

La mobilité dans l'agglomération de Trois-Rivières

Cécyle Trépanier

Volume 22, Number 57, 1978

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/021410ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/021410ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Trépanier, C. (1978). La mobilité dans l'agglomération de Trois-Rivières. *Cahiers de géographie du Québec*, 22(57), 377–392.
<https://doi.org/10.7202/021410ar>

Article abstract

Using data from Hydro-Québec files covering address changes within the Trois-Rivières agglomeration between April 1974 and March 1975, a matrix of intersectorial flows was compiled. This matrix served as the basis for analyzing residential mobility within the agglomeration. In this article the study is limited to zones of origin and destination. The results obtained allow a better comprehension of the process of residential locative changes in Trois-Rivières, of which the shape and direction displacement patterns are the most specific aspect. These are greatly influenced by the St-Maurice River which flows through the middle of the study area. Finally it is shown that the time and effort put into the compilation of a mobility matrix of the type described is of the utmost utility.

LA MOBILITÉ DANS L'AGGLOMÉRATION DE TROIS-RIVIÈRES

par

Cécyle TRÉPANIÉ

Département de Géographie, Université Laval, Québec, G1K 7P4

RÉSUMÉ

À partir d'un fichier de l'Hydro-Québec, renfermant des données sur les changements d'adresses dans l'agglomération de Trois-Rivières, d'avril 1974 à mars 1975, l'auteur a constitué une matrice des flux intersectoriels. Cette matrice a servi de base pour l'analyse de la mobilité résidentielle à l'intérieur de l'agglomération. Dans le présent article l'analyse est basée strictement sur les aires de départ et d'arrivée. Les résultats obtenus ont permis de mieux saisir les différentes tendances du processus de changement de résidence dans l'agglomération de Trois-Rivières dont l'aspect le plus spécifique concerne l'orientation des déplacements. Celle-ci est grandement influencée par la présence de la rivière St-Maurice au sein de l'agglomération. Enfin, on a démontré la richesse de l'information inhérente à la compilation de fichiers renfermant des données de changements d'adresses.

MOTS-CLÉS : Géographie urbaine, migrations, mobilité résidentielle intraurbaine, matrice de flux intersectoriels, fichier, suburbanisation, aires de départ et d'arrivée, agglomération de Trois-Rivières, Québec.

ABSTRACT

Residential Mobility in Greater Trois-Rivières.

Using data from Hydro-Québec files covering address changes within the Trois-Rivières agglomeration between April 1974 and March 1975, a matrix of intersectorial flows was compiled. This matrix served as the basis for analyzing residential mobility within the agglomeration. In this article the study is limited to zones of origin and destination. The results obtained allow a better comprehension of the process of residential locative changes in Trois-Rivières, of which the shape and direction displacement patterns are the most specific aspect. These are greatly influenced by the St-Maurice River which flows through the middle of the study area. Finally it is shown that the time and effort put into the compilation of a mobility matrix of the type described is of the utmost utility.

KEY WORDS: Urban geography, migrations Intraurban residential mobility, intersectorial flow matrix, suburbanization, sectors of origin and destination, agglomeration of Trois-Rivières, Québec.

*
* * *

Pour le géographe qui s'intéresse d'une façon particulière au développement des villes, le phénomène de la mobilité résidentielle apparaît comme l'un des sujets les plus significatifs. Bien que plusieurs études, du moins aux États-Unis, concluent à une relative stabilité des taux de mobilité résidentielle intraurbaine entre 1948 et 1965 (Simmons, 1968, p. 625), l'influence de ce processus n'en demeure pas moins fort importante dans l'évolution de la structure urbaine.

La présente recherche a pour objet l'analyse de la mobilité résidentielle à l'intérieur de l'agglomération de Trois-Rivières. Nous nous limiterons cependant à démontrer l'intérêt de l'information inhérente à la compilation d'un fichier renfermant des données sur les changements d'adresses et nous présenterons une analyse basée strictement sur les aires de départ et d'arrivée¹.

