs aspirations, des solutions qui répondent à des besoins individuels.

Les mesures d'atténuation sont exprimées par les résidants et représentent des objectifs à rencontrer dans le réaménagement de la route. Le Ministère peut considérer la route désuète à cause de son usure ou de sa non-conformité aux normes de construction actuelles; les résidants, quant à eux, y voient des problèmes de sécurité pour les piétons, des problèmes esthétiques ou d'aménagements secondaires.

Répondre à ces attentes des populations concernées favorise une meilleure acceptation du projet, mais ne réduit pas à zéro les impacts négatifs. Une personne déplacée ne peut pas être compensée par une amélioration de l'éclairage, des feux de circulation ou un banc public. Cependant, certaines mesures vont permettre une meilleure acceptation générale du projet car la population aura le sentiment d'être écoutée et d'avoir joué un rôle positif dans le réaménagement de la route.

Dans le processus de validation environnementale d'un projet de réaménagement, les audiences publiques doivent être l'occasion de proposer des mesures d'atténuation aux populations concernées et d'en discuter afin de les améliorer et de dégager un consensus le plus large possible. Il va de soi que seuls les impacts négatifs nécessitent des mesures d'atténuation.

Les impacts négatifs relevés par les répondants peuvent être regroupés en quatre types d'impact que nous avons pondérés. L'annexe 4 présente les impacts relevés par les citoyens rencontrés. Les quatre types d'impact sont dans l'ordre: 1) l'expropriation et ses problèmes connexes, 2) les effets barrière et la sécurité piétonnière, 3) l'accroissement des nuisances, 4) la vitesse et le stationnement.

7.3.1. L'expropriation et les problèmes connexes

Peu de citoyen ont discuté directement des risques d'expropriation dans le cas de la réalisation du projet. Cependant, la plupart ont relevé suffisament d'effets négatifs pour que cet impact se classe au premier rang. Au delà des normes que suit le Ministère dans les cas d'expropriation qui sont aussi des mesures d'atténuation, il existe d'autres mesures qui peuvent atténuer les effets sous-jacents à l'expropriation comme la perte de services et la baisse de la densité de la population (secteur 3). Les espaces laissés libres par les expropriations devraient être partiellement convertis en espaces verts pour favoriser le regroupement des citoyens afin d'animer des endroits autrefois peuplés. C'est particulièrement vrai dans les secteurs du centre-ville où des terrains sont déjà vacants et dans le secteur 3 où des terrains à exproprier ont un accès direct à la rivière Matapédia.

7.3.2. Effets barrière et sécurité piétonnière

Plusieurs mesures d'atténuation peuvent être envisagées pour réduire les effets barrière le long de la route 132. L'installation d'un passage piétonnier et d'un feu de circulation à l'intersection de la rue Roy aurait le double avantage de faciliter la traversée de la route dans ce secteur et de ralentir le trafic. La vitesse des voitures peut aussi être vue comme un élément provoquant cet effet barrière.

L'intersection nord des routes 132/195 provoquera un effet barrière plus grand lorsque le réaménagement sera effectué. En installant des îlots entre les voies principales et les virages à droite, notamment du nord de la 132 vers la rue Du Parc, on favorisera une réduction de la largeur de la route et on facilitera sa traversée.

Dans le secteur "Centres commerciaux", l'effet barrière peut être réduit considérablement par l'aménagement de trottoirs, d'entrées et sorties balisées pour les deux centres commerciaux.

Le pont Blanc sur le ruisseau Pearson constitue également un danger à la limite des secteurs 3 et 4. Pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes, l'élargissement du pont, la construction d'un trottoir, d'une rampe et un éclairage adéquat seraient des éléments qui amélioreraient grandement le sentiment de sécurité des résidants riverains.

7.3.3. Accroissement des nuisances

L'accroissement des nuisances est naturellement occasionné par un rapprochement de la route. Il y a peu de mesures d'atténuation possible si ce n'est de réduire la vitesse dans le secteur 4 . La nouvelle assise de la route devrait aussi permettre une baisse de la vibration lors du passage des camions lourds.

7.3.4. Vitesse et stationnements

Une nouvelle route amènera un accroîssement de la vitesse s'il n'y a aucune mesure d'atténuation pour assurer le maintien d'une vitesse réduite. Cette route devra aussi permettre une fluidité du trafic qui ne donnera pas l'impression aux automobilistes et camionneurs de perdre un temps précieux pour traverser la ville ou pour aller travailler. Les feux de signalisation, un léger rétrécissement des voies au centre-ville, l'installation de bacs à fleurs près de la chaussée, des parcomètres sont des éléments visuels ou physiques qui contribueront à ralentir la circulation au centre-ville. C'est plus compliqué dans les zones périphériques et les citoyens n'ont proposé aucune solution. Cependant, dans le secteur 4, certains résidants croient qu'un accotement pavé assez large pourrait faciliter l'accès aux commerces et résidences du secteur en permettant aux automobilistes qui désirent s'arrêter dans les environs de le faire à l'extérieur des voies principales.

Dans le centre-ville, il est aussi possible de laisser les trottoirs légèrement rehaussés ou pavé de matériaux différent devant quelques rues secondaires le long de la route 132 afin de créer un obstacle mineur qui incitera les automobilistes à emprunter des voies plus importantes et ainsi favoriser la marche pour se déplacer dans le centre-ville.

Le stationnement est essentiellement un problème lié au secteur 1 où il existe actuellement des stationnements à 45 degrés le long du boulevard. Si ce problème a mobilisé les marchands il y a quelques années, il préoccupe encore aujourd'hui des résidants de tous les secteurs de la route 132 qui fréquentent les commerces du secteur "Nord". Le maintien des stationnements, en parallèle à la route, demeure la meilleure

Tableau 13: Impacts sociaux *négatifs* et positifs pour les résidants du secteur "Nord" de la route 132

ENJEUX	PROJET DE DEUX VOIES	PROJET DE QUATRE VOIES
Déplacement et relocalisation de lieux de résidence	Expropriation minimum Pas d'effet sur la cohésion sociale	Expropriation minimum Pas d'effet sur la cohésion sociale
Effets de la proximité de la route	Pas de changement Pas d'effet sur les commerces *Détérioration esthétique minime*	Pas de changement Détérioration esthétique minime *Perte d'intimité des cours avant au nord du secteur* *Augmentation de l'ambiance sonore et des vibrations* *Danger de perte des stationnements*
Effets sur l'accessibilité de la route	Aucun impact sur le tourisme	Meilleur accès aux entrées des résidences *Risque de voir les touristes passer sans s'arrêter*
Autres impacts	Amélioration de l'esthétique de la route (accotement ouest) Pas de changement dans la circulation (vitesse et achalandage *Pas de changement dans la circulation (camions et heures de pointe)*	Amélioration de l'esthétique de la route (accotement ouest) Rapidité d'intervention des urgences *Vitesse accrue* *Réduction de la valeur de certaines propriétés*
Effets barrière	Pas d'effet plus accentué *Pas d'amélioration pour les traverses piétonnières*	*Effet plus accentué notamment entre les rues Roy et Du Parc* *Secteur dangereux pour les cyclistes et les jeunes de la polyvalente*

Tableau 14: Impacts sociaux *négatifs* et positifs pour les résidants du secteur "Centre-ville" de la route 132

ENJEUX	PROJET DE DEUX VOIES	PROJET DE QUATRE VOIES
Déplacement et relocalisation de lieux de résidence	Expropriation minimum *Déstabilisation du centre-ville* *Difficultés pour certains locataires à se reloger au centre-ville*	*Plusieurs personnes et commerces touchés par expropriation totale et et partielle* *Déstabilisation du centre-ville* *Difficultés pour certains locataires à se reloger au centre-ville* *Quartier plus sensible aux expropriations à cause des enfants (Éloignement des services: écoles, loisirs, garderies)*
Effets de la proximité de la route	Impacts minimes par rapport à l'ancienne route (accroissement du bruit et des vibrations semblables à la route actuelle)	*Accroissement du bruit* *Accroissement des vibrations* *Danger pour les piétons, les enfants et les personnes âgées*
Effets sur l'accessibilité de la route	Des intersections plus sécuritaires pour les piétons *Aucune amélioration sur les entrées et les sorties (rues et résidences)*	Meilleur accès aux entrées des résidences Accessibilité aux commerces plus facile (voie plus lente)
Autres impacts	Aucun effet sur les réseaux sociaux existants *Réduction de la valeur de certaines propriétés* *Piétons et personnes âgées affectés durant les travaux*	Meilleur écoulement de la circulation aux feux de signalisation *Réduction accrue de la valeur de certaines propriétés* *Augmentation de la densité de la circulation* *Camions plus rapides* *Piétons et personnes âgées affectés durant les travaux*
Effets barrière	Effet barrière déjà très élevé	*Effet barrière très accentué particulièrement pour les jeunes et les ainés*

Tableau 15: Impacts sociaux *négatifs* et positifs pour les résidants du secteur "Centres commerciaux" de la route 132

ENJEUX	PROJET DE DEUX VOIES	PROJET DE QUATRE VOIES
Déplacement et relocalisation de lieux de résidence	*Expropriations partielles et totales importantes* *Quartier plus sensible à cause des réseaux familles-amis* *Dévaluation des résidences à exproprier* *Angoisse face à l'absence d'échéancier précis* *Stress et angoisse durant les travaux*	*RISQUE DE DÉSINTÉGRATION TOTALE DU QUARTIER* *Expropriations partielles et totales massives notamment du coté ouest* *Quartier plus sensible à cause des réseaux familles-amis* *Dévaluation des résidences à exproprier* *Angoisse face à l'absence d'échéancier précis* *Stress et angoisse durant les travaux* *Expropriations de commerces*
Effets de la proximité de la route	*Plus de bruit (mais moins que pour un quatre voies)* *Plus de vibrations (mais moins que pour un quatre voies)*	*Plus de bruit* *Plus de vibrations* *Perte de sécurité* *Perte des cours avants (espace de stationnement)*
Effets sur l'accessibilité de la route	Réduction de la courbe et de la dénivellation	Meilleur accès aux entrées des résidences Meilleur accès aux centres commerciaux
Autres impacts	Moins de poussière Sécurité des piétons accrue *Réduction de la valeur de certaines propriétés* *Pas d'amélioration de la circulation automobile*	Moins de poussière *Réduction accrue de la valeur de certaines propriétés* *Vitesse plus rapide* *Perte de services (dépanneur)* *Effet sur la densité de la population*
Effets barrière	Pas d'effet barrière	*Effet barrière accentué* *Accès au dépanneur réduit (s'il n'est pas exproprié) pour les résidants du côté est*

Tableau 16: Impacts sociaux *négatifs* et positifs pour les résidants du secteur "Sud" de la route 132

ENJEUX	PROJET DE DEUX VOIES	PROJET DE QUATRE VOIES
Déplacement et relocalisation de lieux de résidence	Expropriation minimum *Dévaluation des résidences à exproprier* *Stress et angoisse durant les travaux*	*Expropriations partielles et totales importantes* *Cohésion sociale forte (résidants plus âgés)* *Dévaluation des résidences à exproprier* *Stress et angoisse durant les travaux*
Effets de la proximité de la route	*Bruit et vibrations (légère augmentation)*	*Accroissement du bruit* *Accroissement des vibrations*
Effets sur l'accessibilité de la route	*Pas d'amélioration dans l'accessibilité aux commerces et résidences*	Accessibilité aux commerces plus facile (voie plus lente)
Autres impacts	Moins de poussière *Augmentation de la vitesse moindre que dans le cas d'un quatre voies* *Pas d'amélioration pour le bruit, les vibrations et l'odeur* *Pas de meilleur écoulement du trafic*	*Réduction de la valeur de certaines propriétés* *Augmentation de la vitesse de la circulation*
Effets barrière	*Route reste difficile à traverser*	*Effet barrière accentué* *Imposibilité de traverser la route*

L'étude des impacts sociaux des deux tracés retenus par le Service de l'environnement du ministère des Transports a révélé que le quatre voies contiguës est totalement inacceptable pour la population d'Amqui car il déstructure un des quartiers les plus solides sur le plan de la cohésion sociale, mais aussi parce qu'il perturbe grandement le centre-ville d'Amqui.

Dans cet optique, nous recommandons que le ministere des Transports réalise un réaménagement de la route 132 en un deux voies améliorées en minimisant les effets négatifs du projet par des mesures d'atténuation adéquates. Cependant, toute mesure prise ne sera assurée d'aucun succès s'il ne s'établit pas rapidement un dialogue avec la population locale.

9. ANNEXE 1: QUESTIONNAIRE

Amqui

Enquête sur les résidants riverains
Partie 1: Sentiment d'appartenance

Référence à l'annexe 2

1. Depuis combien de temps vivez-vous dans cette résidence?
   a) 1 an et moins
   b) 1 à 5 ans
   c) 5 ans à 10 ans
   d) 10 ans et plus ➡ *Graphique 17*

2. Êtes-vous natif de l'endroit?
   a) oui
   b) non ➡ *Graphique 16*

3. Au cours des dix dernières années, vous et votre famille êtes déménagés à combien de reprise?
   a) Jamais
   b) 1 fois
   c) 2 fois et plus ➡ *Aucun graphique*

4. Pourquoi avez-vous décidé de venir vous installer ici?
   a) raison familiale
   b) raison de travail
   c) à cause de l'endroit
   d) raisons multiples
   e) autres ➡ *Graphique 18*

5. Si vous deviez comparer cette place avec l'ancienne place où vous viviez, diriez-vous que ...
   a) ...c'est beaucoup mieux ici
   b) ...c'est mieux ici
   c) ...c'est à peu près pareil
   d) ...c'est un peu moins bien
   e) ...c'est vraiment moins bien
   f) ne peut pas se prononcer ➡ *Graphique 19*

6. Si pour quelques raisons, vous deviez déménager d'ici, comment vous sentiriez-vous?
   a) très malheureux-se
   b) assez malheureux-s
   c) indifférent-e
   d) heureux-se ➡ *Graphique 20*
   e) cela dépend Pourquoi répondez vous ainsi?

Partie 2: Perception de l'aménagement

7. Considérez-vous que l'endroit où vous vivez est agréable à regarder
   a) très agréable
   b) agréable
   c) moyen
   d) désagréable
   e) pas d'opinion

➡ *Graphique 40*

8. Selon vous, est ce que la route ...
   a) ... agrémente le paysage
   b) ... dérange le paysage

➡ *Aucun graphique*

9. Comparé à d'autres milieux de vie, comment le vôtre vous apparaît-il?
   a) au dessus de la moyenne
   b) dans la moyenne
   c) sous la moyenne
   d) très faible
   e) ne sait pas

➡ *Graphique 37*

10. Comment trouvez-vous que les bâtiments, les cours arrière et avant sont entretenus par les personnes qui vivent dans votre voisinage?
    a) très bien
    b) satisfaisant
    c) pas très bien
    d) très mal
    e) ne sais pas

➡ *Graphique 39*

11. En ce qui vous concerne, quelle attention apportez vous à ces éléments
    a) beaucoup d'attention
    b) attention moyenne
    c) peu d'attention
    d) pas du tout d'attention
    e) ne peut répondre

➡ *Graphique 38*

Partie 3: Vie sociale

12. Où vit la plupart des membres de votre parenté?
    a) le long de cette même route
    b) dans cette ville
    c) à la campagne dans les environs
    d) loin d'ici
    e) un peu partout mais pas sur cette route
    f) à tous ces endroits

➡ *Graphique 21*

13. Les rencontrez-vous?
    a) souvent
    b) parfois
    c) rarement

➡ *Graphique 22*

14. Où vit la plupart de vos amis?
    a) le long de cette même route
    b) dans cette ville
    c) à la campagne dans les environs
    d) loin d'ici
    e) un peu partout mais pas sur cette route
    f) à tous ces endroits

➡ *Graphique 23*

15. Les rencontrez-vous?
a) souvent
b) parfois
c) rarement ➡ *Graphique 24*

16. Rencontrez-vous souvent vos voisins du même côté de la route?
a) tous les jours
b) tous les 2 jours
c) une fois par semaine
d) régulièrement
e) rarement ➡ *Graphique 25*

17. Rencontrez-vous souvent vos voisins de l'autre côté de la route?
a) tous les jours
b) tous les 2 jours
c) une fois par semaine
d) régulièrement
e) rarement ➡ *Graphique 26*

18. Parmi vos voisins, y en a-t-il qui aient un lien de parenté avec vous?
a) oui
b) non ➡ *Graphique 27*

19. Combien de fois avez-vous à traverser cette route, à pied, dans la journée?
a) 0
b) 1 ou 2
c) 3 à 5
d) 6 et + ➡ *Graphique 30*

20. Utilisez-vous les commerces voisins?
a) souvent
b) parfois
c) rarement ➡ *Graphique 28*

21. Combien de fois par semaine?
a) 0
b) 1 ou 2
c) 3 à 5
d) 6 et + ➡ *Graphique 29*

22. Est-ce que vous voyez les gens bavarder chez vous ou dans le voisinage à l'extérieur?
a) souvent
b) parfois
c) rarement ➡ *Graphique 33*

23. Est-ce que vous voyez les gens dehors chez vous ou dans le voisinage?
a) souvent
b) parfois
c) rarement ➡ *Aucun graphique*

24. Est-ce que vous voyez les enfants jouer chez vous ou dans le voisinage à l'extérieur?
a) souvent
b) parfois
c) rarement ➡ *Graphique 34*

25. Est-ce que vous voyez les gens sortir à pied chez vous ou dans le voisinage?
a) souvent
b) parfois
c) rarement ➡ *Graphique 31*

26. Est-ce que vous voyez les gens sortir à bicyclette chez vous ou dans le voisinage?
a) souvent
b) parfois
c) rarement ➡ *Graphique 32*

27. En pensant aux activités décrites aux questions 22 à 26, y prenez-vous part?
a) souvent
b) parfois
c) rarement ➡ *Graphique 35*

28. Chez vous, quels sont les lieux de regroupement extérieur?
a) cour arrière
b) cour avant
c) autre ➡ *Graphique 36*

29. Comment trouvez-vous cet endroit pour que les jeunes enfants puissent y vivre?
a) excellent
b) bien
c) moyen
d) pas très bien
e) mauvais ➡ *Graphique 41*

Partie 4: Le trafic et ses effets

30. Est-ce que le trafic vous préoccupe, vous dérange?
a) beaucoup
b) moyennement
c) peu
d) pas du tout
e) autre réponse ➡ *Graphique 42*

31. Parmi ces effets du trafic, lequel (lesquels) vous dérange (nt) le plus?
a) achalandage ➡ *Graphique 50*
b) vitesse ➡ *Graphique 51*
c) phares ➡ *Aucun graphique*
d) odeurs ➡ *Graphique 52*
e) poussière ➡ *Graphique 53*
f) vibrations ➡ *Graphique 54*
g) bruit ➡ *Graphique 55*
h) insécurité ➡ *Graphique 56*
i) autre(s)

32. Comparant cet endroit à d'autres que vous connaissez, est-ce que vous le trouvez...
a) beaucoup plus bruyant
b) plus bruyant
c) aussi bruyant
d) moins bruyant
e) ne sais pas ➡ *Graphique 63*

33. Concernant le trafic devant votre maison, le trouvez-vous...
a) très sécuritaire
b) moyen
c) assez dangereux
d) très dangereux
e) ne sait pas

➡ *Graphique 57*

34. Diriez-vous que la vitesse sur cette route est...
a) trop rapide
b) assez rapide
c) moyenne
d) lente
e) ne sais pas

➡ *Graphique 61*

35. Diriez-vous qu'il y a...
a) trop de trafic
b) pas mal
c) trafic normal
d) trafic faible
e) ne sait pas

➡ *Graphique 59*

36. Y a-t-il un temps de la journée, ou de la semaine, où le trafic vous paraît plus important?
a) tôt le matin
b) le midi
c) le soir
d) les heures de pointe
e) la fin de semaine
f) l'été touristique
g) autres temps
h) ne sais pas

➡ *Graphique 60*

37. Quand vous désirez traverser la route, avez vous quelques difficultés?
a) oui
b) non

➡ *Graphique 58*

Si oui, quand?

