

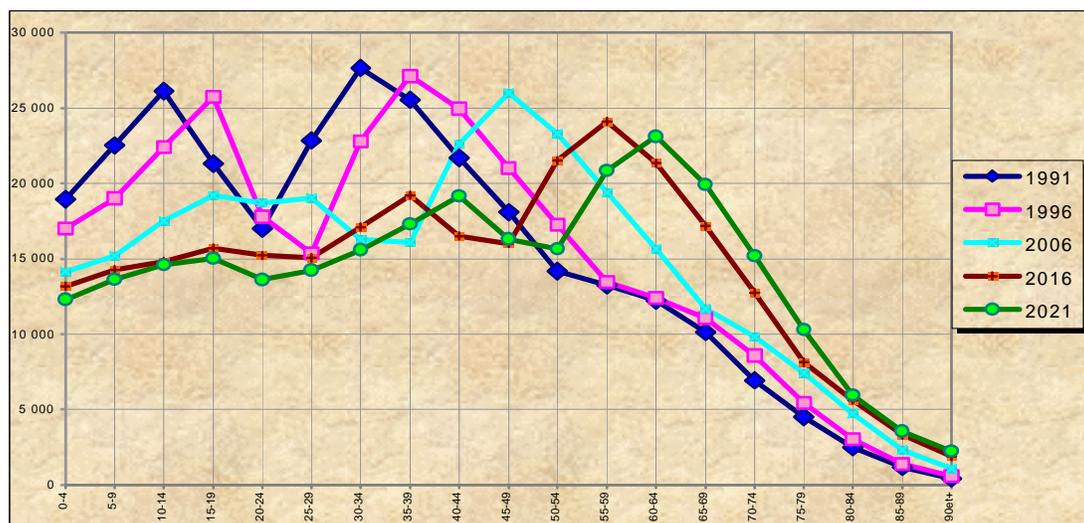
Annexe

ES-3

10 mai 1999

**Évolution de la structure d'âge 1991-1996
et perspectives 1996-2021**

Région 02 - Saguenay-Lac-Saint-Jean



Groupes d'âge	1991	1996	2001	2006	2011	2016	2021	1996-2021	
								en %	
0-4	18957	17017	14892	14154	13891	13196	12302	-27,7%	
5-9	22519	19013	17265	15204	14494	14257	13625	-28,3%	
10-14	26143	22426	19147	17524	15513	14814	14595	-34,9%	
15-19	21324	25760	22258	19195	17684	15730	15040	-41,6%	
20-24	17012	17793	21480	18712	16380	15223	13615	-23,5%	
25-29	22858	15348	15998	19030	16814	15069	14240	-7,2%	
30-34	27666	22792	15788	16282	19143	17107	15601	-31,6%	
35-39	25556	27133	22769	16089	16490	19217	17315	-36,2%	
40-44	21704	24963	26700	22628	16196	16525	19166	-23,2%	
45-49	18093	21020	24266	26010	22186	16026	16314	-22,4%	
50-54	14195	17268	20210	23322	25056	21510	15660	-9,3%	
55-59	13250	13457	16521	19394	22378	24125	20860	55,0%	
60-64	12217	12406	12704	15665	18452	21346	23116	86,3%	
65-69	10135	11049	11339	11684	14501	17164	19927	80,4%	
70-74	6931	8578	9493	9815	10199	12756	15197	77,2%	
75-79	4511	5429	6645	7440	7761	8136	10282	89,4%	
80-84	2496	3037	3788	4696	5328	5616	5955	96,1%	
85-89	1190	1379	1813	2303	2894	3332	3552	157,6%	
90et+	417	589	808	1100	1448	1865	2241	280,5%	
Total	287174	286457	283884	280247	276808	273014	268603		-6,2%
		-0,2%	-0,9%	-1,3%	-1,2%	-1,4%	-1,6%		

Source: DESGAGNÉS, Pierre. Ministère des Transports du Québec, *ES-3 Projections de la population et des ménages, 1996-2021*, Direction de la planification stratégique en transport, novembre 1999, 125 p. et annexes.