LE SURVOL DES ÉTUDES EMPIRIQUES DE MOBILITÉ RÉSIDENIELLE INTRAURBAINE

En 1968, Simmons (p. 649) soulignait le besoin de mesures régulières et systématiques des flux entre les aires résidentielles pour une meilleure compréhension des localisations intraurbaines. Quatre ans plus tard, Gilmour (1972, p. 295) soulignait lui aussi la nécessité d'identifier les courants migratoires par rapport aux points d'origine et de destination, et de les quantifier. Peu de chercheurs ont réussi à rassembler de telles données (Simmons, 1968, pp. 649-650; Moore, 1972, pp. 47-48). Au cours des années 1930, H.W. Green (cité dans Moore, 1972, p. 25) a constitué, en utilisant le "Real Property Inventory in Cleveland", une matrice d'information énorme sur les changements de résidence entre les secteurs de recensement. Malheureusement, cette source d'information n'a jamais été pleinement analysée, principalement à cause du problème de traitement d'une matrice de telle grandeur à cette époque (Moore, 1972, p. 25). Bien que les moyens d'analyse se soient largement développés depuis 1950, les efforts nécessaires pour assembler des données pertinentes ont continué à décourager l'analyse spatiale des déplacements intraurbains (Moore, 1972, p. 26). Toutefois, au moins deux études peuvent être mentionnées : celle de Barry (1968) qui a analysé une matrice de déplacements dans les aires métropolitaines basées sur les données de recensement des États-Unis en 1960 (cité dans Simmons, 1968, p. 650); et celle de Eric G. Moore (1969) portant sur les déplacements dans la partie méridionale de la ville de Brisbane. Dans ce dernier cas, les données ont été puisées par échantillonnage à 10% dans le registre électoral de 1961 (Moore, 1972, pp. 26 et 37).

Pour l'agglomération de Trois-Rivières, nous avons pu constituer une matrice des déplacements entre les secteurs de recensement en accédant à un fichier du bureau régional de l'Hydro-Québec. Ce fichier offrait la possibilité de dénombrer tous les déménagements résidentiels dont le point de départ se situait à l'intérieur de l'agglomération, pour une période d'un an, soit d'avril 1974 à mars 1975. La matrice qui a résulté de nos compilations constitue une base pour la compréhension de la mobilité résidentielle dans l'agglomération, ce que peu d'autres chercheurs ont réussi à mettre au point. L'agglomération de Trois-Rivières comptait 97 930 habitants en 1971 et regroupait quatre municipalités : Trois-Rivières (55 870 h), Trois-Rivières-Ouest (8 057 h), Cap-de-la-Madeleine (31 465 h), Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine (2 545 h) (figure 1).

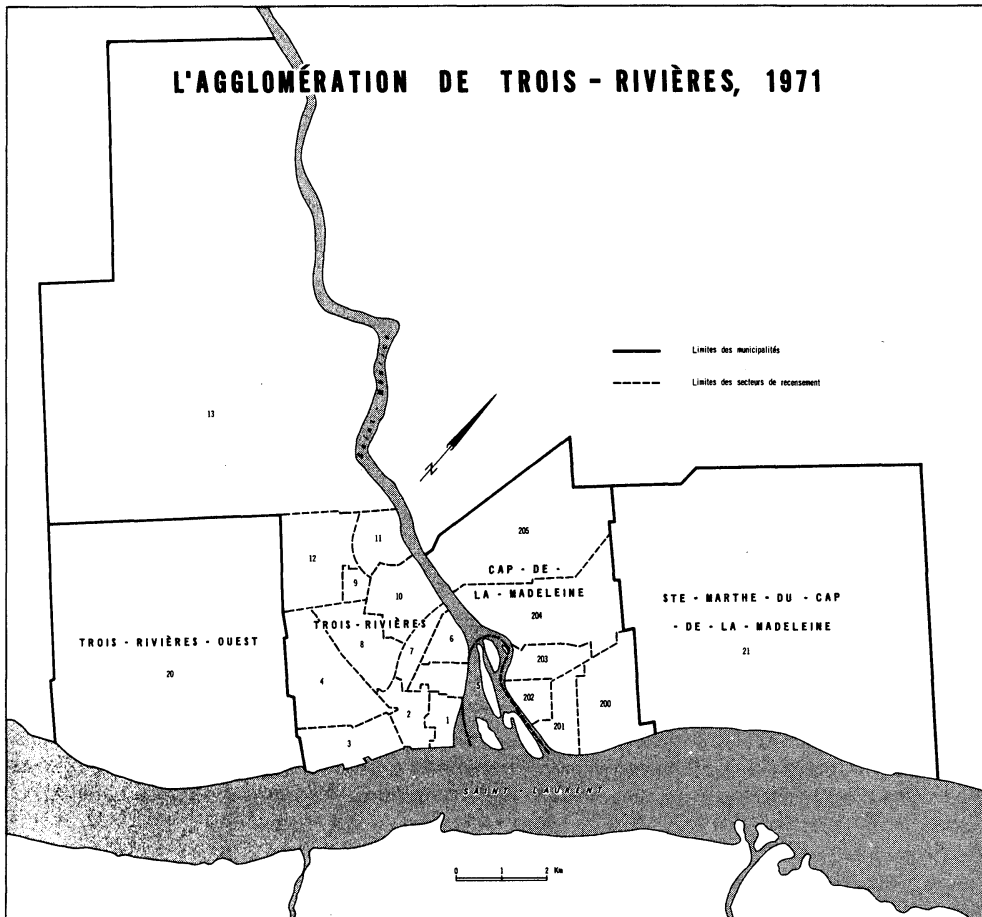
L'IMPORTANCE DES DÉPLACEMENTS RÉSIDENIELS À L'INTÉRIEUR DE L'AGGLOMÉRATION TRIFLUVIENNE

Si l'on se réfère au recensement de 1971, on constate que dans l'agglomération de Trois-Rivières, 43,8% de la population âgée de cinq ans et plus n'occupait plus, en 1971,

le même logement qu'en 1966, comparativement à 47,4% pour le Canada et 44,7% pour le Québec. À l'intérieur de la province, cette proportion est inférieure à celle de Montréal (51,9%), Québec (45,5%) et Sherbrooke (50,6%).