38. Pouvez-vous dire qu'il y a beaucoup de piétons sur cette route?
a) beaucoup
b) moyennement
c) peu
d) pas du tout
e) ne sais pas

➡ *Graphique 62*

39. Le trafic vous affecte-t-il lorsque vous regardez la télé?
a) souvent
b) parfois
c) rarement

➡ *Graphique 43*

40. Le trafic vous affecte-t-il lorsque vous bavardez à la maison?
a) souvent
b) parfois
c) rarement

➡ *Graphique 44*

41. Le trafic vous affecte-t-il lorsque vous mangez
a) souvent
b) parfois
c) rarement ➡ *Graphique 45*

42. Le trafic vous affecte-t-il lorsque les enfants jouent dehors
a) souvent
b) parfois
c) rarement ➡ *Graphique 46*

43. Le trafic vous affecte-t-il lorsque vous sortez à pied
a) souvent
b) parfois
c) rarement ➡ *Graphique 48*

44. Le trafic vous affecte-t-il lorsque vous sortez à bicyclette
a) souvent
b) parfois
c) rarement ➡ *Graphique 49*

45. Le trafic vous affecte-t-il lorsque vous sortez en voiture
a) souvent
b) parfois
c) rarement ➡ *Graphique 50*

46. Qu'est-ce que vous avez décidé de faire pour remédier aux problèmes dus au bruit et/ou au trafic en général?
a) garder les fenêtres, ou la porte fermées
b) protéger la cour par une clôture
c) ajouter des rideaux épais
d) mettre de la verdure
e) sortir moins souvent
f) interdire la cour avant aux enfants
g) vivre davantage dans la cour arrière
h) aucune
i) autre ➡ *Aucun graphique*

Partie 5: Identification du répondeur

47. Sexe
a) femme
b) homme ➡ *Aucun graphique*

48. Age
a) 15-19 ans
b) 20-24 ans
c) 25-34 ans
d) 35-44 ans
e) 45-54 ans
f) 55-64 ans
g) 65-74 ans
h) 75 et plus ➡ *Graphique 8*

49. État civil
a) célibataire
b) marié
c) vivant en couple
d) séparé ou divorcé
e) veuf
f) pas de réponse ➡ *Graphique 9*

50. Type de résidence
a) unifamiliale
b) duplex (2 logements)
c) multiplex (plus de deux logements)
d) mixte (logements et commerces)
e) autre ➡ *Graphique 11*

51. Type de résidence
a) propriétaire
b) locataire ➡ *Tableau 4*

52. Autres résidences
a) seule résidence
b) autre résidence

53. Présence sur le marché du travail
a) oui
b) non ➡ *Graphique 14*

54. Lieu de travail
a) maison
b) dans la ville
c) à l'extérieur de la ville ➡ *Graphique 15*

55. Degré de scolarité
a) primaire ou moins
b) secondaire
c) post-secondaire, collégial
d) universitaire
e) refus de répondre ➡ *Graphique 12*

56. Revenu brut du ménage
a) 15 000$ et moins
b) 15 000$ et 25 000$
c) 25 000$ et 35 000$
d) 35 000$ et 45 000$
e) 45 000$ et 55 000$
f) plus de 55 000$
g) ne sait pas
h) refus de répondre ➡ *Tableau 5*

57. Combien de personnes, y compris vous, vivent dans cette maison?
a) 1
b) 2
c) 3
d) 4
e) 5
f) 6 et plus

➡ *Aucun graphique*

58. Combien dans chacune de ces tranches d'âge?
0-4 ans
5-9 ans
10-14 ans
15-19 ans
20-24 ans
25-34 ans
35-44 ans
45-54 ans
55-64 ans
65 ans et plus

➡ *Graphique 10*

59. Combien d'automobiles dans votre maison?
a) 1
b) 2
c) plus de 2

➡ *Graphique 13*

60. Vos enfants vont-ils à l'école?
a) à pied
b) en autobus
c) en auto

➡ *Aucun graphique*

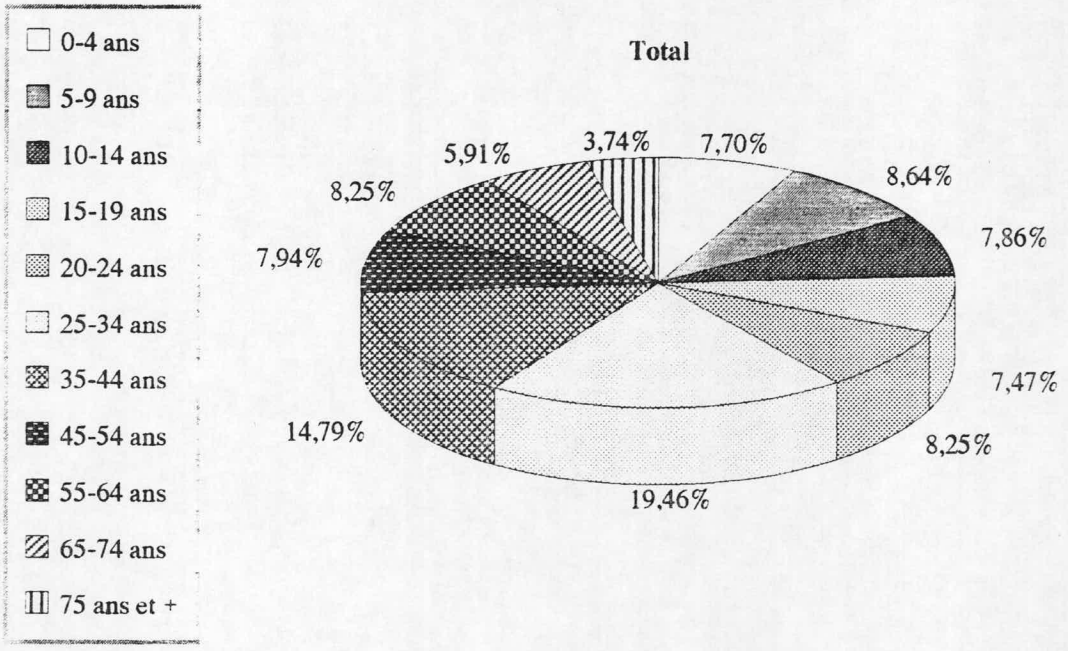
61. Combien de kilométrage pouvez-vous effectuer, dans une semaine, pour des raisons autres que le travail?
a) aucun
b) moins de 10 kilomètres
c) entre 10 et 50 kilomètres
d) entre 50 et 200 kilomètres
e) plus de 200 kilomètres
f) impossible à préciser

➡ *Aucun graphique*

10. ANNEXE 2: GRAPHIQUES

Graphique 1: Age de la population d'Amqui et de Saint-Benoît-Joseph-Labre, 1986*

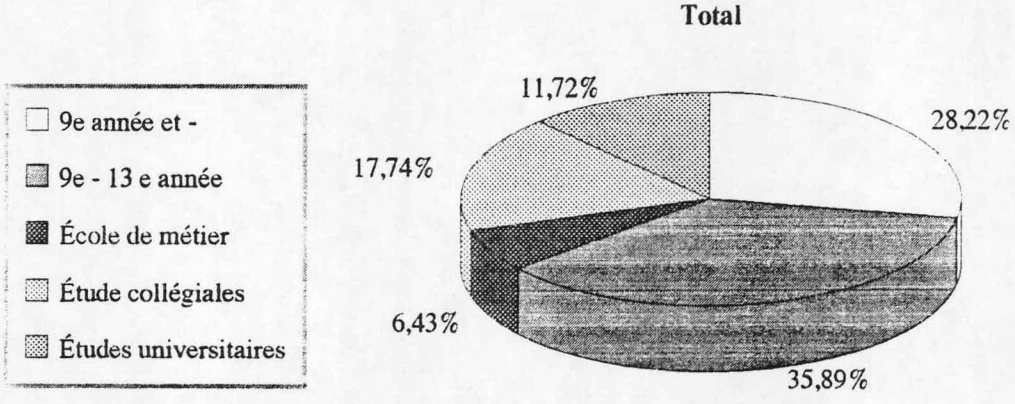
Age de la population	Amqui	%	St-Benoît	%	Total	%
0-4 ans	290	6,84%	205	9,38%	495	7,70%
5-9 ans	310	7,31%	245	11,21%	555	8,64%
10-14 ans	325	7,67%	180	8,24%	505	7,86%
15-19 ans	325	7,67%	155	7,09%	480	7,47%
20-24 ans	365	8,61%	165	7,55%	530	8,25%
25-34 ans	790	18,63%	460	21,05%	1250	19,46%
35-44 ans	590	13,92%	360	16,48%	950	14,79%
45-54 ans	360	8,49%	150	6,86%	510	7,94%
55-64 ans	390	9,20%	140	6,41%	530	8,25%
65-74 ans	300	7,08%	80	3,66%	380	5,91%
75 ans et +	195	4,60%	45	2,06%	240	3,74%
Total	4240	100,00%	2185	100,00%	6425	100,00%



** Statistique Canada. Recencement 1986, catalogue 94-109*

Graphique 2: Degré de scolarité de la population d'Amqui et de Saint-Benoît-Joseph-Labre, 1986*

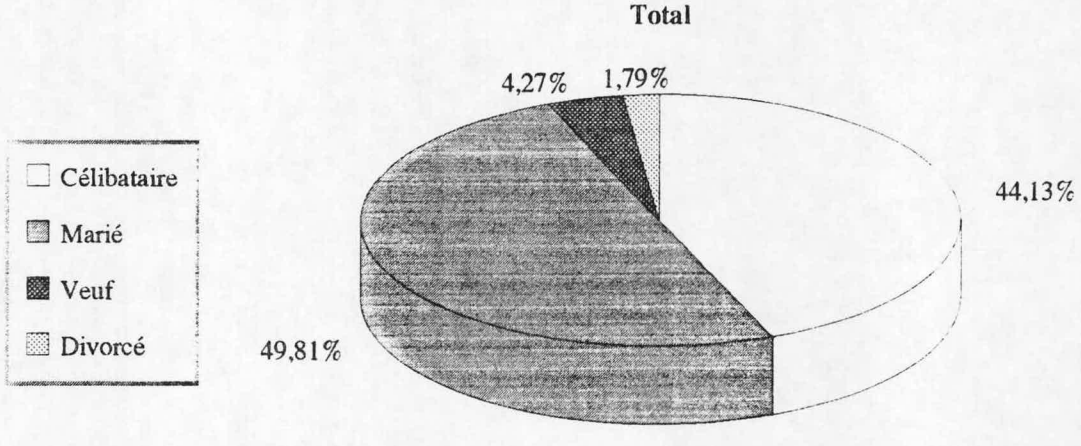
	Amqui	St-Benoît	Total
9e année et -	890	470	1360
9e - 13 e année	1255	475	1730
École de métier	155	155	310
Étude collégiales	615	240	855
Études universitaires	400	165	565



** Statistique Canada, Recencement 1986, catalogue 94-109*

Graphique 3: Statut civil de la population d'Amqui et de Saint-Benoît-Joseph-Labre, 1986*

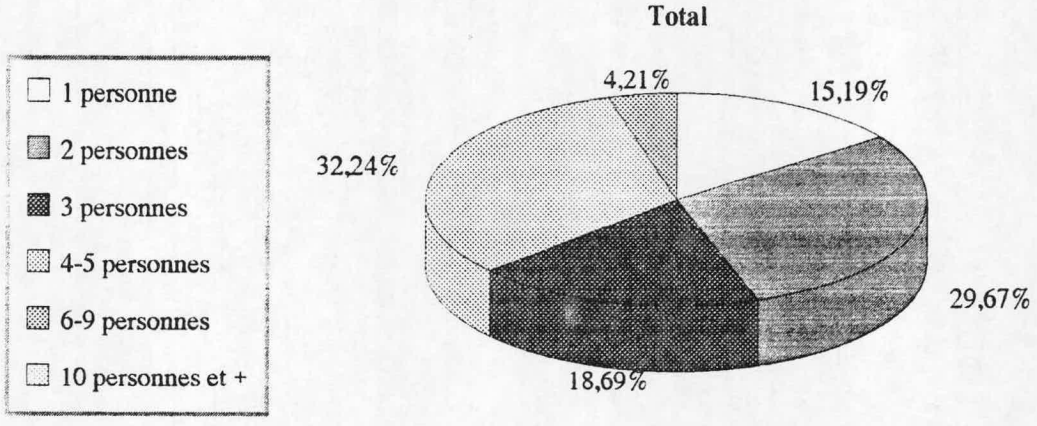
	Amqui	St-Benoît	Total
Célibataire	1820	1020	2840
Marié	2105	1100	3205
Veuf	225	50	275
Divorcé	100	15	115



** Statistique Canada, Recencement 1986, catalogue 94-109*

Graphique 4: Taille des ménages de la population d'Amqui et de Saint-Benoît-Joseph-Labre, 1986*

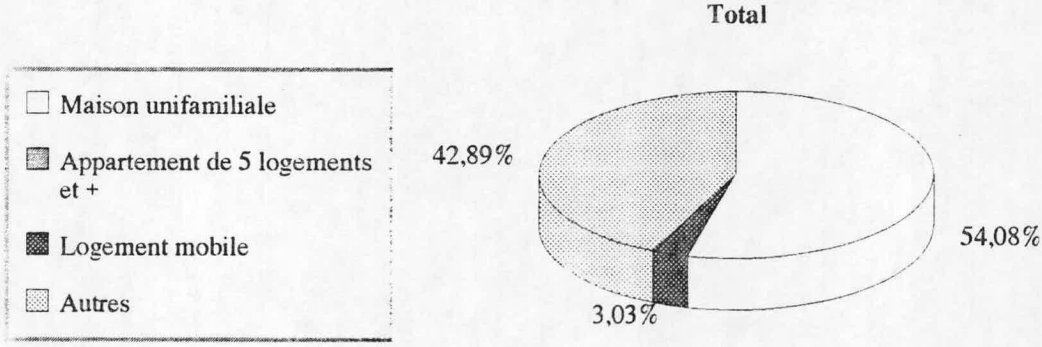
	Amqui	St-Benoit	Total
1 personne	260	65	325
2 personnes	475	160	635
3 personnes	285	115	400
4-5 personnes	420	270	690
6-9 personnes	50	40	90
10 personnes et +	0	0	0



** Statistique Canada, Recencement 1986, catalogue 94-109*

Graphique 5: Type de logement occupé par la population d'Amqui et de Saint-Benoît-Joseph-Labre, 1986*

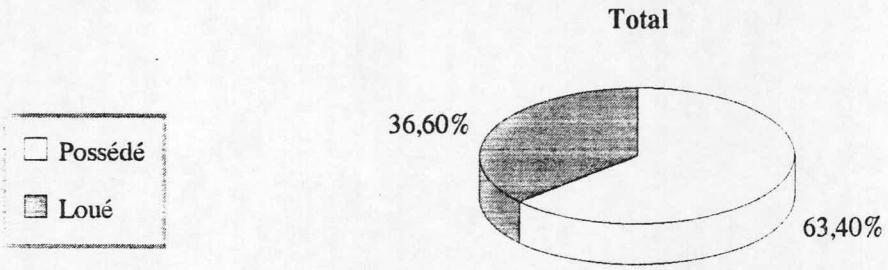
	Amqui	St-Benoit	Total
Maison unifamiliale	645	515	1160
Appartement de 5 logements et +	0	0	0
Logement mobile	50	15	65
Autres	795	125	920



** Statistique Canada, Recencement 1986, catalogue 94-109*

Graphique 6: Mode d'occupation du logement par la population d'Amqui et de Saint-Benoît-Joseph-Labre, 1986*

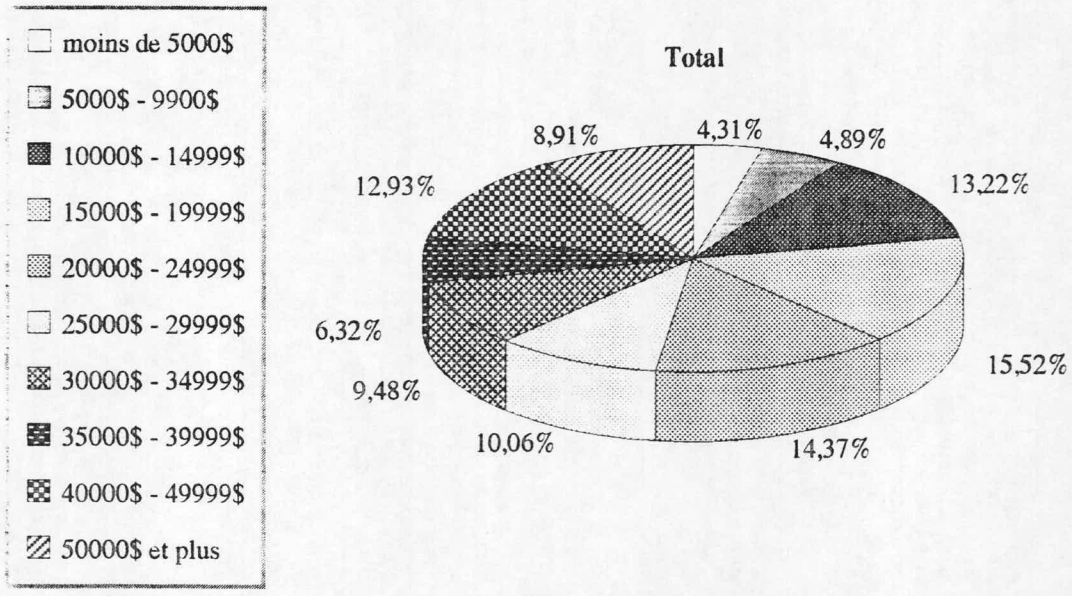
	Amqui	St-Benoît	Total
Possédé	820	540	1360
Loué	670	115	785