Lexique

Accès pondéré

Pondération attribuée à chaque type d'accès et de carrefour en fonction de l'achalandage relatif à sa catégorie :

- accès résidentiel et agricole	1
- accès commercial petite surface	3
- accès commercial grande surface, chaîne de restauration rapide, bureaux > 50 000 pi ² , carrefours (DJMA > 500)	6
- centre commercial, grande chaîne de magasins, magasin d'entrepôt, hôpitaux, carrefours (DJMA > 2000)	9

Agglomération de taxi

Territoire de taxi déterminé par le *règlement du gouvernement* qui regroupe parfois plusieurs municipalités.

Aménagement du territoire

Ensemble d'actions concertées visant à optimiser les relations entre les composantes habitat, activités de production et services, les constructions, les équipements et les moyens de communication sur l'étendue du territoire, tout en évitant de perturber les *écosystèmes*. Au Québec, l'aménagement est une action technique et politique, encadrée par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, qui se traduit notamment par l'élaboration, l'adoption, la modification et la révision d'un schéma d'aménagement par chacune des MRC et communautés urbaines et sa transposition dans des plans d'urbanisme municipaux.

Blessé grave

Blessé nécessitant l'hospitalisation.

Blessé léger

Blessé ne nécessitant pas l'hospitalisation.

Croisière-excursion

Service d'excursion sur un plan d'eau, au moyen d'une embarcation motorisée, offert par une entreprise, contre rémunération, à des fins de tourisme ou de loisirs.

Débit journalier moyen annuel

Nombre moyen de véhicules circulant sur une route en une journée; il indique l'utilisation relative des grands axes routiers. On le désigne par le sigle DJMA.

Déficience structurale majeure

Valeur limite de la qualité de roulement au-delà de laquelle la chaussée requiert une intervention majeure (renforcement, construction, etc.) pour lui restaurer ses qualités originelles.

Déficience structurale mineure

Valeur limite de la qualité de roulement au-delà de laquelle il est généralement convenu qu'une chaussée est déficiente et qu'une intervention est requise pour maintenir un niveau de service acceptable.

Diagnostic

En tant qu'étape de la planification, le diagnostic détermine les forces et les faiblesses du système de transport; il débouche sur l'énoncé des enjeux.

Enjeu

Objet de préoccupation majeure lié à la réalisation d'une intervention sur le réseau de transport (système de transport) ou à sa gestion.

Enquête origine-destination

La planification et le développement des infrastructures ainsi que la réponse adéquate à la demande actuelle et future en matière de déplacements exigent l'utilisation de données sur les provenances, destinations et autres caractéristiques des déplacements. Il existe, pour obtenir les diverses données recherchées, plusieurs méthodes d'enquêtes origine-destination, notamment par interview à bord des véhicules.

Incident

Incident impliquant le transport de matières dangereuses. Événement résultant directement de l'utilisation de matériel au cours duquel des marchandises dangereuses se répandent ou s'en échappent.

Mode

Moyen utilisé pour le déplacement (domaine du transport). Les modes les plus courants sont l'automobile (conducteur ou passager), le transport collectif, la bicyclette, la marche. On fait couramment la distinction entre modes motorisés ou non (pour le transport de personnes) ou entre modes individuels et modes collectifs. On distingue aussi chaque mode par exemple : autobus, métro, train.

Moyen de transport ou mode de transport

Mode de locomotion permettant le déplacement des personnes ou des marchandises (automobile privée, taxi, autobus, etc.).

Nautisme

Ensemble des sports de navigation pratiqués sur l'eau. Cette industrie comprend l'ensemble des entreprises liées à la pratique des différents sports nautiques.