Ces résultats étant calculés sur une base quinquennale, il est difficile d'évaluer le taux de migration annuel. Les données que nous avons recueillies à l'Hydro-Québec nous révèlent que 4 435 ménages ont déménagé entre avril 1974 et mars 1975 dans l'agglomération de Trois-Rivières, ce qui représente 16,99% de tous les ménages de l'agglomération en 1971 (26 105) et 13,11% de tous les abonnés urbains de l'Hydro-Québec pour le district de Trois-Rivières en 1974 (33 819). Le premier taux comporte une certaine surévaluation attribuable au décalage entre l'utilisation des données datant de 1971 et celles de 1974. Pour le second, une légère sous-évaluation résulte du fait que le district de Trois-Rivières englobe quelques villages environnants, en plus de l'agglomération trifluvienne, ce qui a pour effet d'augmenter le nombre d'abonnés et de diminuer le taux de migration. C'est donc dire que le taux réel de migration devrait se situer plutôt entre 13 et 17%.

Figure 1



Il nous était impossible, à partir de la même source de données, de comparer le taux de migration de l'agglomération de Trois-Rivières avec celui d'autres villes québécoises. Nous avons donc utilisé pour cela les relevés effectués par la compagnie de téléphone Bell Canada. Cette fois-ci, les chiffres sont compilés sur la base d'unité spatiale qu'on appelle échange, notion un peu plus englobante que la ville. Ainsi, d'après cette nouvelle source, l'agglomération de Trois-Rivières possède un taux de migration de 12,04% comparativement à 14,32% pour Sherbrooke et 13,03% pour Québec². Tout compte fait, il semble donc que le Trifluvien migre moins que le Canadien moyen ou le Québécois moyen, et moins également que le Montréalais, le Sherbrookoïse et le citoyen de la ville de Québec.

Tableau 1

Zones de destination des migrants des municipalités de l'agglomération de Trois-Rivières, 1974

Municipalité de départ	Zone d'arrivée	Agglomération de Trois-Rivières	Couronne périphérique			Total
			Rive Nord	Rive Sud	Autre	
Trois-Rivières	Nombre	1581	90	36	318	2025
	%	78,07	4,44	1,78	15,70	
Cap-de-la-Madeleine	Nombre	855	75	12	138	1080
	%	79,17	6,94	1,11	12,78	
Trois-Rivières-Ouest	Nombre	170	19	11	69	269
	%	63,20	7,06	4,09	25,65	
Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine	Nombre	70	5	0	13	88
	%	79,55	5,68	0,00	14,77	
Agglomération de Trois-Rivières	Nombre	2676	189	59	538	3462
	%	77,30	5,46	1,70	15,54	

Source : Fichier de l'Hydro-Québec, Trois-Rivières.

LES ZONES DE DESTINATION DES MIGRANTS DES MUNICIPALITÉS DE L'AGGLOMÉRATION

De toutes les interrogations portant sur la mobilité résidentielle, la destination des migrants est sans contredit l'une des plus fondamentales. Elle intéresse non seulement le spécialiste de l'espace, préoccupé par une cohabitation harmonieuse des activités urbaines dans la ville, l'administration municipale soucieuse des nombreux services à offrir à ses résidents, le spéculateur et le promoteur désireux de réaliser un profit substantiel, mais aussi le ménage qui doit choisir une localisation parmi les possibilités qui lui sont offertes lors d'un changement de résidence. Selon Rossi (1955, p. 9), la localisation est le troisième critère de sélection considéré par un ménage dans la recherche d'une nouvelle résidence. Au recensement de 1971, l'agglomération de Trois-Rivières bénéficiait d'un des taux de relocalisation intraurbaine les plus élevés des vingt-huit agglomérations urbaines et régions métropolitaines canadiennes. Elle occupait le quatrième rang avec un pourcentage de 61,85% après St. John (66,62%), Sault Ste-Marie (66,21% et Thunder Bay (65,48%), se classant ainsi au-dessus de la moyenne provinciale (54,64%) et de la moyenne nationale (49,49%).