** Statistique Canada, Recencement 1986, catalogue 94-109*

Graphique 7: Revenu familial brut de la population d'Amqui et de Saint-Benoît-Joseph-Labre, 1986*

	Amqui	St-Benoît	Total
moins de 5000$	65	10	75
5000$ - 9900$	50	35	85
10000$ - 14999$	145	85	230
15000$ - 19999$	200	70	270
20000$ - 24999$	170	80	250
25000$ - 29999$	90	85	175
30000$ - 34999$	100	65	165
35000$ - 39999$	80	30	110
40000$ - 49999$	145	80	225
50000$ et plus	105	50	155

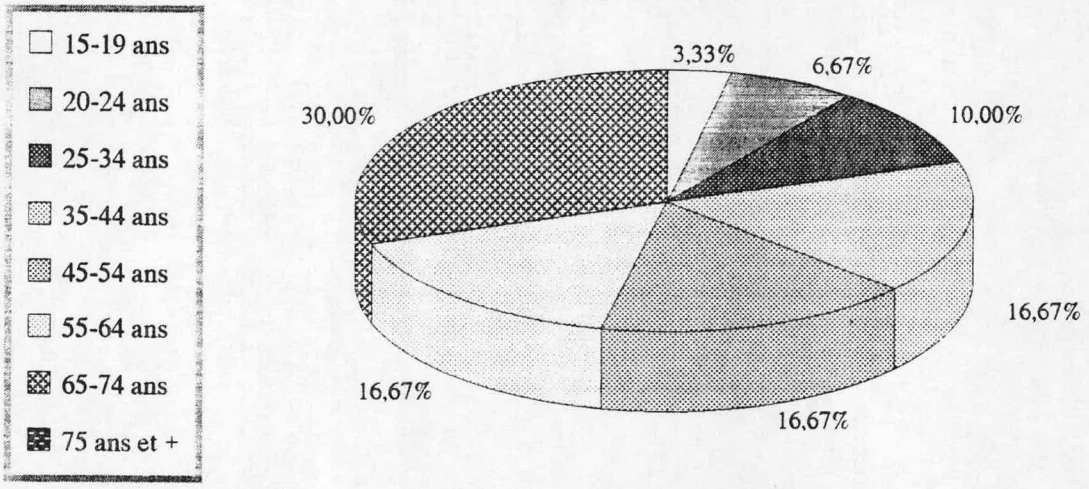


** Statistique Canada, Recencement 1986, catalogue 94-110*

Graphique 8: Age des répondants par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
15-19 ans	12,5%	0,0%	0,0%	0,0%	3,3%
20-24 ans	12,5%	0,0%	12,5%	0,0%	6,7%
25-34 ans	25,0%	14,3%	0,0%	0,0%	10,0%
35-44 ans	0,0%	28,6%	25,0%	14,3%	16,7%
45-54 ans	37,5%	14,3%	12,5%	0,0%	16,7%
55-64 ans	12,5%	28,6%	0,0%	28,6%	16,7%
65-74 ans	0,0%	14,3%	50,0%	57,1%	30,0%
75 ans et +	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

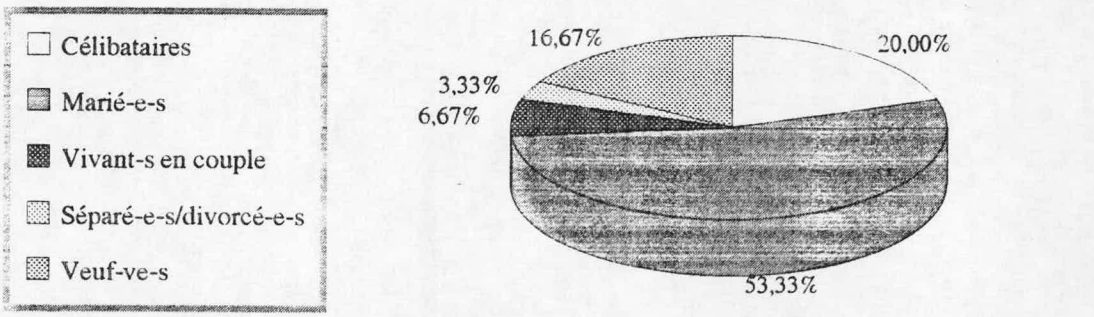
Question 48



Graphique 9: Statut civil des répondants tous les secteurs de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Célibataires	75,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%
Marié-e-s	25,0%	71,4%	50,0%	71,4%	53,3%
Vivant-s en couple	0,0%	0,0%	12,5%	14,3%	6,7%
Séparé-e-s/divorcé-e-s	0,0%	0,0%	0,0%	14,3%	3,3%
Veuf-ve-s	0,0%	28,6%	37,5%	0,0%	16,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

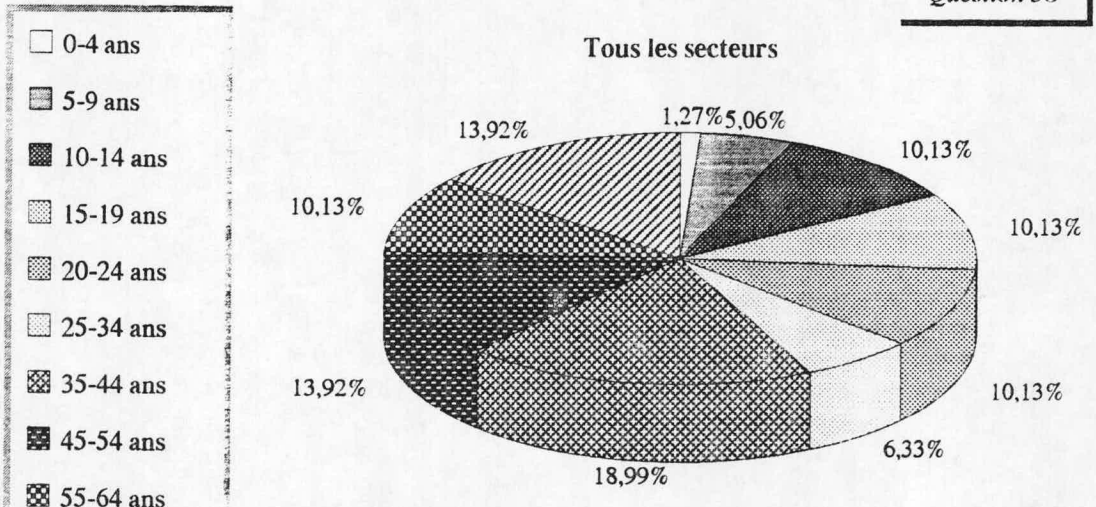
Question 49



Graphique 10: Age des répondants et de leur famille vivant dans les résidences visitées par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
0-4 ans	0,0%	5,0%	0,0%	0,0%	1,3%
5-9 ans	0,0%	10,0%	9,5%	0,0%	5,1%
10-14 ans	5,3%	25,0%	4,8%	5,3%	10,1%
15-19 ans	10,5%	0,0%	9,5%	21,1%	10,1%
20-24 ans	21,1%	0,0%	14,3%	5,3%	10,1%
25-34 ans	10,5%	10,0%	4,8%	0,0%	6,3%
35-44 ans	26,3%	20,0%	14,3%	15,8%	19,0%
45-54 ans	21,1%	10,0%	19,0%	5,3%	13,9%
55-64 ans	5,3%	15,0%	0,0%	21,1%	10,1%
65 ans et plus	0,0%	5,0%	23,8%	26,3%	13,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

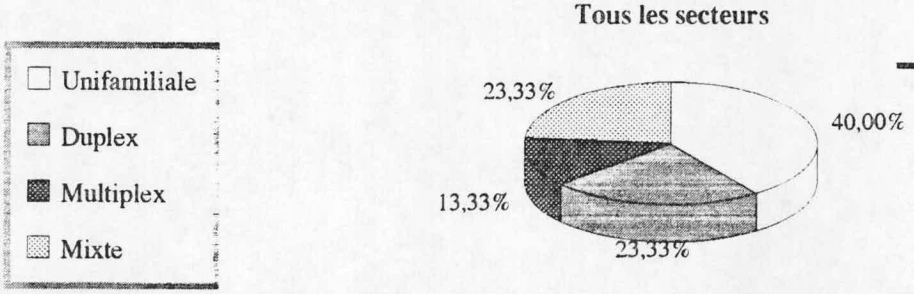
Question 58



Graphique 11: Type de résidence des répondants par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Unifamiliale	25,0%	14,3%	62,5%	57,1%	40,0%
Duplex	0,0%	42,9%	12,5%	42,9%	23,3%
Multiplex	25,0%	0,0%	25,0%	0,0%	13,3%
Mixte	50,0%	42,9%	0,0%	0,0%	23,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

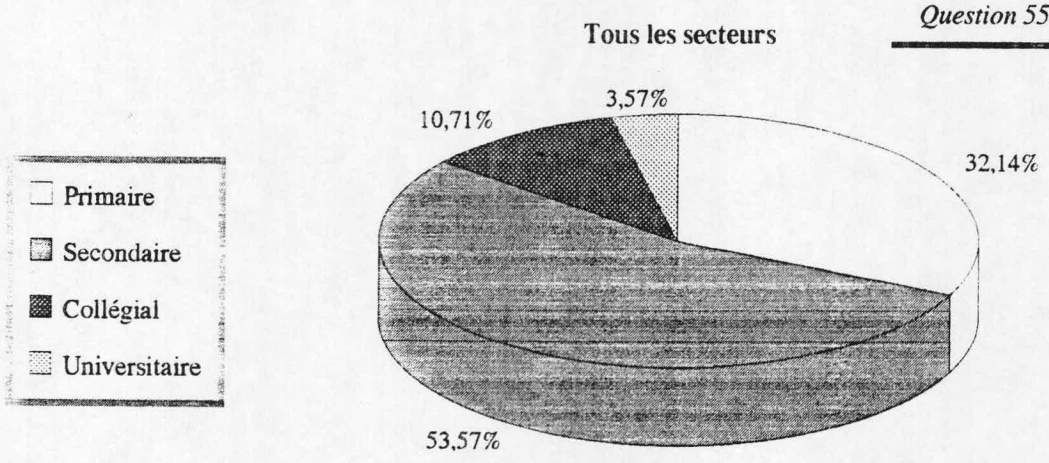
Question 50



Graphique 12: Degré de scolarité des répondants par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Primaire	14,3%	28,6%	37,5%	50,0%	32,1%
Secondaire	42,9%	57,1%	62,5%	50,0%	53,6%
Collégial	28,6%	14,3%	0,0%	0,0%	10,7%
Universitaire	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	3,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

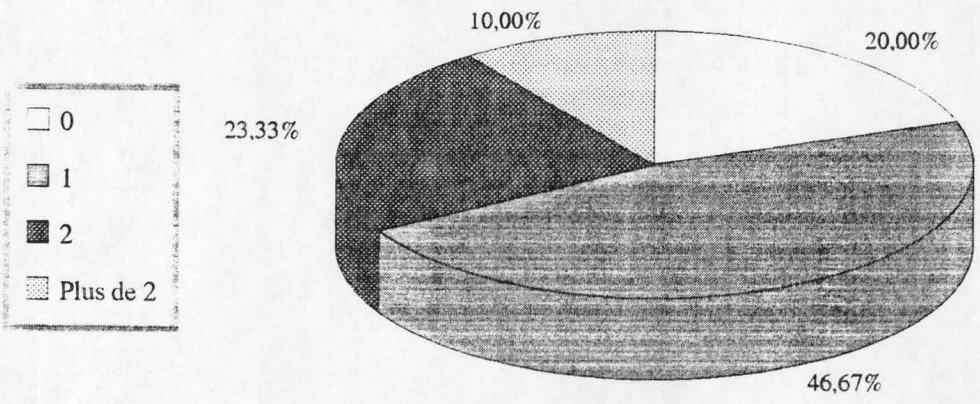
Question 55



Graphique 13: Nombre de voitures par résidence par secteur de route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
0	12,5%	28,6%	25,0%	14,3%	20,0%
1	50,0%	57,1%	37,5%	42,9%	46,7%
2	37,5%	14,3%	12,5%	28,6%	23,3%
Plus de 2	0,0%	0,0%	25,0%	14,3%	10,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

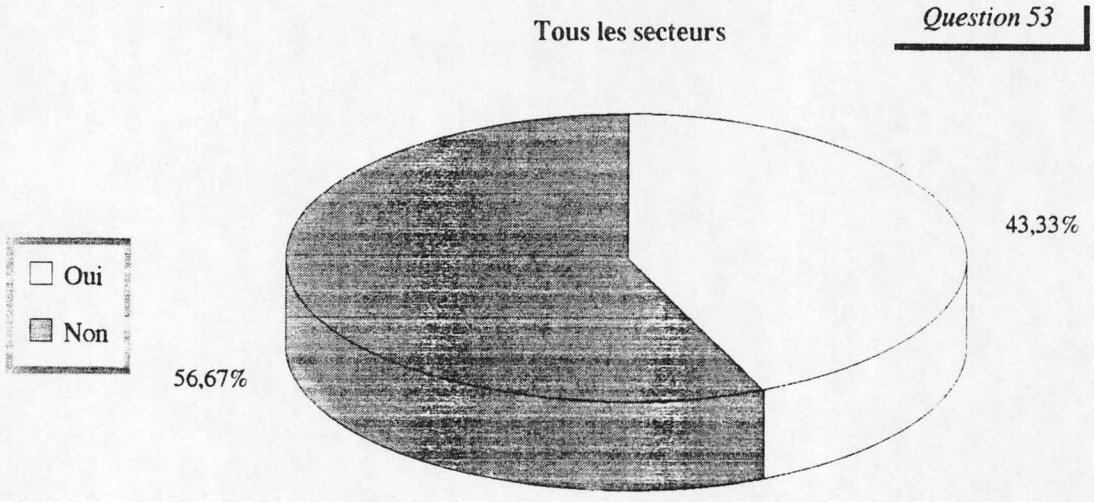
Question 59



Graphique 14: Présence sur le marché du travail des répondants par secteur de lroute 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Oui	50,0%	71,4%	37,5%	14,3%	43,3%
Non	50,0%	28,6%	62,5%	85,7%	56,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

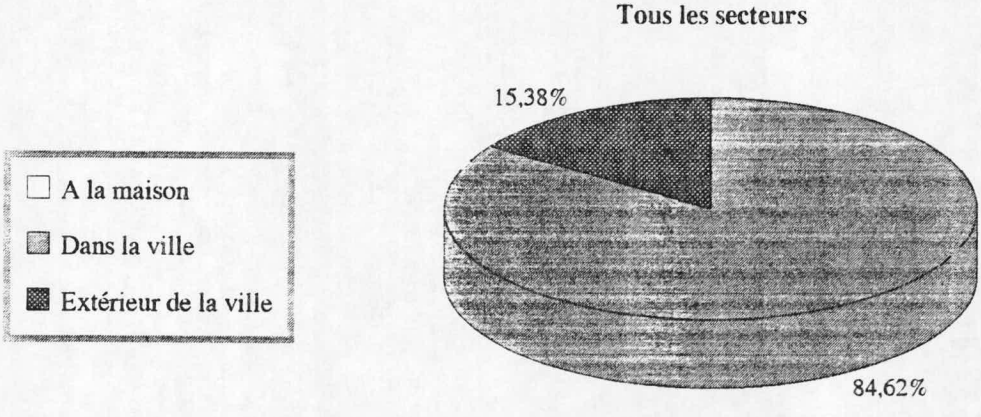
Question 53



Graphique 15: Lieu de travail des répondants par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
A la maison	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Dans la ville	75,0%	100,0%	66,7%	100,0%	84,6%
Extérieur de la ville	25,0%	0,0%	33,3%	0,0%	15,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

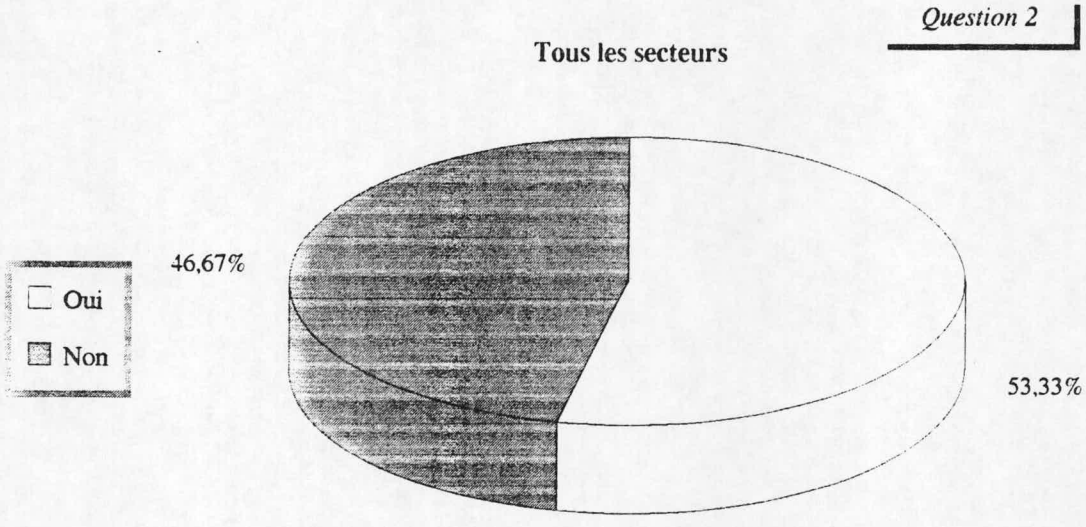
Question 54



Graphique 16: Répondants originaires d'Amqui par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Oui	62,5%	14,3%	75,0%	57,1%	53,3%
Non	37,5%	85,7%	25,0%	42,9%	46,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