Niveau de service (circulation)

Le niveau de service exprime une infinité de combinaisons de conditions d'exploitation qui peuvent intervenir sur une voie donnée ou sur une route, quand elle reçoit des débits variés de circulation. Le niveau de service est une mesure qualitative de l'effet d'un grand nombre de facteurs, parmi lesquels figurent la vitesse et le temps de trajet, les interruptions de trafic, la liberté de manœuvre, la sécurité, le confort et la commodité de conduite. En pratique, les niveaux de service sont définis par les valeurs limites de certains de ces facteurs.

Niveau de service A (fluide)

Circulation libre, faible débit et vitesse élevée. Il y a peu ou pas de restrictions dans la liberté de manœuvrer en présence d'autres véhicules; les conducteurs peuvent maintenir leur vitesse. Les effets d'un incident sont rapidement éliminés et il n'y a normalement pas de véhicules arrêtés dans la file qui pourrait se former localement en cas d'incident.

Niveau de service B (fluide)

Écoulement libre et encore stable de la circulation. La vitesse dépend très peu des conditions imposées par la circulation, plus dense que dans le cas d'un niveau de service A. La limite inférieure du niveau de service B sert à la conception des autoroutes rurales.

Niveau de service C (stable)

Encore stable, mais les débits plus importants commencent à influencer la liberté de manœuvre, même si les vitesses restent près de la vitesse libre. Les conducteurs n'ont plus la pleine liberté de changer de voie ou de dépasser d'autres véhicules. Les conditions sont néanmoins encore satisfaisantes et on utilise les débits reliés à ce niveau de service pour la conception des routes urbaines. Des files vont se former en cas d'incident.

Niveau de service D (tolérable)

L'écoulement de la circulation devient instable, c'est-à-dire qu'un faible dérangement de la circulation peut se traduire par une baisse de vitesse. Celle-ci est influencée par le débit et la densité. Les conducteurs n'ont plus la pleine liberté de changer de voie ni de dépasser. Les conditions correspondant à ce niveau sont encore tolérables pour de courtes périodes de temps. Des incidents, même minimes, peuvent provoquer des files d'attente.

Niveau de service E (mauvais)

L'écoulement de la circulation est instable, c'est-à-dire qu'un dérangement peut provoquer des arrêts complets de circulation. Des retards sont possibles, espacements d'environ six voitures, ce qui laisse peu d'espace pour des manœuvres de changement de voie et de dépassement.

Niveau de service F (possibilité de congestion)

Fonctionnement à faible vitesse, débit au-dessous de la capacité possible. Vitesse et débit peuvent atteindre zéro. Files et congestion possibles. Les usagers perdent leur liberté de manœuvrer. C'est l'écoulement forcé, car chaque usager doit régler son allure sur celle d'usager qui le précède dans la file. Le problème a tendance à remonter en amont.

Orientation

Ligne directrice donnée par une autorité dans divers domaines de planification. Les orientations gouvernementales en aménagement du territoire ou en transport dictent le sens de planification, de la réglementation et des interventions publiques.

Pente critique

Une pente est considérée comme critique lorsque la vitesse d'un camion type d'une puissance de 90,72 kg/hp gravissant cette pente subit une réduction de vitesse de 25 km/h par rapport à sa vitesse initiale de 88 km/h.

Politique aéroportuaire du Québec

La politique aéroportuaire du Québec énonce les orientations que le gouvernement entend adopter et présente une classification fonctionnelle du réseau aéroportuaire public québécois, laquelle comprend un réseau supérieur d'aéroports de même qu'un réseau d'aéroports locaux.

Quad

Véhicule tout terrain à quatre roues.

Région de taxi

Territoire de taxi défini par la Commission des transports du Québec et qui est situé en dehors des agglomérations de taxi.

Réseau aéroportuaire

Réseau aéroportuaire local

Le réseau local aéroportuaire comprend les aéroports des grands centres urbains de taille moyenne situés près des grands centres du Québec méridional ou près d'aéroports plus grands de même que les aéroports des petits centres urbains.