Lors de la compilation des changements d'adresse du fichier de l'Hydro-Québec, le lieu d'arrivée a été omis dans 21,94% des cas, de sorte que l'analyse des zones de destination des ménages de l'agglomération qui ont déménagé, se fera à partir d'un total de 3 462 au lieu de 4 435 ménages. Selon ces données, en 1974, l'agglomération de

Trois-Rivières a retenu 77,30% des ménages ayant déménagé (tableau 1). Il n'en demeure pas moins selon cet échantillon, qu'une proportion non négligeable des ménages qui changent de résidence quittent l'agglomération. Nous avons subdivisé ces migrants en deux groupes : ceux qui se relocalisent à proximité de la ville et qui sont susceptibles de continuer d'entretenir avec cette dernière des relations étroites, et les autres. En ce qui concerne le premier groupe, nous avons jugé bon de distinguer la rive sud de la rive nord, afin d'évaluer l'influence de l'obstacle qu'est le Saint-Laurent sur la localisation en zone périurbaine. Pour toutes les municipalités, la zone de destination « autre » accapare au moins deux fois plus de migrants que la couronne périphérique, sauf pour la municipalité du Cap-de-la-Madeleine. Dans les deux zones la municipalité de Trois-Rivières-Ouest domine. Il faut remarquer que c'est pour les migrants de cette municipalité que la rive sud est la plus populaire, sans doute à cause de son accessibilité, puisque le pont Lavolette enjambe le fleuve à partir de cet endroit. Enfin, on doit préciser que l'importance relative des migrants de l'agglomération, par municipalité d'origine est à peu près le même pour la période 1966-1971 (selon Statistique Canada) que pour l'année 1974 (selon le fichier de l'Hydro-Québec), et qu'elle est proportionnelle à la taille de la municipalité : Trois-Rivières, 58,15% ou 58,49%; Cap-de-la-Madeleine, 31,11% ou 31,20%; Trois-Rivières-Ouest, 8,67% ou 7,77% et, Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine, 2,06% ou 2,54%.

LA MOBILITÉ RÉSIDENTIELLE INTRAURBAINE

Pour l'agglomération de Trois-Rivières, qui regroupe quatre municipalités, l'analyse de la mobilité résidentielle peut s'effectuer d'abord sur la base municipale, puis au niveau des secteurs de recensement.

Analyse de la mobilité résidentielle intermunicipale (figure 2)

Le recensement de 1971 révèle que ce sont les résidents de la municipalité de Trois-Rivières-Ouest qui ont le taux de déplacement le plus élevé de l'agglomération alors que près de la moitié de la population de cinq ans et plus (47,22%) a migré de 1966 à 1971. Ils sont suivis par ceux des municipalités de Trois-Rivières (44,52%), du Cap-de-la-Madeleine (42,60%) et de Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine, dont seulement le tiers de la population (33,81%) a changé de résidence pendant cette même période quinquennale.

Quant à la proportion des migrants qui se relocalisent dans leur municipalité de départ, elle est d'autant plus importante que la population de la municipalité est grande, bien que la relation ne soit pas proportionnelle et encore moins universelle ! C'est ainsi qu'en 1974 Trois-Rivières bénéficie d'un taux de relocalisation de 61,73%, comparativement à 59,17% pour Cap-de-la-Madeleine, 26,02% pour Trois-Rivières-Ouest et 25% pour Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine. Comparativement à la période 1966-1971, le contraste le plus frappant est la baisse relativement importante de ce taux pour les municipalités de Trois-Rivières-Ouest et de Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine. Le fait que ces municipalités possèdent des taux de mobilité intramunicipale plus faible que les autres municipalités de l'agglomération peut s'expliquer par la plus grande homogénéité dans le type et la qualité du logement et la proportion plus forte des propriétaires; les causes de cette diminution, de l'ordre de 23,04% et de 14,02%, sont cependant moins facilement explicables. On peut penser qu'une proportion plus élevée de ménages quittent l'agglomération, notamment dans la municipalité de Trois-Rivières-Ouest, ou encore que des secteurs de Trois-Rivières et du Cap-de-la-Madeleine exercent un attrait prononcé pour les migrants de ces municipalités. On peut également y voir l'effet du développement domiciliaire ré-

cent axé sur la construction de maisons unifamiliales achetées par des gens qui désirent « s'établir ». On n'achète pas une maison pour la revendre immédiatement.

En analysant les échanges entre les municipalités et les déplacements résidentiels à l'intérieur de chacune, on observe quatre grandes tendances (tableau 2) :

1) Il y a peu d'échanges entre les municipalités de Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine et Trois-Rivières-Ouest.

2) Les flux de la municipalité de Trois-Rivières vers celle de Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine et de la municipalité du Cap-de-la-Madeleine vers celle de Trois-Rivières-Ouest sont aussi très faibles.