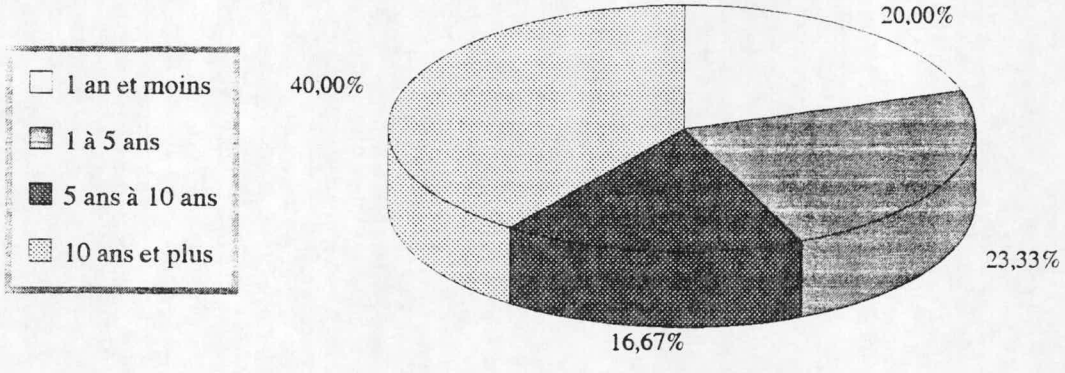
Question 2



Graphique 17: Nombre d'années d'occupation de la résidence par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
1 an et moins	50,0%	0,0%	12,5%	14,3%	20,0%
1 à 5 ans	12,5%	71,4%	0,0%	14,3%	23,3%
5 ans à 10 ans	12,5%	0,0%	12,5%	42,9%	16,7%
10 ans et plus	25,0%	28,6%	75,0%	28,6%	40,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

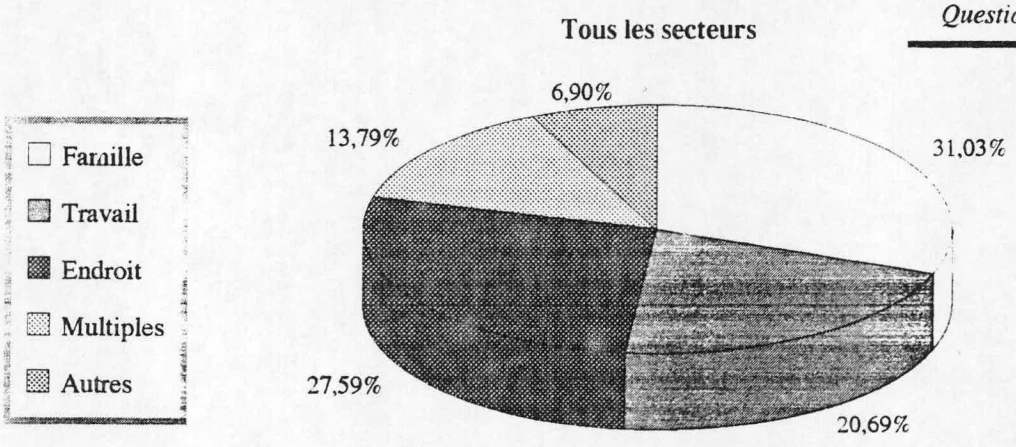
Question 1



Graphique 18: Raisons qui ont amené les répondants à s'installer dans cette résidence par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Famille	12,5%	14,3%	42,9%	57,1%	31,0%
Travail	37,5%	14,3%	14,3%	14,3%	20,7%
Endroit	25,0%	28,6%	42,9%	14,3%	27,6%
Multiples	0,0%	42,9%	0,0%	14,3%	13,8%
Autres	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

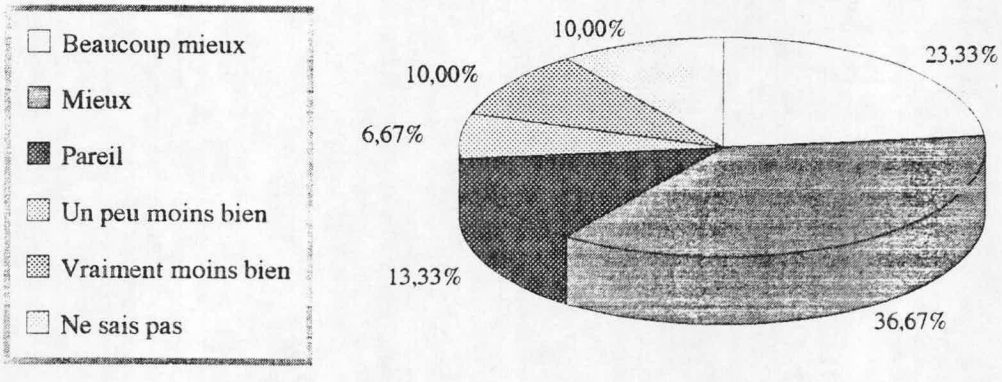
Question 4



Graphique 19: Appréciation de la résidence actuelle par rapport à l'ancienne par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Beaucoup mieux	25,0%	14,3%	37,5%	14,3%	23,3%
Mieux	37,5%	42,9%	12,5%	57,1%	36,7%
Pareil	0,0%	42,9%	0,0%	14,3%	13,3%
Un peu moins bien	12,5%	0,0%	12,5%	0,0%	6,7%
Vraiment moins bien	12,5%	0,0%	25,0%	0,0%	10,0%
Ne sais pas	12,5%	0,0%	12,5%	14,3%	10,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

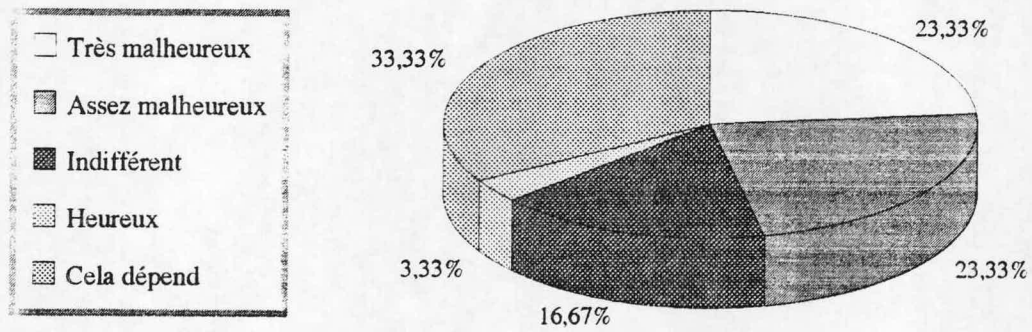
Question 5



Graphique 20: Sentiment des répondants face à un éventuel déménagement par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Très malheureux	37,5%	14,3%	25,0%	14,3%	23,3%
Assez malheureux	25,0%	14,3%	12,5%	42,9%	23,3%
Indifférent	12,5%	14,3%	25,0%	14,3%	16,7%
Heureux	12,5%	0,0%	0,0%	0,0%	3,3%
Cela dépend	12,5%	57,1%	37,5%	28,6%	33,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

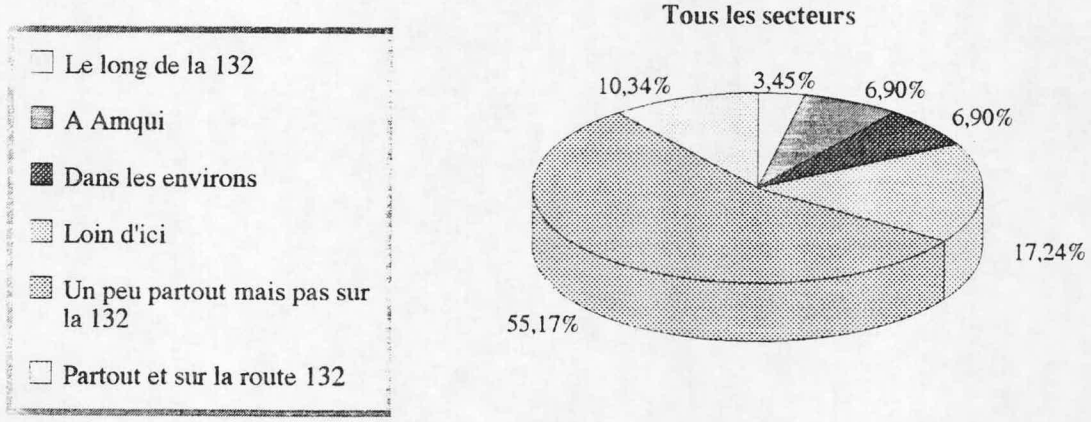
Question 8



Graphique 21: Répartition de la parenté par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Le long de la 132	0,0%	0,0%	12,5%	0,0%	3,4%
A Amqui	0,0%	14,3%	0,0%	14,3%	6,9%
Dans les environs	28,6%	0,0%	0,0%	0,0%	6,9%
Loin d'ici	28,6%	14,3%	25,0%	0,0%	17,2%
Un peu partout mais pas sur la 132	42,9%	71,4%	37,5%	71,4%	55,2%
Partout et sur la route 132	0,0%	0,0%	25,0%	14,3%	10,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

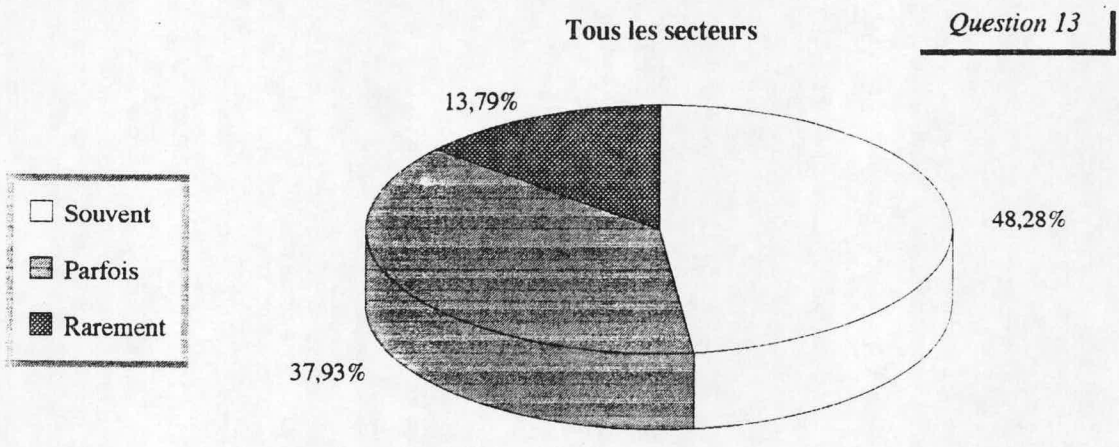
Question 12



Graphique 22: Rencontre de la parenté par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Souvent	42,9%	57,1%	50,0%	42,9%	48,3%
Parfois	28,6%	42,9%	50,0%	28,6%	37,9%
Rarement	28,6%	0,0%	0,0%	28,6%	13,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

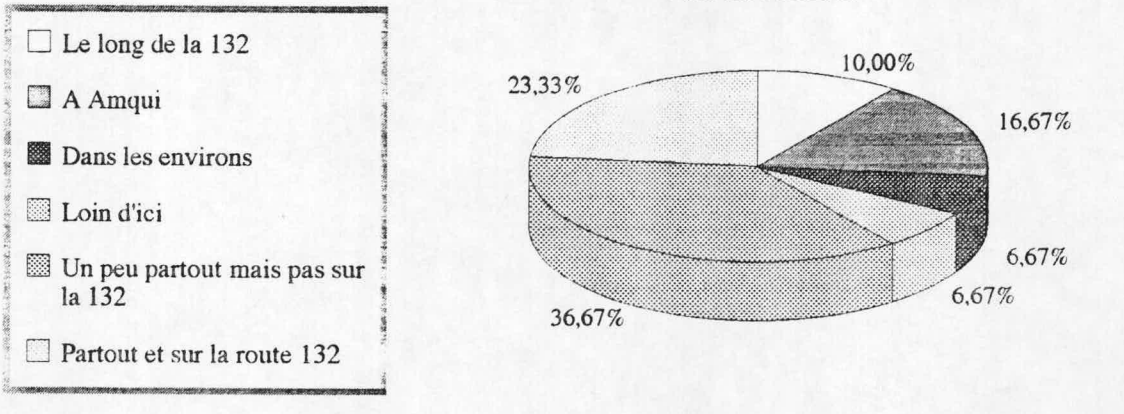
Question 13



Graphique 23: Répartition des amis par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Le long de la 132	0,0%	28,6%	12,5%	0,0%	10,0%
A Amqui	37,5%	0,0%	12,5%	14,3%	16,7%
Dans les environs	0,0%	0,0%	0,0%	28,6%	6,7%
Loin d'ici	12,5%	0,0%	12,5%	0,0%	6,7%
Un peu partout mais pas sur la 132	25,0%	57,1%	37,5%	28,6%	36,7%
Partout et sur la route 132	25,0%	14,3%	25,0%	28,6%	23,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

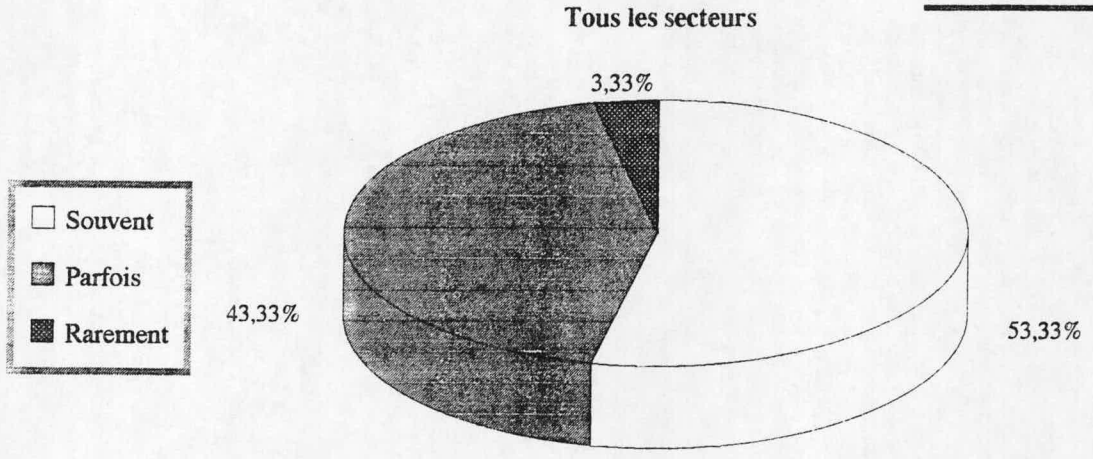
Question 14



Graphique 24: Rencontre des amis par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Souvent	62,5%	28,6%	50,0%	71,4%	53,3%
Parfois	37,5%	71,4%	50,0%	14,3%	43,3%
Rarement	0,0%	0,0%	0,0%	14,3%	3,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

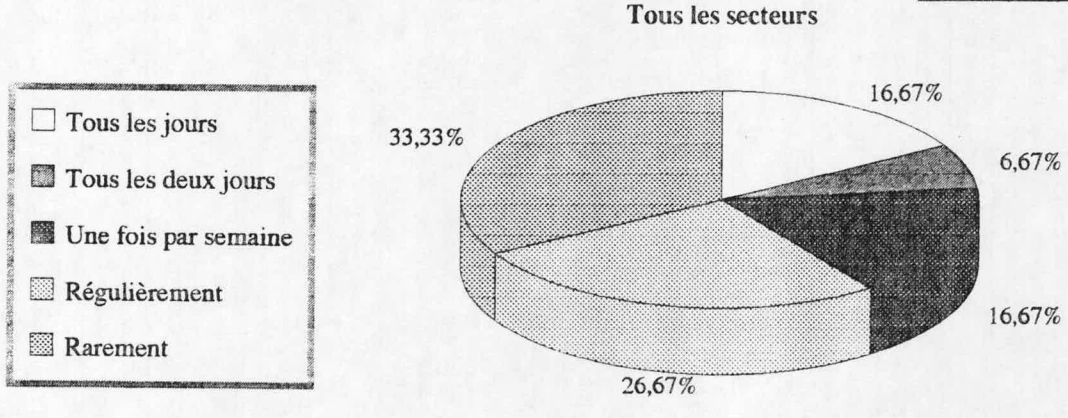
Question 15



Graphique 25: Fréquence de rencontre des voisins situés du même coté de la route par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Tous les jours	12,5%	14,3%	12,5%	28,6%	16,7%
Tous les deux jours	12,5%	14,3%	0,0%	0,0%	6,7%
Une fois par semaine	25,0%	0,0%	25,0%	14,3%	16,7%
Régulièrement	25,0%	42,9%	12,5%	28,6%	26,7%
Rarement	25,0%	28,6%	50,0%	28,6%	33,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

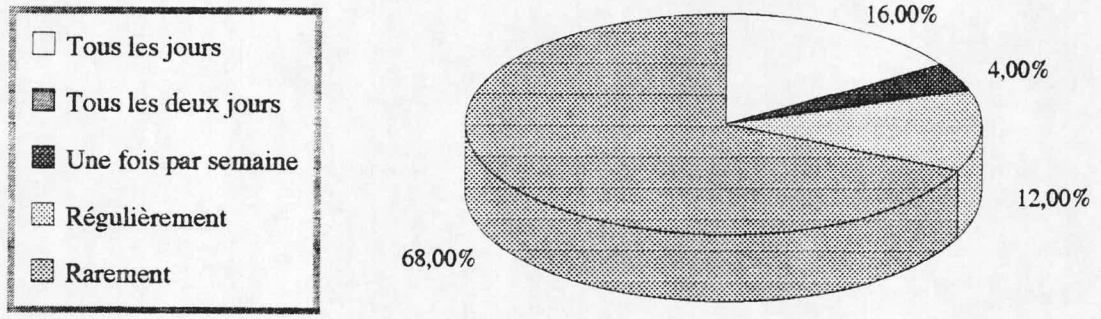
Question 16



Graphique 26: Fréquence de rencontre des voisins situés de l'autre coté de la route par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Tous les jours	25,0%	14,3%	0,0%	33,3%	16,0%
Tous les deux jours	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Une fois par semaine	0,0%	0,0%	12,5%	0,0%	4,0%
Régulièrement	0,0%	28,6%	12,5%	0,0%	12,0%
Rarement	75,0%	57,1%	75,0%	66,7%	68,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

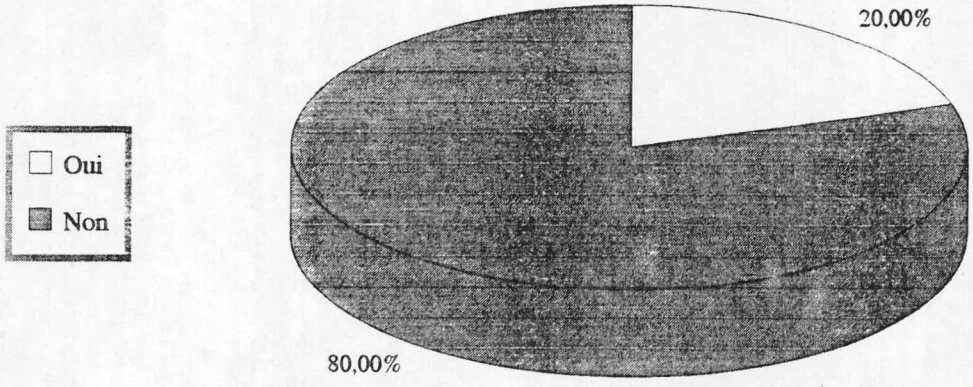
Question 17



Graphique 27: Liens de parenté avec les voisins par secteur de la route

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Oui	12,5%	14,3%	37,5%	14,3%	20,0%
Non	87,5%	85,7%	62,5%	85,7%	80,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