Réseau aéroportuaire supérieur

Le réseau aéroportuaire supérieur comprend les aéroports des grands centres urbains, ceux des centres régionaux éloignés ainsi que ceux des localités enclavées ou éloignées.

Réseau routier local

La vocation première du réseau local est de donner accès à la propriété riveraine, qu'elle soit rurale ou urbaine. Principalement caractérisé par une faible circulation de transit, ce réseau a donc pour objet de répondre à des besoins de nature essentiellement locale, qu'il s'agisse de routes rurales ou de rues.

Le réseau local est composé de trois classes fonctionnelles : le réseau local de niveau 1 ainsi que ceux de niveau 2 et de niveau 3.

Réseau routier local de niveau 1

Les routes appartenant à cette catégorie permettent de relier entre eux les centres ruraux et de relier les autres concentrations de population d'une municipalité au centre rural le plus près. Ces routes peuvent également servir de deuxième liaison entre les centres ruraux et les agglomérations plus importantes.

Les routes locales de niveau 1 donnent également accès aux parcs industriels, aux industries lourdes, aux centres de ski locaux importants, aux traverses et aéroports locaux ainsi qu'aux sites d'enfouissement sanitaire supramunicipaux.

Le réseau routier local de niveau 2

La principale vocation du réseau local de niveau 2 consiste à donner accès à la population rurale établie sur le territoire en permanence.

Ce réseau de routes donne accès aux résidences, aux exploitations agricoles, aux industries, aux centres touristiques et récréatifs locaux, aux ports locaux, aux équipements municipaux de même qu'aux services de santé et d'éducation.

Le réseau routier local de niveau 3

Les routes appartenant au réseau local de niveau 3 permettent de desservir la propriété rurale non habitée en permanence, en particulier la population établie uniquement sur une base estivale (zones de villégiature, chalets, plages, campings privés, etc.) . Les chemins donnant accès au milieu forestier et minier ainsi qu'à des lots boisés privés font également partie de cette classe de routes.

Schéma d'aménagement

Cadre d'aménagement régissant une municipalité régionale de comté. Le schéma tient sa validité d'application de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Le schéma fixe les grands paramètres à l'intérieur desquels sont développés et appliqués les plans d'urbanisme.

Taux critique

Cet indicateur constitue un seuil au-delà duquel l'accidentologie est jugée critique. Il est défini à l'aide des taux moyens d'accidents calculés pour des catégories de routes semblables.

Transport collectif

Terme générique regroupant tous les moyens de transport de personnes autres que l'automobile individuelle.

Transport commun

Au Québec, l'expression transport en commun correspond à une image restrictive du transport urbain, autobus ou métro. La notion de transport collectif est plus générale et couvre les autres modes d'exploitation ou de véhicules.

Véhicule lourd

Un véhicule lourd est défini comme un véhicule routier, de masse nette de plus de 3000 kg, fabriqué pour le transport de biens, d'un équipement qui y est fixé en permanence, ou des deux. Les autobus sont inclus dans cette catégorie. Les véhicules outils tels que les grues autoporteuses, les pelles sur roues, les chargeurs, etc., sont également considérés comme des véhicules lourds.