3) Pour les municipalités de Trois-Rivières-Ouest et de Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine, les déplacements vers la municipalité adjacente sont supérieurs aux déplacements intermunicipaux.

4) Les municipalités de Trois-Rivières et du Cap-de-la-Madeleine bénéficient d'un taux de mobilité interne plus élevé que les flux intermunicipaux; parmi ces derniers, les

Figure 2

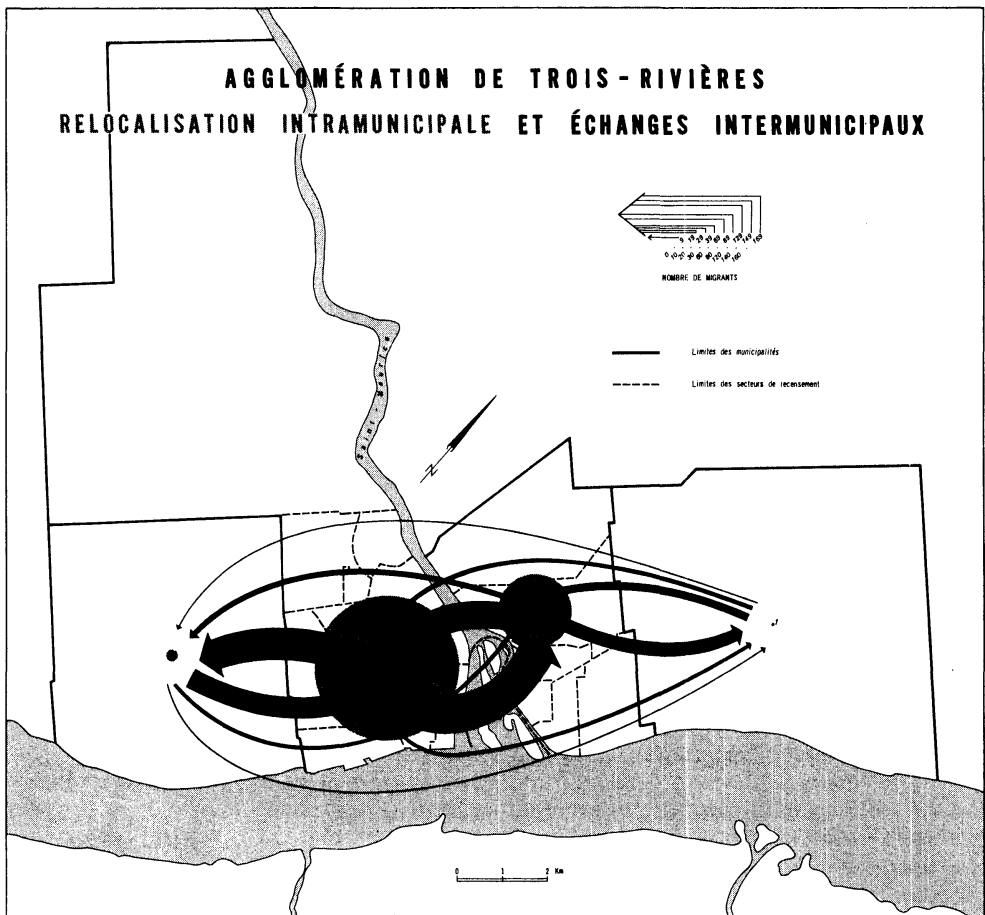


Tableau 2

Taux de relocalisation intramunicipale et des échanges intermunicipaux, agglomération de Trois-Rivières, 1974

Municipalité de départ	Municipalité d'arrivée	Trois-Rivières	Cap-de-la-Madeleine	Trois-Rivières-Ouest	Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine	Total
Trois-Rivières	Nombre	1250	168	148	15	1581
	% 1	79,06	10,63	9,36	0,95	
	% 2	61,73	8,30	7,31	0,74	78,07
Cap-de-la-Madeleine	Nombre	122	639	28	66	855
	% 1	14,27	74,74	3,27	7,72	
	% 2	11,30	59,17	2,59	6,11	79,17
Trois-Rivières-Ouest	Nombre	82	12	70	6	170
	% 1	48,24	7,06	41,18	3,53	
	% 2	30,48	4,46	26,02	2,23	63,20
Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine	Nombre	10	35	3	22	70
	% 1	14,29	50,00	4,29	31,43	
	% 2	11,36	39,77	3,41	25,00	79,55
Agglomération	Nombre	1464	854	249	109	2676
	% 1	54,71	31,91	9,30	4,07	
	% 2	42,29	24,67	7,19	3,15	77,30

Notes :

% 1. Pourcentage calculé par rapport au nombre de migrants de la municipalité qui migrent à l'intérieur de l'agglomération.

% 2. Pourcentage calculé par rapport au nombre total de migrants de la municipalité, à l'intérieur et à l'extérieur de l'agglomération.