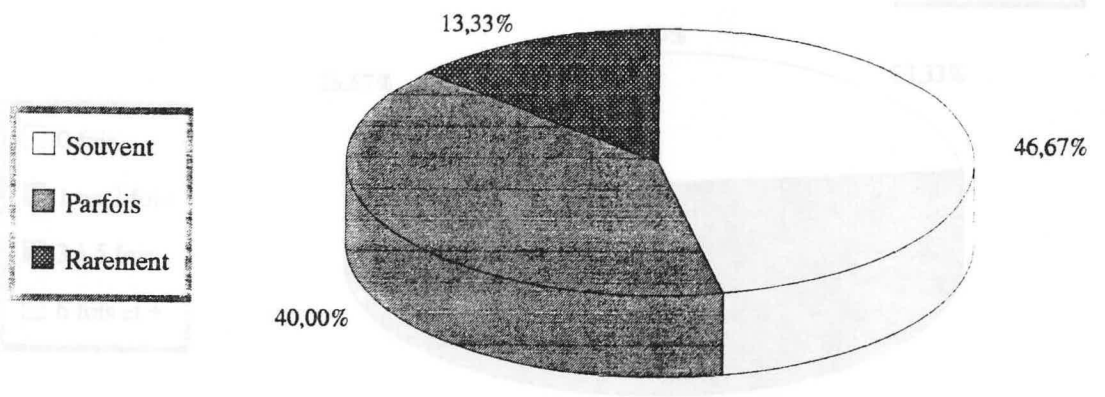
Question 18



Graphique 28: Utilisation des commerces voisins par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Souvent	25,0%	85,7%	62,5%	14,3%	46,7%
Parfois	62,5%	14,3%	37,5%	42,9%	40,0%
Rarement	12,5%	0,0%	0,0%	42,9%	13,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

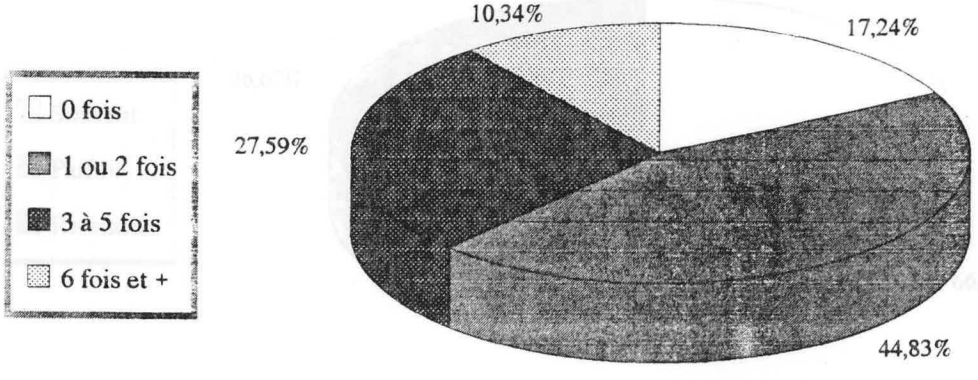
Question 20



Graphique 29: Fréquence d'utilisation des commerces voisins par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
0 fois	25,0%	0,0%	14,3%	28,6%	17,2%
1 ou 2 fois	50,0%	57,1%	14,3%	57,1%	44,8%
3 à 5 fois	12,5%	42,9%	42,9%	14,3%	27,6%
6 fois et +	12,5%	0,0%	28,6%	0,0%	10,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

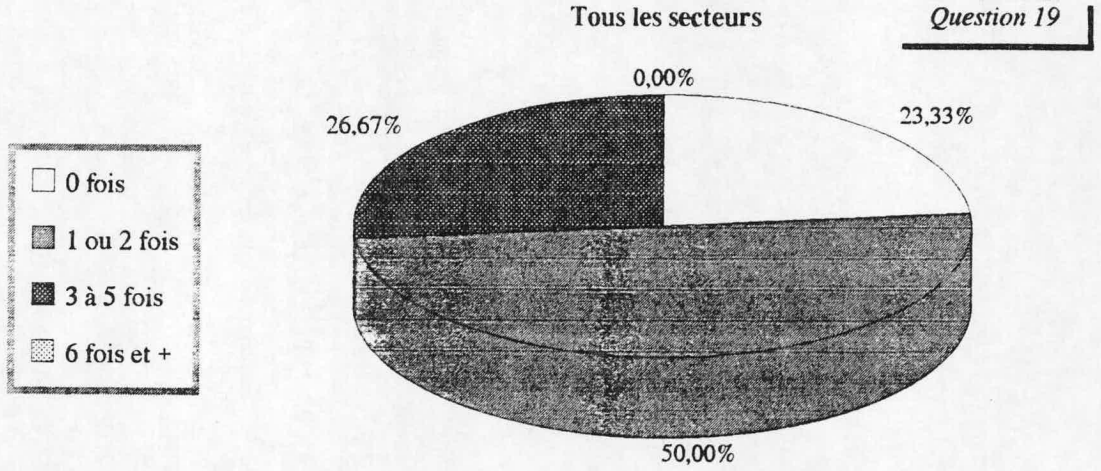
Question 21



Graphique 30: Nombre de fois que les répondants doivent traverser la route à pied par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
0 fois	25,0%	0,0%	25,0%	42,9%	23,3%
1 ou 2 fois	37,5%	85,7%	50,0%	28,6%	50,0%
3 à 5 fois	37,5%	14,3%	25,0%	28,6%	26,7%
6 fois et +	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

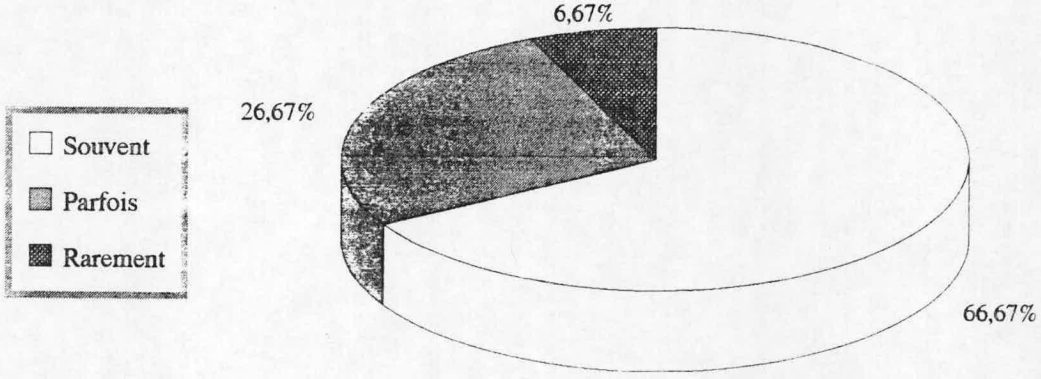
Question 19

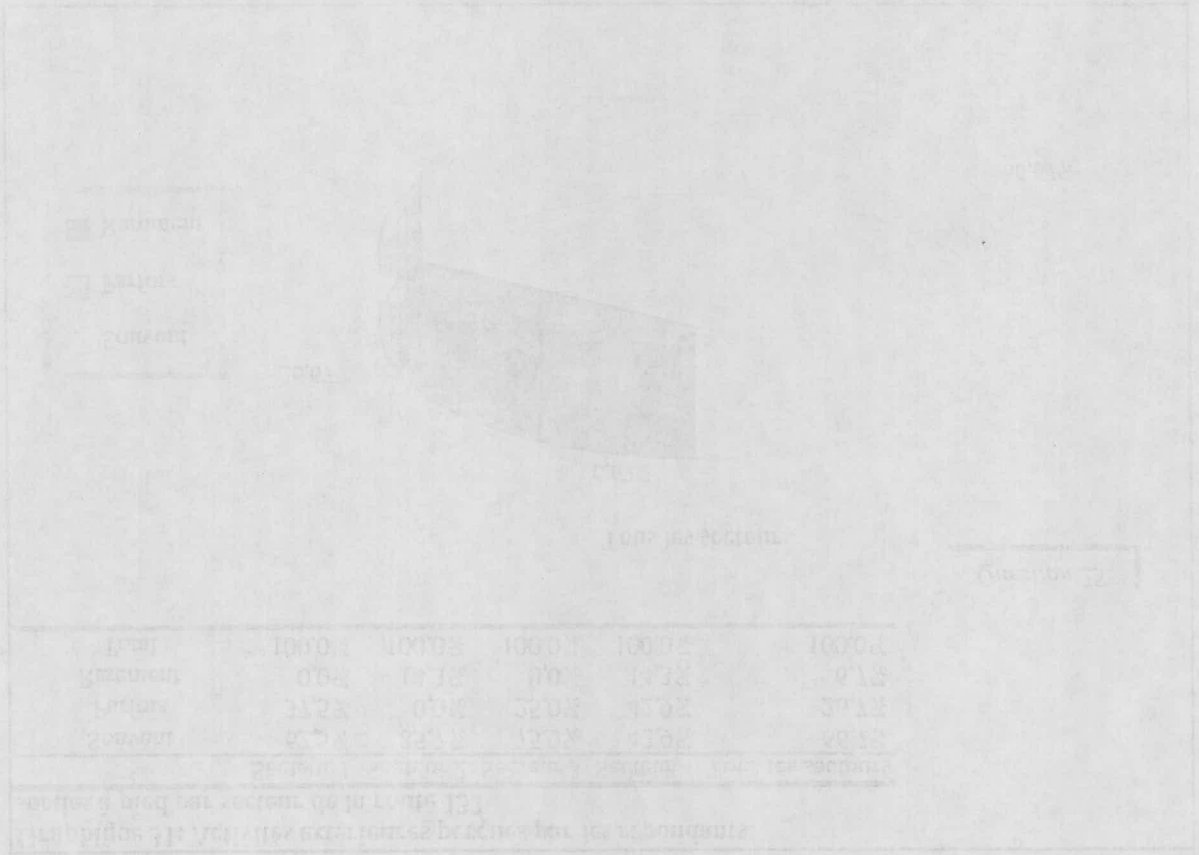


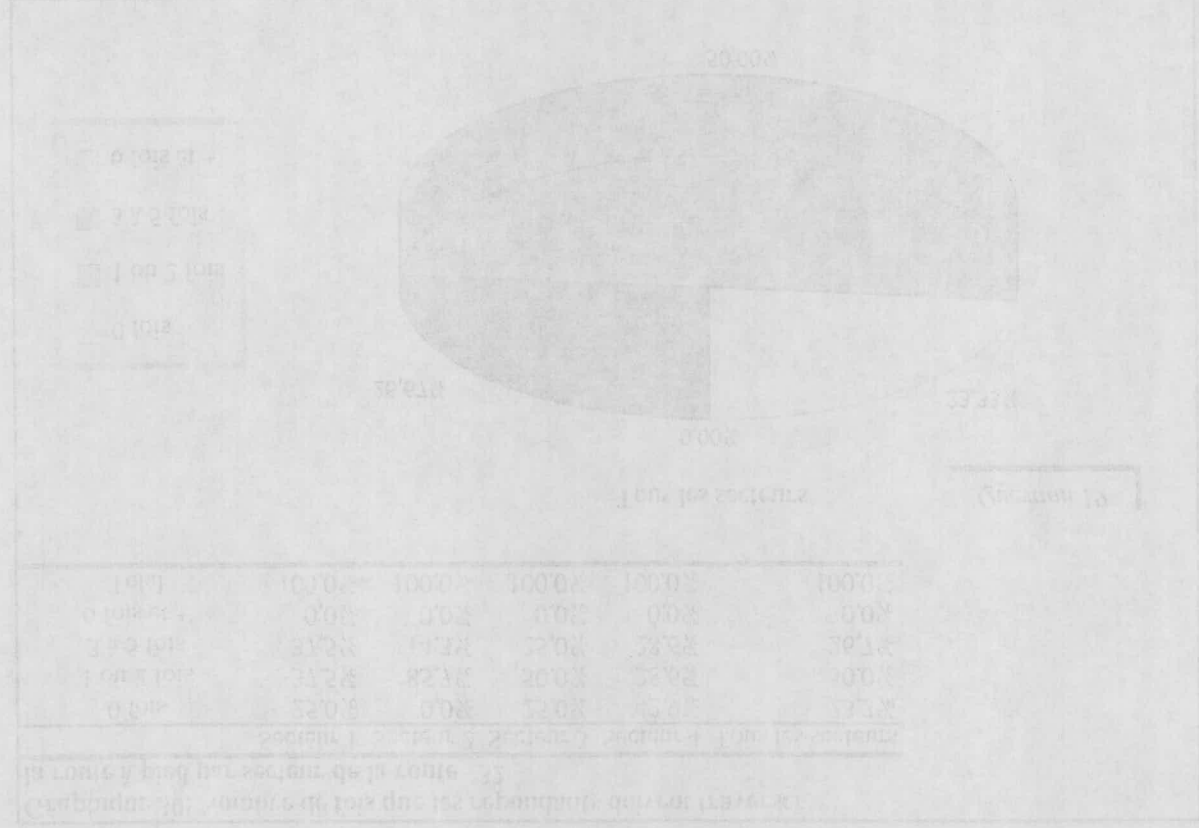
Graphique 31: Activités extérieures perçues par les répondants: sorties à pied par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Souvent	62,5%	85,7%	75,0%	42,9%	66,7%
Parfois	37,5%	0,0%	25,0%	42,9%	26,7%
Rarement	0,0%	14,3%	0,0%	14,3%	6,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Question 25



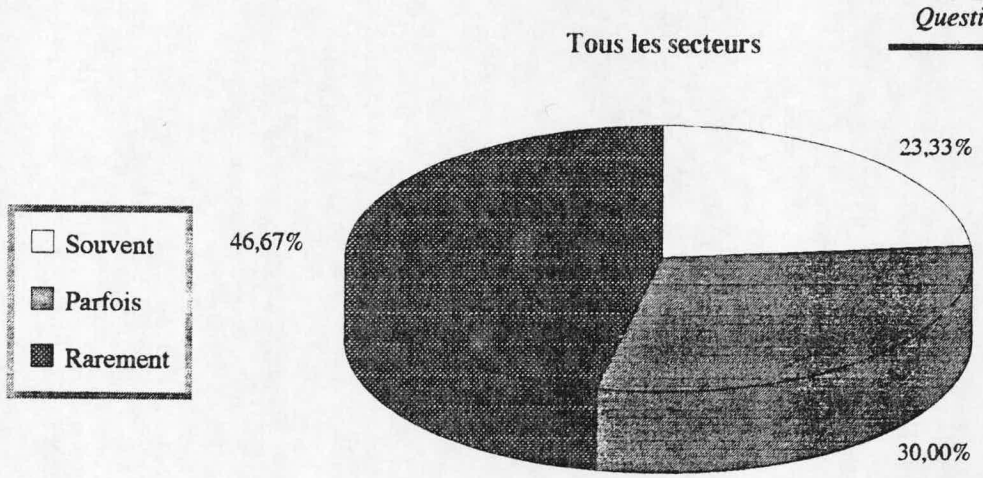




Graphique 34: Activités extérieures perçues par les répondants: enfants jouant dehors par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Souvent	0,0%	42,9%	50,0%	0,0%	23,3%
Parfois	12,5%	42,9%	37,5%	28,6%	30,0%
Rarement	87,5%	14,3%	12,5%	71,4%	46,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

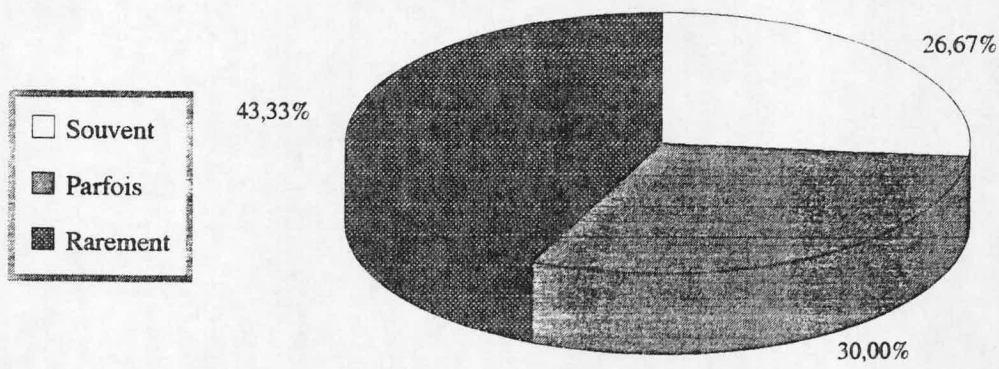
Question 24



Graphique 35: Participation des répondants à des activités extérieures par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Souvent	37,5%	57,1%	0,0%	14,3%	26,7%
Parfois	37,5%	14,3%	25,0%	42,9%	30,0%
Rarement	25,0%	28,6%	75,0%	42,9%	43,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

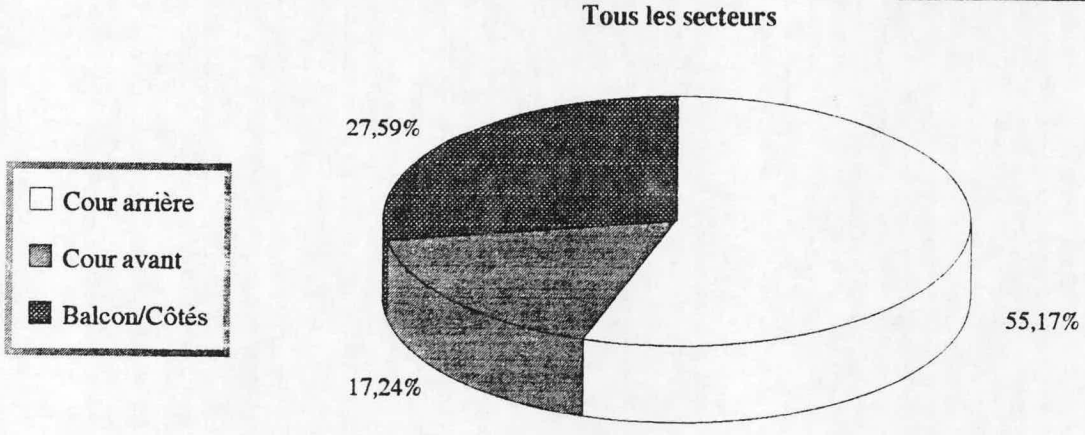
Question 27



Graphique 36: Lieu de regroupement extérieur privilégié par les répondants par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Cour arrière	50,0%	42,9%	57,1%	71,4%	55,2%
Cour avant	25,0%	28,6%	14,3%	0,0%	17,2%
Balcon/Côtés	25,0%	28,6%	28,6%	28,6%	27,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