Bibliographie

- AMBSQ. *Statistiques*, Service Économie-Marchés.
- CONSEIL RÉGIONAL DE CONCERTATION ET DE DÉVELOPPEMENT DU SAGUENAY–LAC-SAINT-JEAN. *Plan stratégique régional Saguenay–Lac-Saint-Jean*, février 1996, 94 p.
- DESGAGNÉS, Pierre. *Population permis de conduire, kilométrage et participation au marché du travail, Projections provisoires pour le Québec et les régions administratives, 1996-2016*, MTQ, juillet 1998.
- DUCHESNE, J.-F., et al., 1996. *Synthèse des connaissances sur les risques à la santé humaine reliés aux divers usages de la rivière Saguenay, Rapport technique, zones d'intervention prioritaire 22 et 23*, Saint-Laurent Vision 2000, 1996, 115 pages avec annexes.
- DUCHESNE, J.-F., J. CHARTRAND et D. GAUVIN. *Synthèse des connaissances sur les risques à la santé reliés aux divers usagers du Saint-Laurent dans le secteur d'étude Estuaire maritime, Rapport technique, zone d'intervention prioritaire 18 de Saint-Laurent*, version 2000, 1996, 149 p.
- ENVIRONNEMENT CANADA, 1996. *Évaluation des risques aux ports de Montréal, Chicoutimi, Québec, Sept-Îles et Trois-Rivières*, Direction de la protection de l'environnement, Division des urgences environnementales, non paginé, avec annexes et cartes.
- GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *La voirie locale, Guide d'information, Partage des responsabilités entre le gouvernement les municipalités*, ministère des Transports, 1993, 73 p.
- MARQUIS, H. et autres. *Modifications physiques de l'habitat du poisson en amont de Montréal et en aval de Trois-Rivières de 1945 à 1988 et effets sur les pêches commerciales*, Groupe Environnement Schooner, pour Pêches et Océans Canada, 1991.

- MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement : Pour un aménagement concerté du territoire, Document complémentaire*, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, Québec, 1995, 32 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *ES-3 Projections de la population et des ménages, 1996-2021*, DESGAGNÉS, Pierre, Direction de la planification stratégique en transport, novembre 1999, 125 p. et annexes.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Le transport par autocar interurbain au Québec*, septembre 1995.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Les plans de transport – Vue d'ensemble*, Direction de la planification stratégique en transport, Service de l'économie et du plan directeur en transport, Québec, 1998.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan stratégique 1999-2002 du ministère des Transports*, Québec, 1999, 67 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Plan de transport du Saguenay–Lac-Saint-Jean, Étude technique numéro 3.1, *La démographie*, Direction du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau, juin 1999, 9 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. THIBEAULT, Jacques et LANGLOIS, Richard. *Études de sites. Module 1. Analyse des accidents*, Cahier de formation en sécurité routière, Cahier de formation en sécurité routière, Service de la sécurité dans les transports, 1998.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Vers un plan de transport des Laurentides, Diagnostic et esquisses d'orientation*, 1997, 181 p.
- PELLETIER, M., et autres. *Habitats côtiers perturbés dans le réseau Saint-Laurent en aval de l'île d'Orléans, Pêches et Océans Canada 1990, Rapport technique 1754*, 61 p.

- PLURAM. *Étude sur le développement et la commercialisation touristique du quad au Québec*, 1997.
- PROULX, Marc-Urbain, et Nathalie RIVERIN. *Le dynamisme entrepreneurial au Québec*, Université du Québec à Chicoutimi, Chicoutimi, 1998.
- RAYMOND, CHABOT, MUNICONSULT. *Étude de l'impact de l'augmentation de charge de 59 000 kg à 62 500 kg du train double de type B sur le chemin de fer d'intérêt local du nord du Québec, Rapport final*, janvier 1998, 79 p. et annexes.
- SAAQ. *Dossier statistique, Bilan 1998, Accidents, parc automobile, permis de conduire*, mai 1998.
- STATISTIQUE CANADA. *Le Quotidien*, 17 mars 1998, sur www.statcan.ca
- VACHON, Bernard. *L'atlas de l'évolution démographique des municipalités locales et des municipalités régionales de comté du Québec de 1951 à 1991, Union des municipalités régionales de comté et des municipalités locales du Québec*, 1994, 244 p.
- ZINS, BEAUCHESNE ET ASSOCIÉS. *Évaluation des impacts économiques directs de la pratique touristique de la motoneige au Québec*, 6 tomes, 1997.