Source : Fichier de l'Hydro-Québec, Trois-Rivières.

échanges réciproques sont les plus importants, bien que dans le cas de la municipalité de Trois-Rivières, le flux vers la municipalité de Trois-Rivières-Ouest ne compte que vingt déplacements de moins que celui vers la municipalité du Cap-de-la-Madeleine.

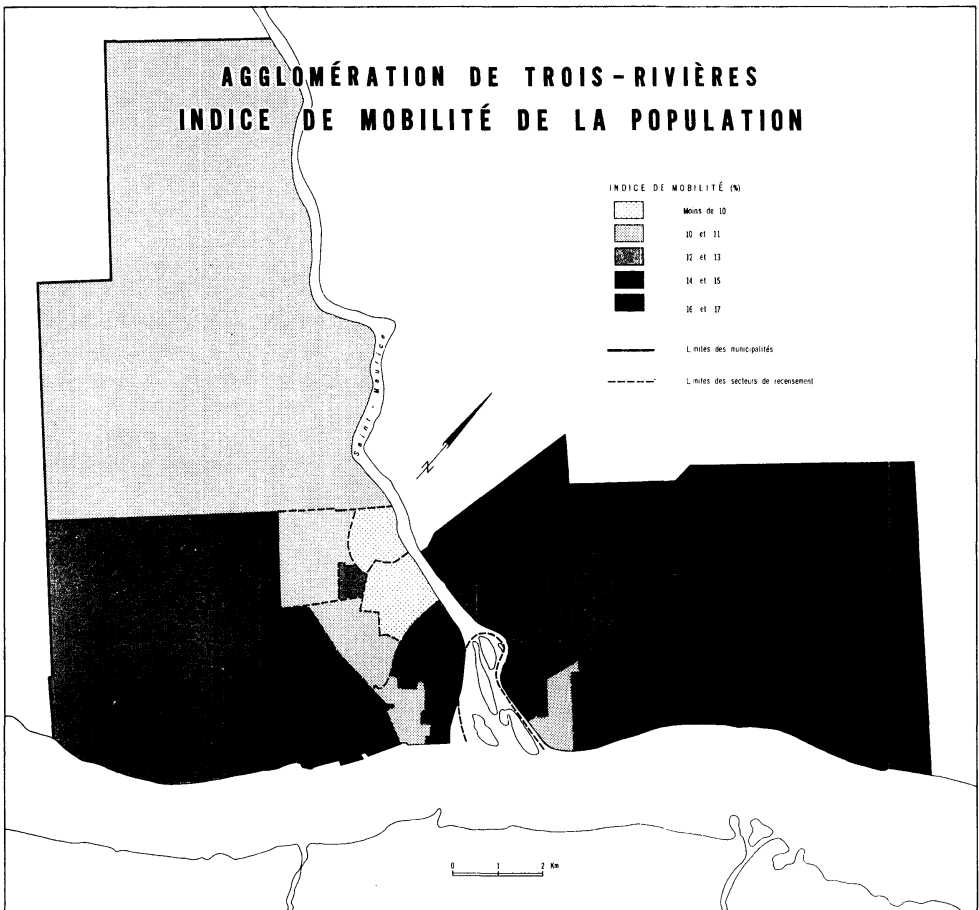
L'analyse de la mobilité résidentielle intermunicipale ne doit pas seulement être envisagée en termes de destinations préférentielles, mais elle doit aussi viser à établir le bilan des déplacements résidentiels pour les différentes municipalités. Ainsi il est fondamental de constater que la municipalité de Trois-Rivières enregistre des pertes dans ses échanges avec toutes les municipalités. En effet, elle concède 66 ménages à la municipalité de Trois-Rivières-Ouest, 46 à celle du Cap-de-la-Madeleine et 5 à la municipalité de Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine, pour un grand total de 117. Pour la municipalité du Cap-de-la-Madeleine, la situation est beaucoup moins tragique puisque les gains et les pertes s'équilibrent : elle gagne 46 ménages de la municipalité de Trois-Rivières, alors qu'elle en concède 31 à celle de Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine et 16 à celle de Trois-Rivières-Ouest. Il apparaît donc que les gagnantes incontestables de ces échanges migratoires sont les municipalités de Trois-Rivières-Ouest et de Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine, où la fonction résidentielle est d'ailleurs prépondérante. La première comptabilise des gains totaux de 79 ménages et elle n'abandonne que 3 ménages à la municipalité de Ste-Marthe-du-Cap-de-la-Madeleine. Cette dernière, dont les gains se chiffrent à 39 ménages, est bénéficiaire dans ces échanges avec toutes les municipalités. Dans les deux cas, c'est avec la municipalité adjacente qu'elles obtiennent 80% de leurs gains. Au train où vont les choses, il ne serait pas étonnant que la municipalité de Trois-Rivières continue de voir diminuer sa population comme ce fut le cas de 1966 à 1971³.