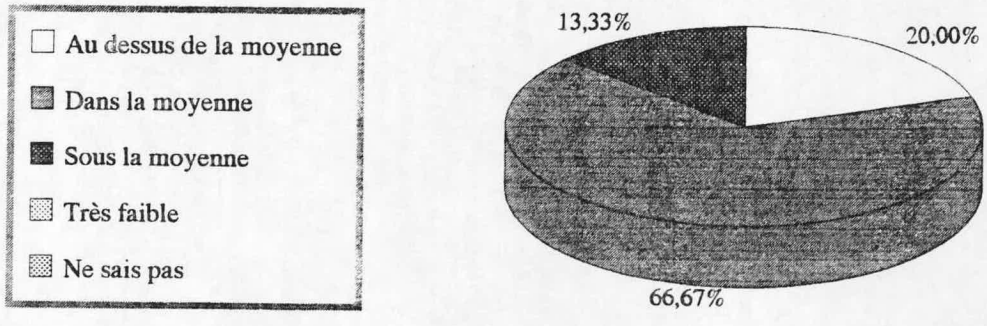
Question 28



Graphique 37: Perception du milieu de vie par rapport à d'autres connus des répondants par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Au dessus de la moyenne	25,0%	0,0%	25,0%	28,6%	20,0%
Dans la moyenne	50,0%	85,7%	62,5%	71,4%	66,7%
Sous la moyenne	25,0%	14,3%	12,5%	0,0%	13,3%
Très faible	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ne sais pas	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

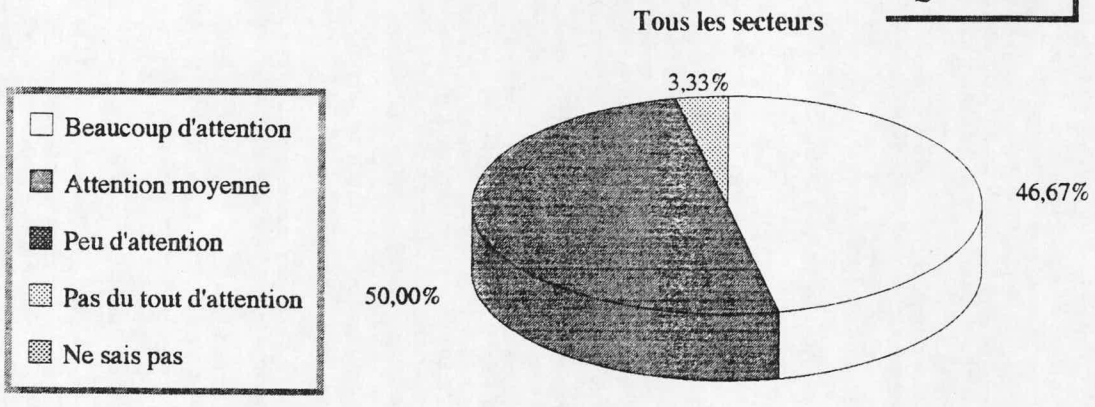
Question 9



Graphique 38: Attention apportée à l'entretien des bâtiments, des cours avant et des cours arrière par les résidants par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Beaucoup d'attention	25,0%	57,1%	37,5%	71,4%	46,7%
Attention moyenne	75,0%	28,6%	62,5%	28,6%	50,0%
Peu d'attention	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Pas du tout d'attention	0,0%	14,3%	0,0%	0,0%	3,3%
Ne sais pas	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

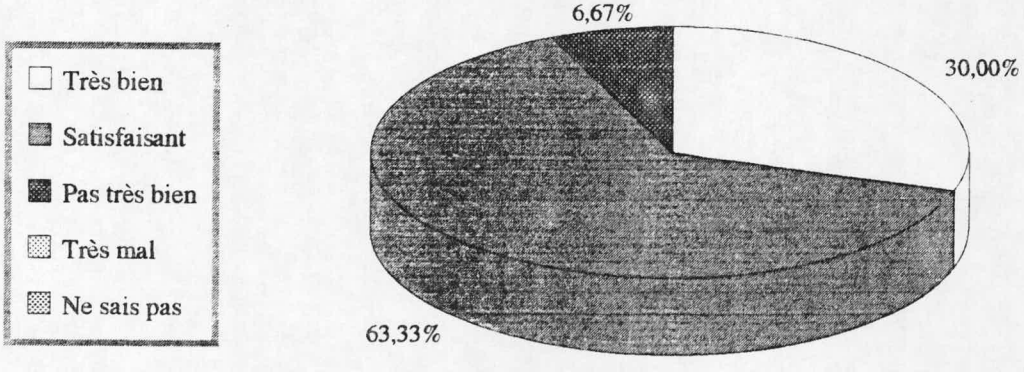
Question 11



Graphique 39: Perception de l'entretien des bâtiments, des cours avant et des cours arrière par les résidants par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Très bien	25,0%	42,9%	25,0%	28,6%	30,0%
Satisfaisant	62,5%	57,1%	75,0%	57,1%	63,3%
Pas très bien	12,5%	0,0%	0,0%	14,3%	6,7%
Très mal	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ne sais pas	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

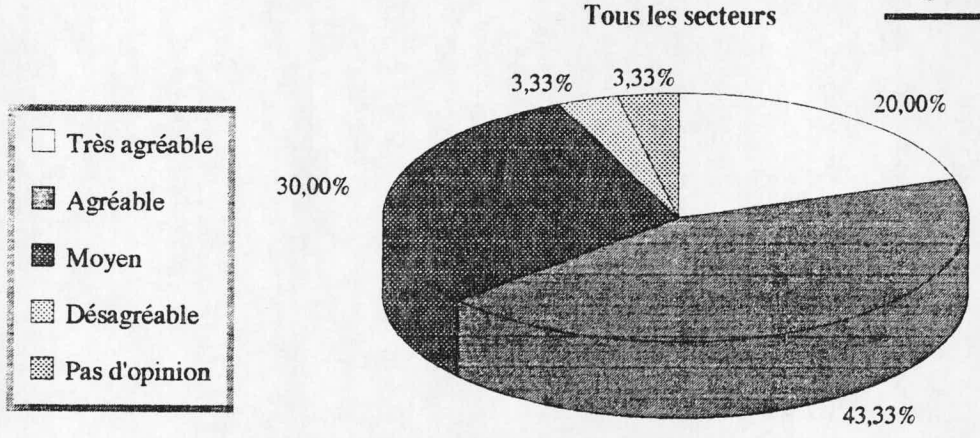
Question 10



Graphique 40: Perception de l'aménagement par les résidants par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Très agréable	25,0%	42,9%	12,5%	0,0%	20,0%
Agréable	25,0%	28,6%	37,5%	85,7%	43,3%
Moyen	37,5%	28,6%	37,5%	14,3%	30,0%
Désagréable	12,5%	0,0%	0,0%	0,0%	3,3%
Pas d'opinion	0,0%	0,0%	12,5%	0,0%	3,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

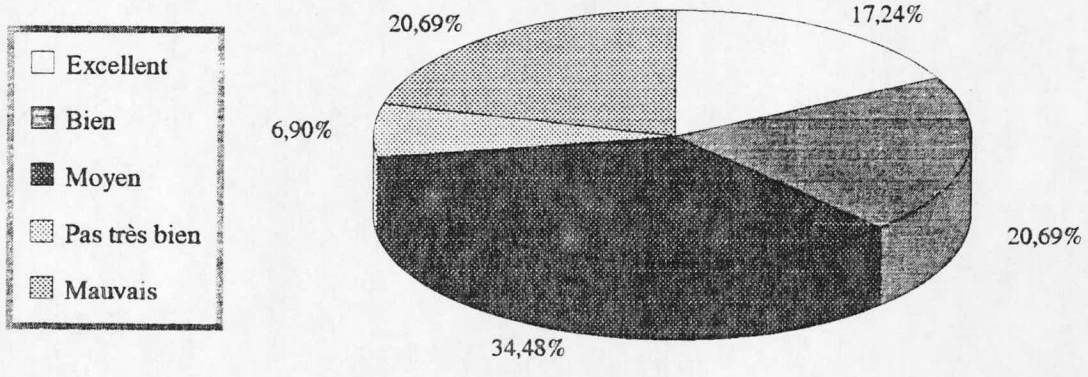
Question 7



Graphique 41: Appréciation de la résidence et du quatier pour élever des enfants par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Excellent	25,0%	0,0%	25,0%	14,3%	17,2%
Bien	12,5%	33,3%	25,0%	14,3%	20,7%
Moyen	12,5%	33,3%	50,0%	42,9%	34,5%
Pas très bien	0,0%	16,7%	0,0%	14,3%	6,9%
Mauvais	50,0%	16,7%	0,0%	14,3%	20,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

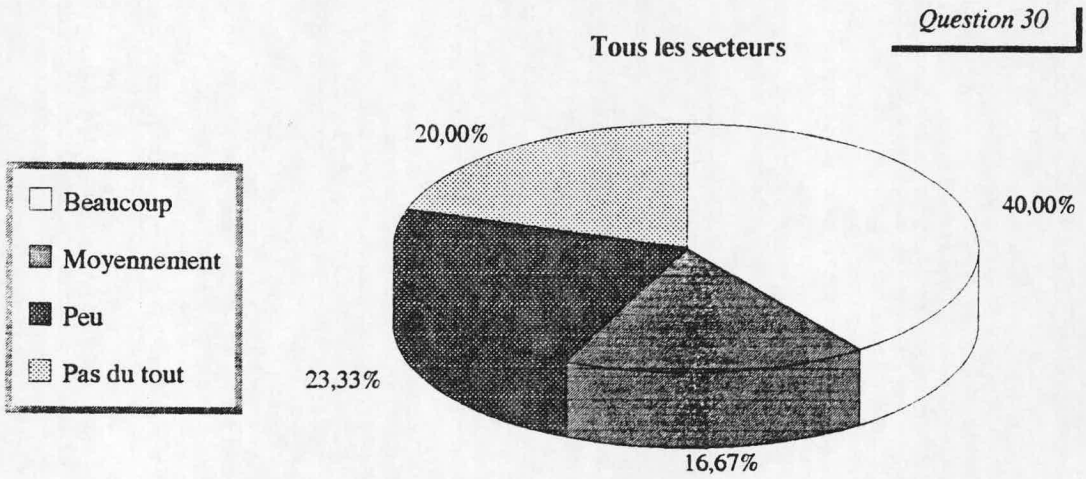
Question 29



Graphique 42: Perception du dérangement occasionné par le trafic par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Beaucoup	25,0%	57,1%	37,5%	42,9%	40,0%
Moyennement	25,0%	14,3%	12,5%	14,3%	16,7%
Peu	37,5%	28,6%	12,5%	14,3%	23,3%
Pas du tout	12,5%	0,0%	37,5%	28,6%	20,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

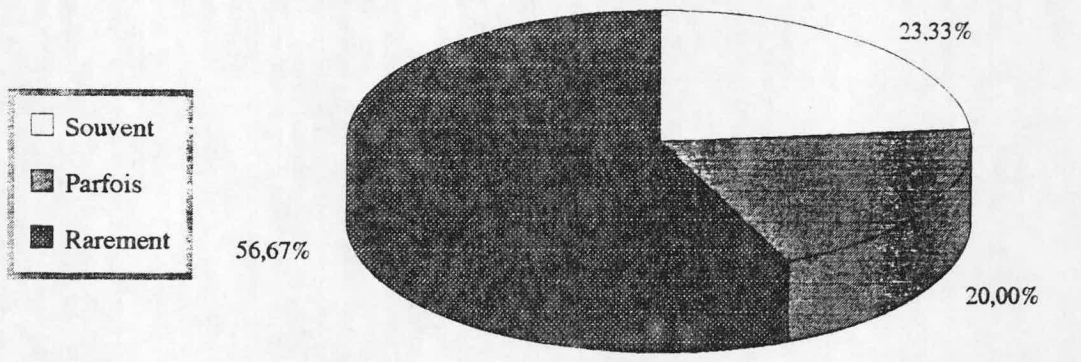
Question 30

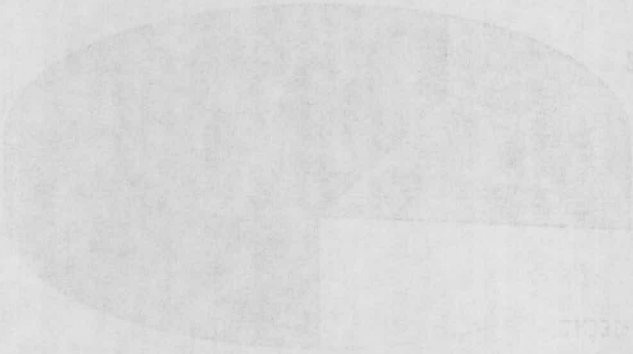


Graphique 43: Nuisance causée par le trafic sur l'activité: regarder la télé par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Souvent	25,0%	0,0%	37,5%	28,6%	23,3%
Parfois	25,0%	14,3%	12,5%	28,6%	20,0%
Rarement	50,0%	85,7%	50,0%	42,9%	56,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Question 39

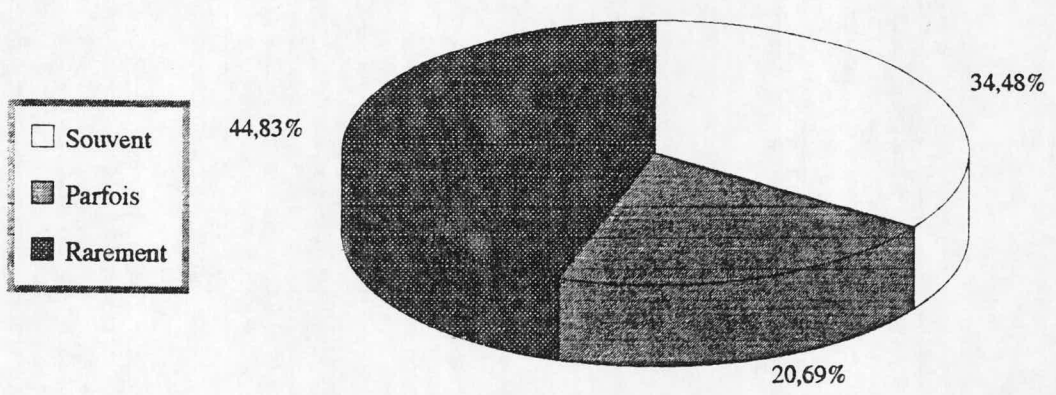




Graphique 46: Nuisance causée par le trafic sur l'activité: enfants qui jouent dehors par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Souvent	13%	29%	57%	43%	34%
Parfois	0%	57%	14%	14%	21%
Rarement	88%	14%	29%	43%	45%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

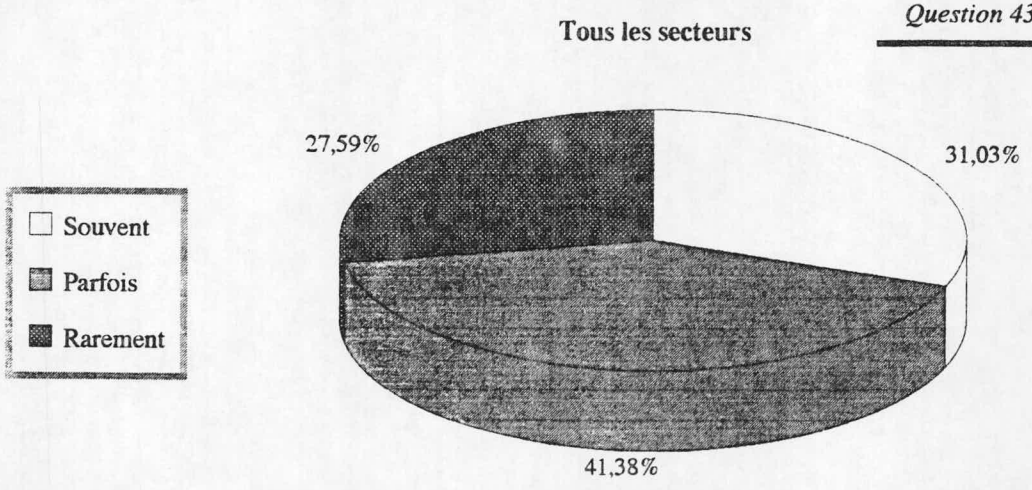
Question 42



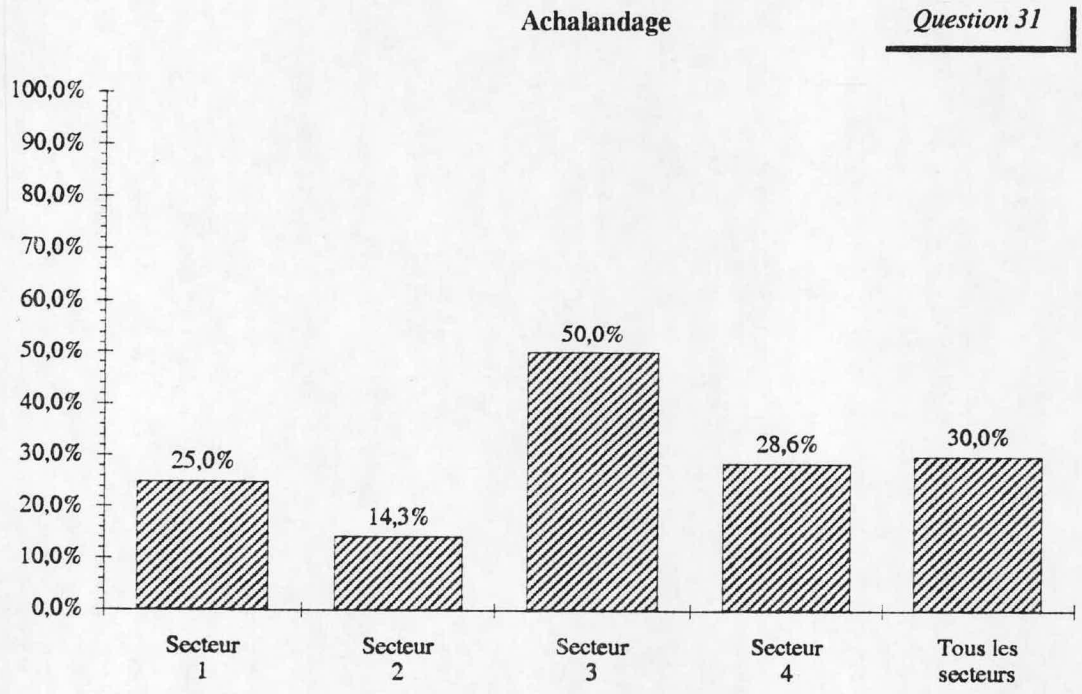
Graphique 47: Nuisance causée par le trafic sur l'activité: sortir à pied par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Souvent	12,5%	28,6%	28,6%	57,1%	31,0%
Parfois	62,5%	57,1%	28,6%	14,3%	41,4%
Rarement	25,0%	14,3%	42,9%	28,6%	27,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