Analyse de la mobilité résidentielle intersectorielle (figure 3)

L'analyse de la mobilité résidentielle, au niveau des secteurs d'une aire urbaine, est des plus instructive, puisqu'elle est susceptible, d'une part, de faire ressortir la différenciation qui existe à l'intérieur de l'aire considérée et, d'autre part, de faire découvrir des régularités dans les flux intersectoriels, permettant de cerner de plus près le processus qui les engendre. Toutefois, il ne faudrait pas penser que la mobilité résidentielle se présente comme un phénomène très clair. À ce sujet, Johnston (1971, p. 295) affirme que démêler le modèle complexe des migrations intraurbaines dans toutes ses composantes est un problème difficile, surtout parce que le même modèle spatial de migrations pourrait être produit par divers processus.

La première question qui vient à l'idée concerne l'indice de mobilité, c'est-à-dire la proportion des ménages qui se déplacent à l'intérieur de chacun des secteurs. Une fois de plus, nous nous heurtons à un problème de correspondance des données, puisque nous devons utiliser le nombre de ménages en 1971 alors que les déplacements résidentiels correspondent à l'année 1974. Comme la construction domiciliaire a été relativement intense durant cette période, principalement dans les secteurs périphériques, une surévaluation des taux est à prévoir pour ces secteurs.

Figure 3



Selon une recherche de W. Albig en 1933 (cité dans Moore, 1972, p. 26), les taux de mobilité tendent à diminuer à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville. En 1961, Eric G. Moore (cité dans Moore, 1972, p. 26), dans une étude sur la partie sud de la ville de Brisbane, constate que les taux sont plus élevés dans le centre de la ville qu'à la périphérie. Il ajoute aussi que les hautes valeurs ont tendance à s'étendre vers l'extérieur à partir du centre de la ville en bordure des artères principales, alors que les aires intercalées entre ces artères sont caractérisées par des valeurs plus faibles.

Dans l'agglomération de Trois-Rivières, la différence maximum entre les taux de mobilité des secteurs de l'agglomération se chiffre à 9,74%. Le secteur 6 possède le taux le plus élevé, 16,50%, et le secteur 10, le taux le plus faible, 6,76%. Malgré cette faible variation⁴, si l'on se réfère à la figure 2, on s'aperçoit qu'il y a bien une opposition entre les secteurs périphériques et les secteurs centraux, du moins sur la rive droite du St-Maurice. Cependant, le secteur 2 où se situe le centre-ville de l'agglomération, échappe à cette règle en présentant un taux plus bas que les autres secteurs de la basse ville. Sur la rive gauche du St-Maurice, la situation est beaucoup plus confuse. Toutefois, on doit considérer que la variation maximum des taux de mobilité n'y est que de 3,59% et qu'au moins deux secteurs (205 et 21) sont affectés par une sur-évaluation. On peut ajouter que la variabilité de la superficie des secteurs, parfois assez impressionnante, n'est pas de nature à favoriser une juste approximation des taux de mobilité. Simmons (1968, p. 627) a aussi souligné ce problème commun à toutes les études de migration, où une grande unité d'observation permet aux gens de migrer plus loin sans traverser une frontière. Pour la même raison, il est impossible, comme l'a fait Moore, de voir l'influence des voies radiales sur la répartition des taux de mobilité.

C'est à partir de quelques conclusions de Eric G. Moore sur la structure spatiale des flux intraurbains, au niveau des secteurs, que nous allons poursuivre cette analyse, tout en faisant ressortir les caractères que revêt le phénomène de la mobilité résidentielle dans l'agglomération de Trois-Rivières (tableau 3 et figures 4 et 5).

1) Les déplacements sont fortement influencés par la distance, car une grande proportion d'entre eux se terminent à l'intérieur de l'aire d'origine et l'intensité de l'interaction diminue généralement avec l'augmentation de la distance à partir de l'aire d'origine (Moore, 1972, p. 26). Cette affirmation se vérifie dans ses deux composantes. Pour chaque secteur donné, à une exception près (le secteur 11) le flux intrasectoriel est supérieur à tous les autres flux originant du secteur. L'importance relative des déplacements à l'intérieur d'un secteur par rapport à l'ensemble des déplacements qui y prennent naissance, est en moyenne de 25,19% et l'intervalle maximum est de 26,90%⁵. Toutefois, si l'on exclut le secteur 11, où le taux de mobilité intrasectorielle est de 8,33%, il tombe à 16,95%. Le secteur 11 déroge vraiment de la situation d'ensemble. On peut l'expliquer par le fait que plus de 80% (81,25%) des logements y sont occupés par des propriétaires; l'homogénéité relativement grande dans le type de logements incite les résidents à changer de secteur pour satisfaire leurs nouveaux besoins ou aspirations. De plus, le site joue ici un rôle certain en raison de sa localisation dans une sorte de cuvette et d'un tracé de rues souvent complexe, qui en réduit l'accessibilité.