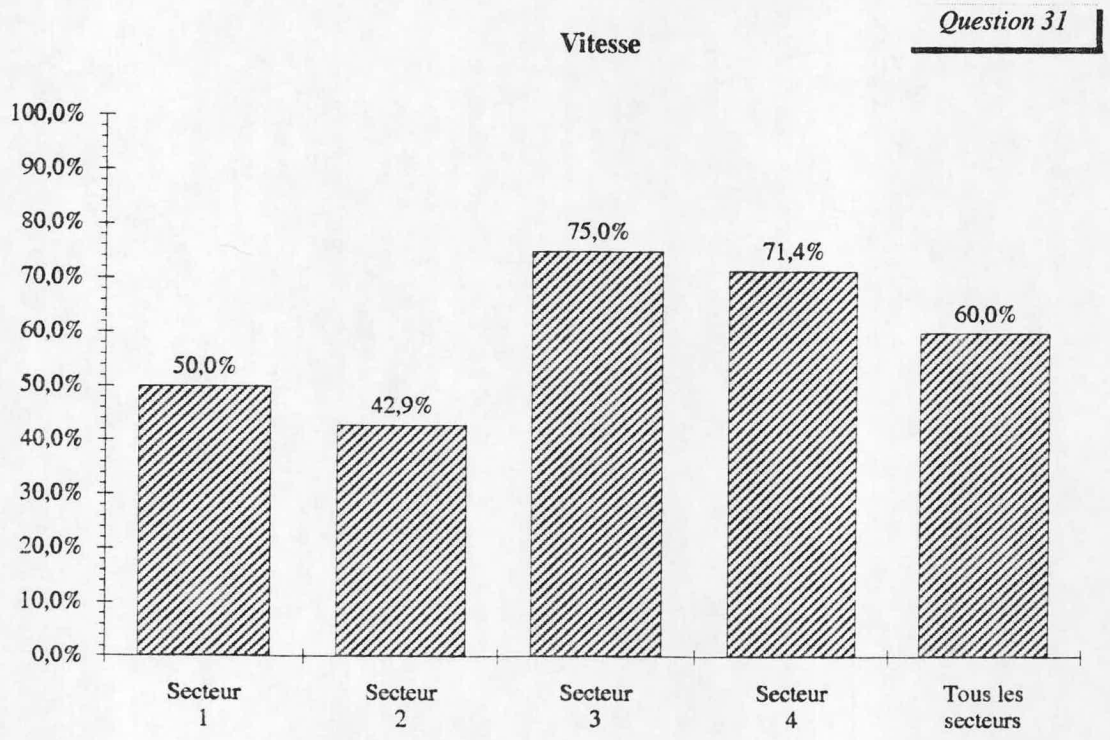
Question 43



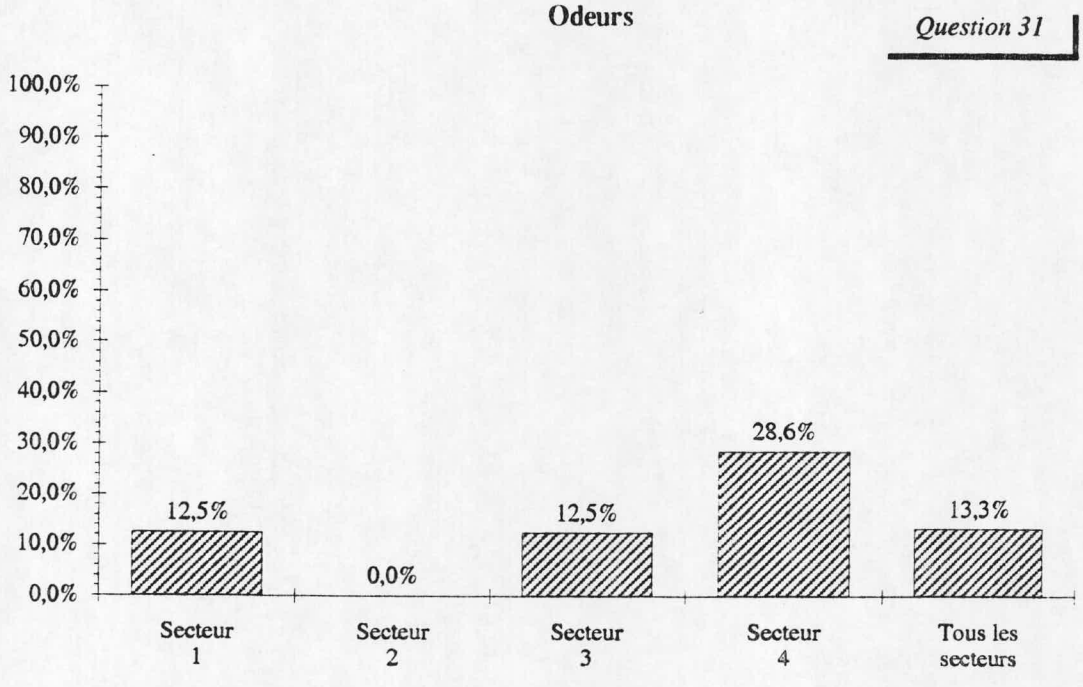
Graphique 50: Nuisance causée par l'achalandage par secteur de la route 132



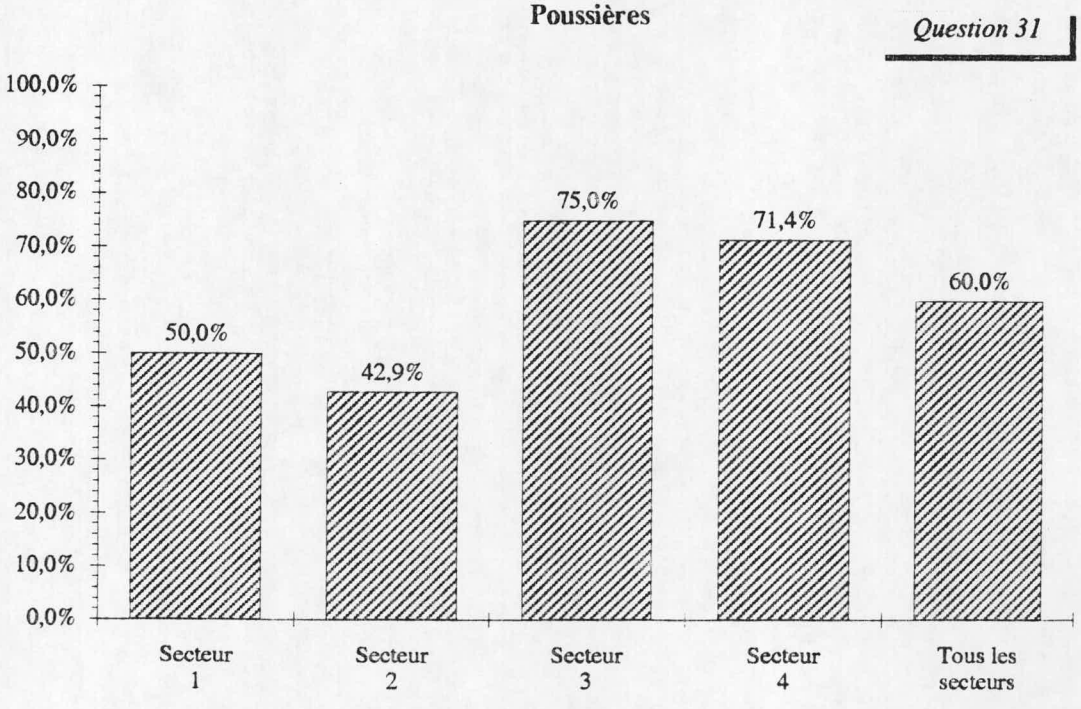
Graphique 51: Nuisance causée par la vitesse sur la route par secteur de la route 132



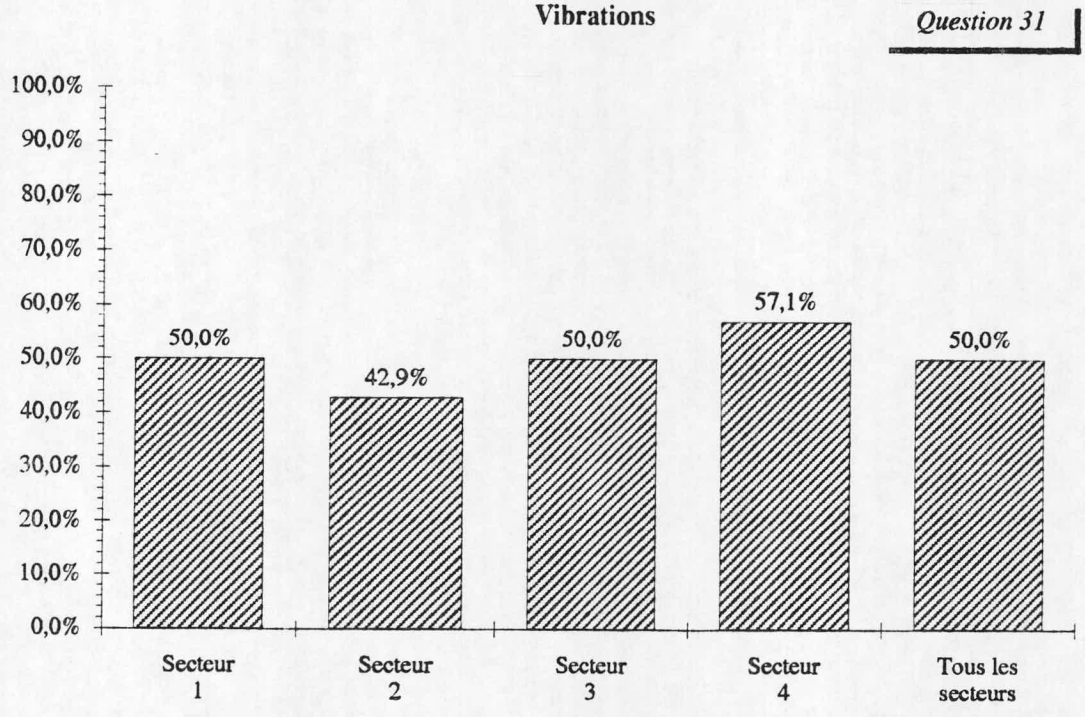
Graphique 52: Nuisance causée par l'odeur par secteur de la route 132



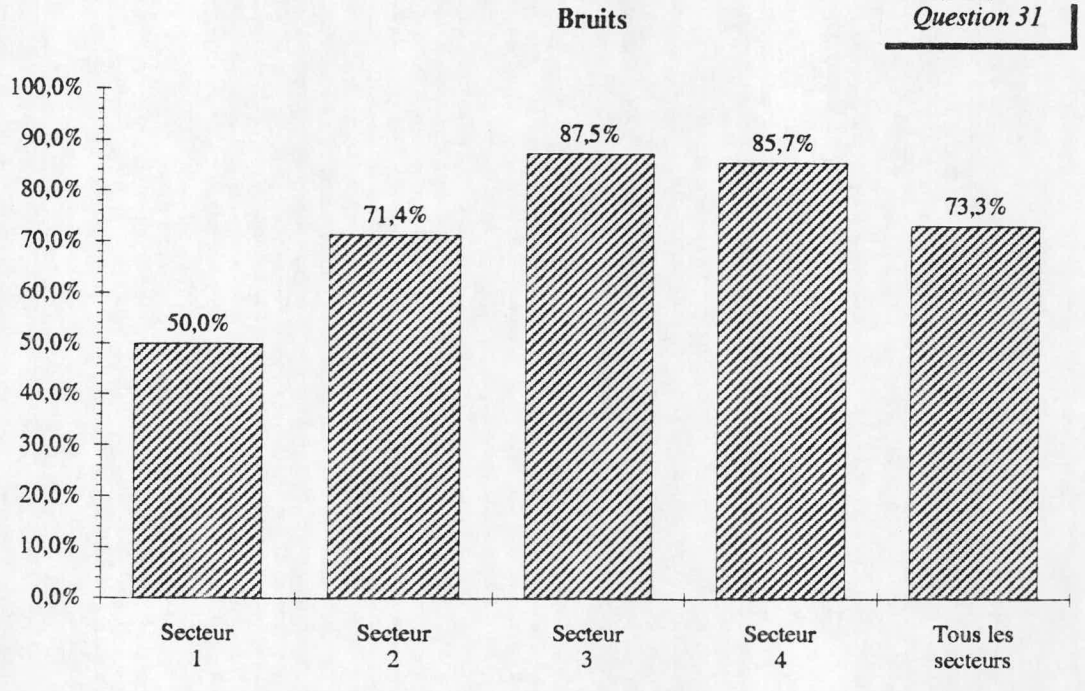
Graphique 53: Nuisance causée par la poussière par secteur de la route 132



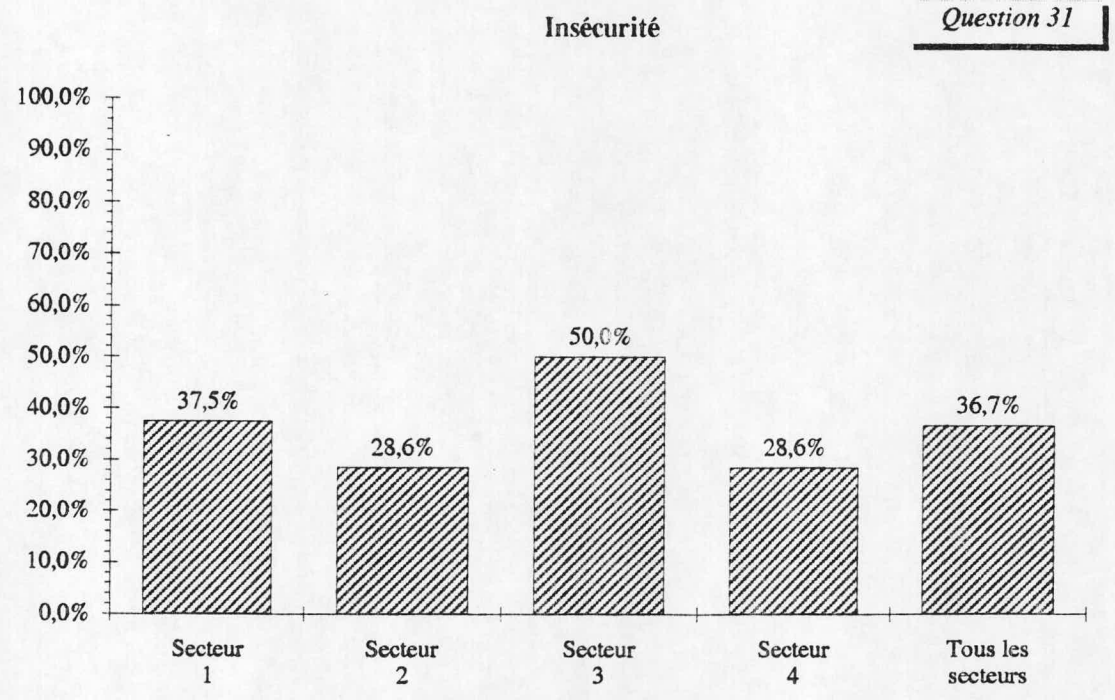
Graphique 54: Nuisance causée par les vibrations par secteur de la route 132



Graphique 55: Nuisance causée par le bruit par secteur de la route 132

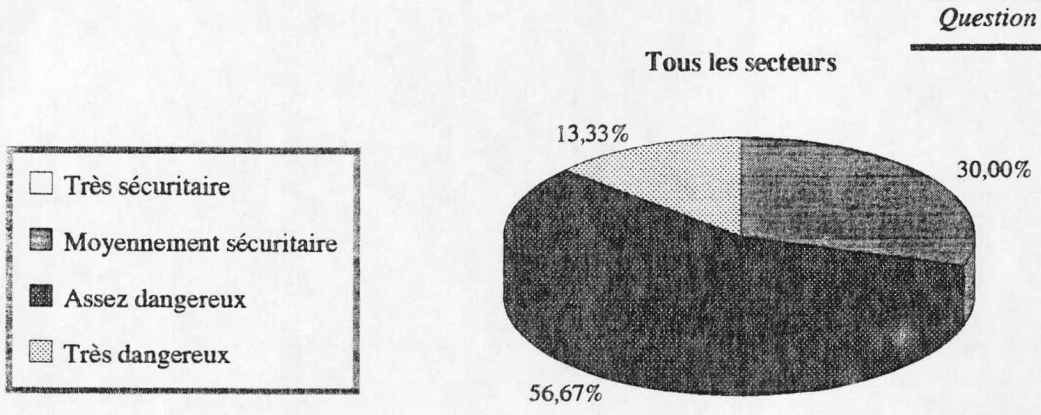


Graphique 56: Nuisance causée par l'insécurité due à la route par secteur de la route 132



Graphique 57: Perception de la sécurité du trafic devant la résidence par secteur de la route 132

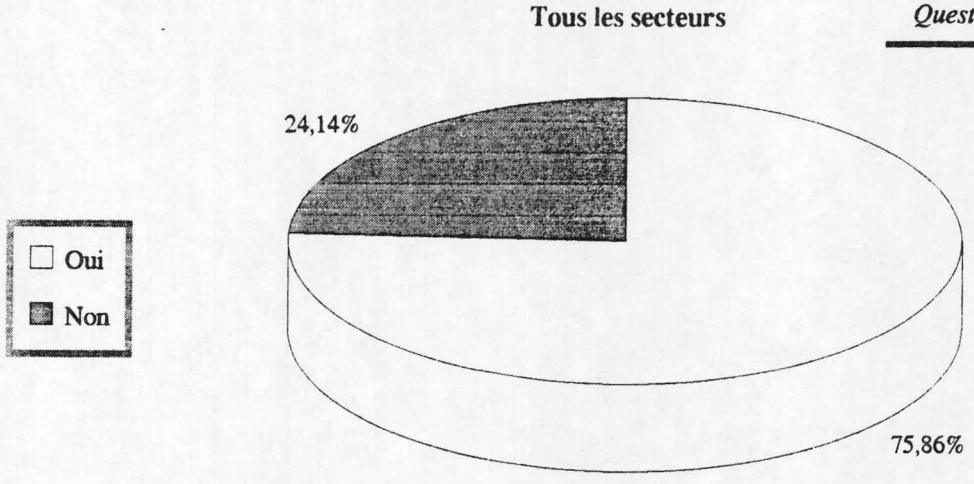
	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Très sécuritaire	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Moyennement sécuritaire	50,0%	14,3%	12,5%	42,9%	30,0%
Assez dangereux	37,5%	85,7%	62,5%	42,9%	56,7%
Très dangereux	12,5%	0,0%	25,0%	14,3%	13,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%



Graphique 58: Difficultés à traverser la route par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Oui	62,5%	100,0%	62,5%	83,3%	75,9%
Non	37,5%	0,0%	37,5%	16,7%	24,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

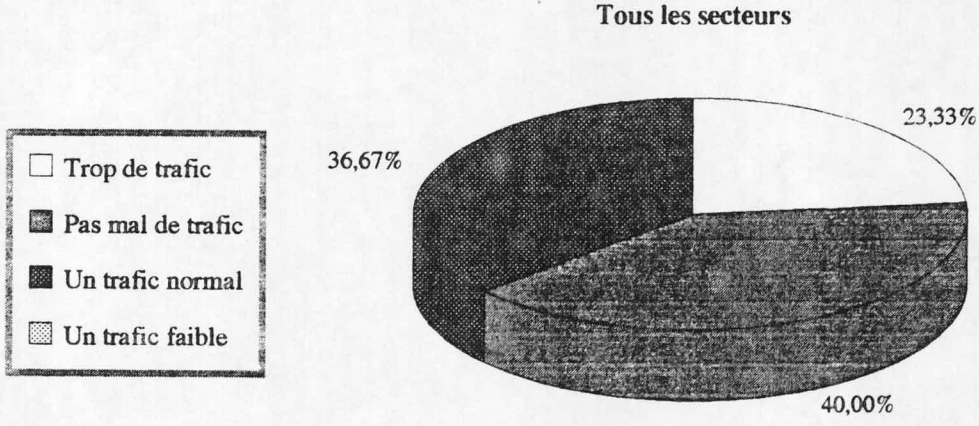
Question 37



Graphique 59: Perception de l'achalandage par secteur de la route 132

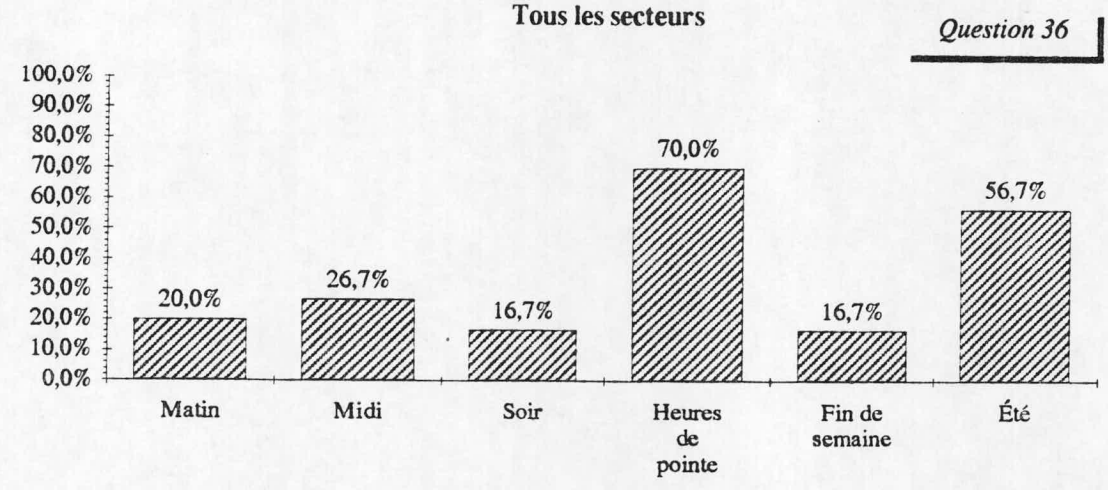
	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Trop de trafic	12,5%	42,9%	25,0%	14,3%	23,3%
Pas mal de trafic	50,0%	14,3%	62,5%	28,6%	40,0%
Un trafic normal	37,5%	42,9%	12,5%	57,1%	36,7%
Un trafic faible	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Question 35



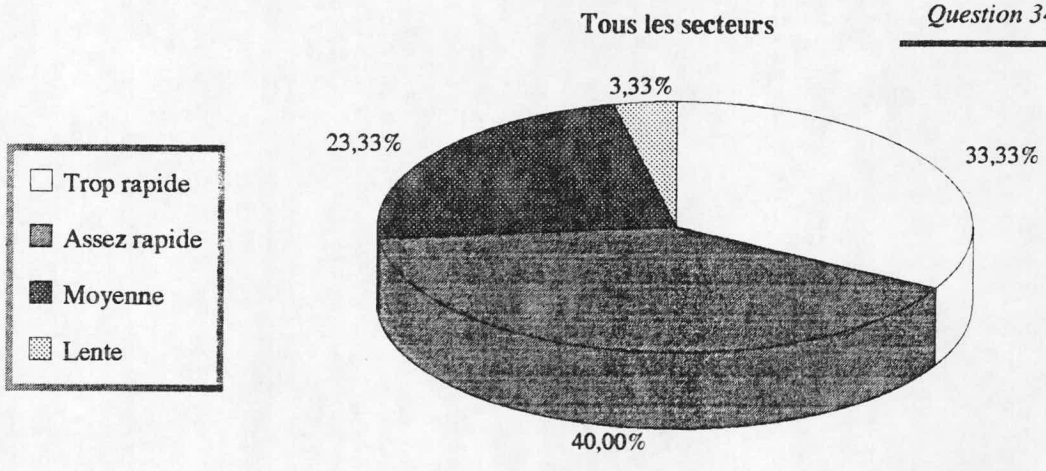
Graphique 60: Moment où le trafic est perçu comme plus intense par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Matin	12,5%	14,3%	25,0%	28,6%	20,0%
Midi	50,0%	14,3%	25,0%	14,3%	26,7%
Soir	50,0%	14,3%	0,0%	0,0%	16,7%
Heures de pointe	37,5%	85,7%	75,0%	85,7%	70,0%
Fin de semaine	37,5%	14,3%	0,0%	14,3%	16,7%
Été	37,5%	57,1%	87,5%	42,9%	56,7%



Graphique 61: Perception de la vitesse sur la route 132 par secteur de la route 132

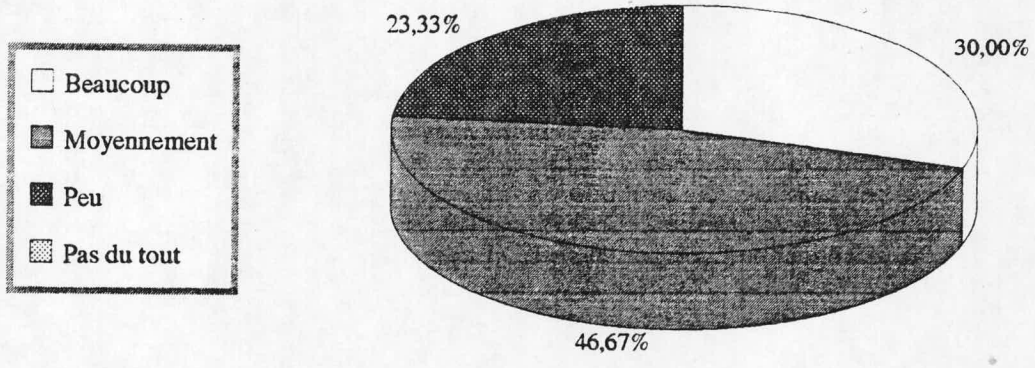
	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Trop rapide	25,0%	42,9%	37,5%	28,6%	33,3%
Assez rapide	50,0%	28,6%	37,5%	42,9%	40,0%
Moyenne	12,5%	28,6%	25,0%	28,6%	23,3%
Lente	12,5%	0,0%	0,0%	0,0%	3,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%



Graphique 62: Évaluation de l'achalandage piétonnier par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Beaucoup	25,0%	57,1%	25,0%	14,3%	30,0%
Moyennement	62,5%	28,6%	50,0%	42,9%	46,7%
Peu	12,5%	14,3%	25,0%	42,9%	23,3%
Pas du tout	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

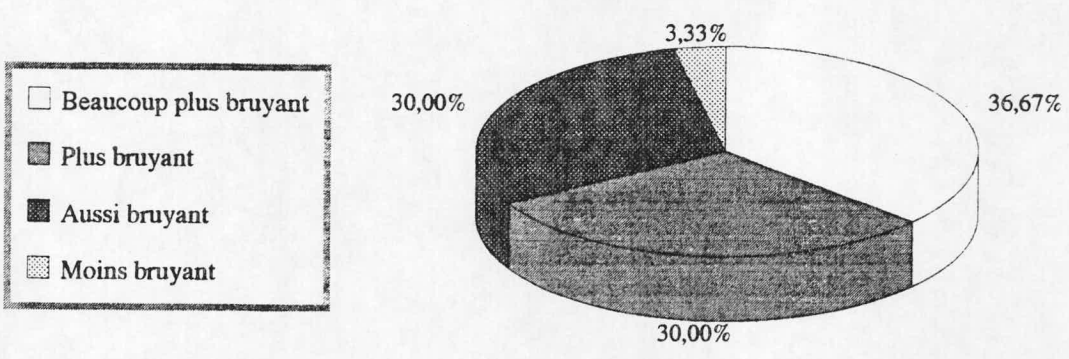
Question 38



Graphique 63: Perception du bruit par rapport à d'autres endroits connus par le répondant par secteur de la route 132

	Secteur 1	Secteur 2	Secteur 3	Secteur 4	Tous les secteurs
Beaucoup plus bruyant	12,5%	42,9%	50,0%	42,9%	36,7%
Plus bruyant	25,0%	42,9%	25,0%	28,6%	30,0%
Aussi bruyant	62,5%	14,3%	25,0%	14,3%	30,0%
Moins bruyant	0,0%	0,0%	0,0%	14,3%	3,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Question 32



11. ANNEXE 3: PÉTITION DES MARCHANDS DU BOULEVARD SAINT-BENOÎT

MUNICIPALITÉ VILLE D'AMQUI

ROUTE 132

BOULEVARD ST-BENOIT

ATTENDU que la réfection de la route 132 doit avoir lieu dans la municipalité de la ville d'Amqui.

ATTENDU que d'après le projet mis de l'avant, il y aurait disparition de tous les espaces de stationnement le long du boulevard St-Benoit.

ATTENDU que le boulevard St-Bénoit est la route principale de la municipalité de la ville d'Amqui et que cette route est à caractère commercial.

ATTENDU que la perte des espaces de stationnement actuellement existants causerait de graves inconvénients et des pertes de revenus importantes pour les commerces situés le long du boulevard St-Benoit dû principalement à une perte importante d'achalandage.

EN CONSÉQUENCE, les soussignés déclarent:-

1. Être en accord avec un projet de réfection de la route 132 et plus précisément du boulevard St-Benoit, afin d'assurer une meilleur circulation dans la municipalité de la ville d'Amqui.

2. Être en désaccord avec tout changement qui causerait la perte des stationnements actuellement existants le long du boulevard St-Benoit qui par le fait même affecterait tous les commerces qui y sont situés.

3. Requérir de la municipalité de la ville d'Amqui et du ministère des transports de reconsidérer leur projet afin de tenir compte de la réalité actuelle et économique de ce secteur et des dommages qui seront causés aux commerces existants.

IDENTIFICATION DU COMMERCE	SIGNATURE
Boutique et Mercerie Gérald Deschenes Inc. JEAN-GUY LEBLA... 130, BOUL. ST-BENOIT C.P. 165, AMQUI, P.Q. G0J 1B0 TÉL.: 629-4249	Gérald Deschênes
GILET PLUS ENR Janine Deschênes 71 Rte 132, Amqui, Qué. G0J 1B0 Tél.: 629-4656	Janine Deschênes
Les Constructions Tél.: (418) ... 130 D...	
...	Blain Lebrun

IDENTIFICATION DU COMMERCE | SIGNATURE

CENTRE DE SERVICE
MULTI CUIR
94, boul. St-Benoît Nord
Amqui, QC 629-5340
G0J 1B0

MAGASIN ABUD
2, rue Du Pont - C.P. 1510
Amqui, P.Q. G0J 1B0
Tél: 629-3231

JEAN-GUY GENDRON SPORT INC.
AMQUI — TEL. 629-3252

2630-8122 QUÉBEC INC.
GRATIEN LEBRUN ET FILS ENR.
118 Boul. St-Benoit, C.P. 334
DIVISION "PLOMBERIE CHAUFFAGE"
Tél: 629-4021

Boutique Travailbou Inc.

POUR DEPOT SEULEMENT
AU COMPTE DE
SALON LIMAR ENRG

DÉPANNEUR ST-BENOIT ENR.
St-Benoit, C.P. 995
Amqui, G0J 1B0

GERRO ÉLECTRONIQUE ENR.
VENTE ET SERVICE
176 ST-BENOIT NORD
AMQUI G0J 1B0
629-2928

HOTEL AMQUI ENR.

VOYER ÉLECTRIQUE (1988 ENR.)
C.P. 87
Amqui, P.Q. G0J 1B0

LA GOURMANDISE
158 BOUL. ST-BENOIT N.
AMQUI, QUE.
G0J 1B0

IDENTIFICATION DU COMMERCE	SIGNATURE
Me Olivier Giroux, Notaire 148 St-Benoit Nord, Amqui	
~~HÔTEL GAGNON~~ AMQUI INC.	
Pack Valley 154 Blvd St-Benoit Nord Amqui Québec 629-3305	
CENTRE DE COUTURE AMQUI ENR. 114 SOUL. ST-BENOIT AMQUI, P.Q. G0J 1B0 TÉL. 629-2786	

12. ANNEXE 4: LES QUATRE TYPES D'IMPACT RELEVÉS PAR LES RÉSIDANTS DU BOULEVARD SAINT-BENOIT

Expropriation et problèmes connexes

- Angoisse face à l'absence d'échéancier précis (2)
- Cohésion sociale forte (résidants plus âgés)
- Déstabilisation du centre-ville (2)
- Difficultés pour certains locataires à se reloger au centre-ville (2)
- Effet sur la densité de la population
- Expropriations de commerces
- Expropriations partielles et totales importantes (2)
- Expropriations partielles et totales massives notamment du coté ouest
- Perte de services (dépanneur)
- Plusieurs personnes et commerces touchés par expropriation totale ou partielle
- Quartier plus sensible à cause des réseaux familles-amis (2)
- Quartier plus sensible aux expropriations à cause des enfants (Éloignement des services: écoles, loisirs, garderies)
- Réduction accrue de la valeur de certaines propriétés (2)
- Réduction de la valeur de certaines propriétés (4)

Effets barrière et sécurité piétonnière

- Danger pour les piétons, les enfants et les personnes âgées
- Détérioration esthétique minime
- Effet barrière accentué
- Effet barrière très accentué
- Effet plus accentué notamment entre les rues Roy et Du Parc
- Pas d'amélioration dans l'accessibilité aux commerces et résidences
- Perte de sécurité
- Risque de voir les touristes passer sans s'arrêter

Accroissement des nuisances (bruits, vibration, etc.)

- Accroissement des vibrations (2)
- Accroissement du bruit (2)
- Augmentation de la densité de la circulation
- Perte d'intimité des cours avant au nord du secteur
- Plus de bruit (2)
- Plus de vibrations (2)

Vitesse et stationnements

- Aucune amélioration sur les entrées et les sorties (rues et résidences)
- Augmentation de la vitesse de la circulation
- Camions plus rapides
- Pas d'amélioration de la circulation automobile
- Pas de changement dans la circulation (camions et heures de pointe)
- Vitesse accrue
- Vitesse plus rapide
- Danger de perte des stationnements
- Perte des cours avant (espace de stationnement)

13. BIBLIOGRAPHIE

Béringuier, Christian (1980), *Identité collective et le quartier en ville,* in Tap, Pierre [sous la dir.], Identités collectives et changements sociaux. Production et affirmation de l'identité Colloque international Toulouse - septembre 1979, Toulouse: Privat, coll. Sciences de l'homme

Bouchard, Carolle, (1991) Étude socio-communautaire et consultation coordonnées de l'approche..., Division des études environnementales est, Service de l'environnement, ministère des Transports, 31p.

Boudon, Raymond, (1984) La place du désordre, Paris: Presses universitaires de France

de Gaulejac, Vincent, Bonetti, Michel et Jean Fraisse, (1989) L'ingénierie sociale, Paris: Syros Alternatives

De Roo Lemos, Noëlle (1984) *Adoucir creux et bosses de la route. Transports et écologie humaine,* Anthropologie et Sociétés, 8, 3: 63-75

Dugas, Clermont, (1983) Les régions périphériques: défis au développement du Québec, Sillery: Presses de l'Université du Québec

Hennet, Jean-Claude, (1985) Écomobile. Sortir de l'impasse des transports, Lausanne: Éditions d'en bas et Association suisse des transports

Mendras, Henri et Michel Forsé, (1983) Le changement social. Tendance et paradigmes, Paris: Armand Colin

Ministère des Affaires municipales, (1991) Répertoires des municipalités du Québec, Québec: Éditeur officiel du Québec.

Ministère des Transports, (1990) Réaménagement de la route 132 dans les municipalités d'Amqui et Saint-Benoît-Joseph-Labre Étude environnementale Impacts et mesures d'atténuation (juillet 1990), Québec: Service de l'Environnement, 93 p. + cartes

Ministère des Transports, (1990) Réaménagement de la route 132 dans les municipalités d'Amqui et Saint-Benoît-Joseph-Labre — Document complémentaire Impacts ponctuels du projet (juillet 1990), Québec: Service de l'Environnement.

Municipalité régionale de Comté de La Matapédia, (1986) Schéma d'aménagement, Amqui.

Roy, André, (1992) Évaluation des impacts socio-communautaires du projet de réaménagement d'un tronçon de la route 138 entre les rivières Petits-Escoumins et Petite Romaine, Québec, 59 p.

Soulet, Marc-Henry (1980), *Identité collective, résistance au changement et rapports de sociabilité dans les sociétés rurales*, in Tap, Pierre [sous la dir.], Identités collectives et changements sociaux. Production et affirmation de l'identité Colloque international Toulouse - septembre 1979, Toulouse: Privat, coll. Sciences de l'homme, pp. 157-160.

Urbatique Inc., (1991) Étude d'impact social Liaison routière Sainte-Luce — Mont-Joli, Québec, 147 p.

Ville d'Amqui, (1992) L'informateur municipal, publication trimestrielle.

Wolkowitsch, Maurice, (1992) Géographie des transports, Paris: Armand Colin

——— (1989) Amqui, cent ans à raconter 1889-1989, Rimouski, 610 p.

——— (1991) Le guide de la ville d'Amqui, supplément de *L'avant-Poste* d'Amqui le dimanche 16 juin 1991

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 049 184