Par ailleurs, on devrait s'attendre à ce que la proportion des gens qui se relocalisent dans leur secteur d'origine diminue graduellement du centre vers la périphérie. En effet, on admet généralement que les aires centrales sont caractérisées par une population plus instable qu'on qualifie souvent de captive. Se définissant par un statut socio-économique faible et/ou par un cycle de vie avancé, cette population cherche à améliorer ses conditions de logement, mais elle doit rester confinée dans son aire de départ parce qu'elle ne peut se permettre de payer un logement plus dispendieux (Cliche et Naud, 1975,

Figure 4

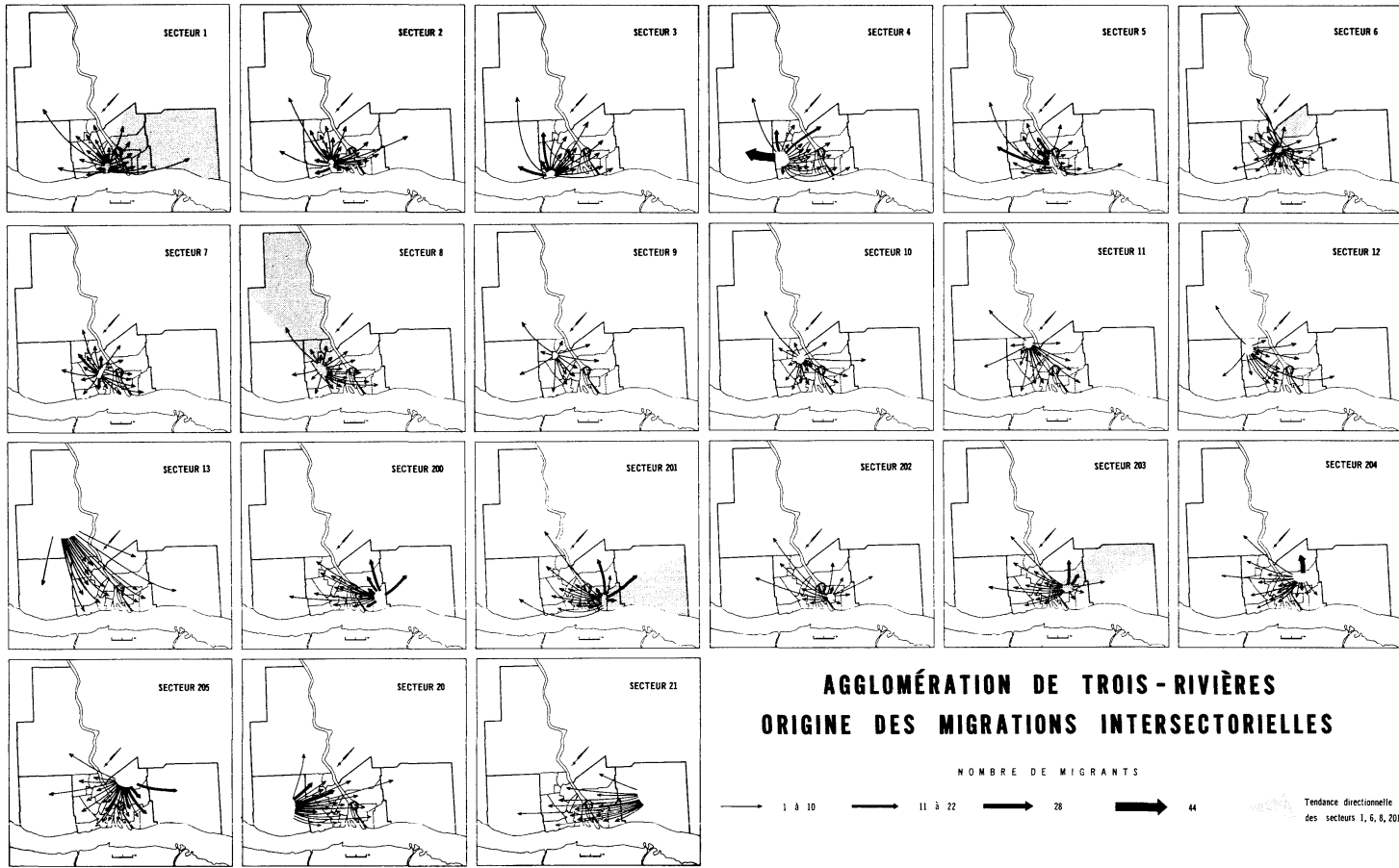


Figure 5

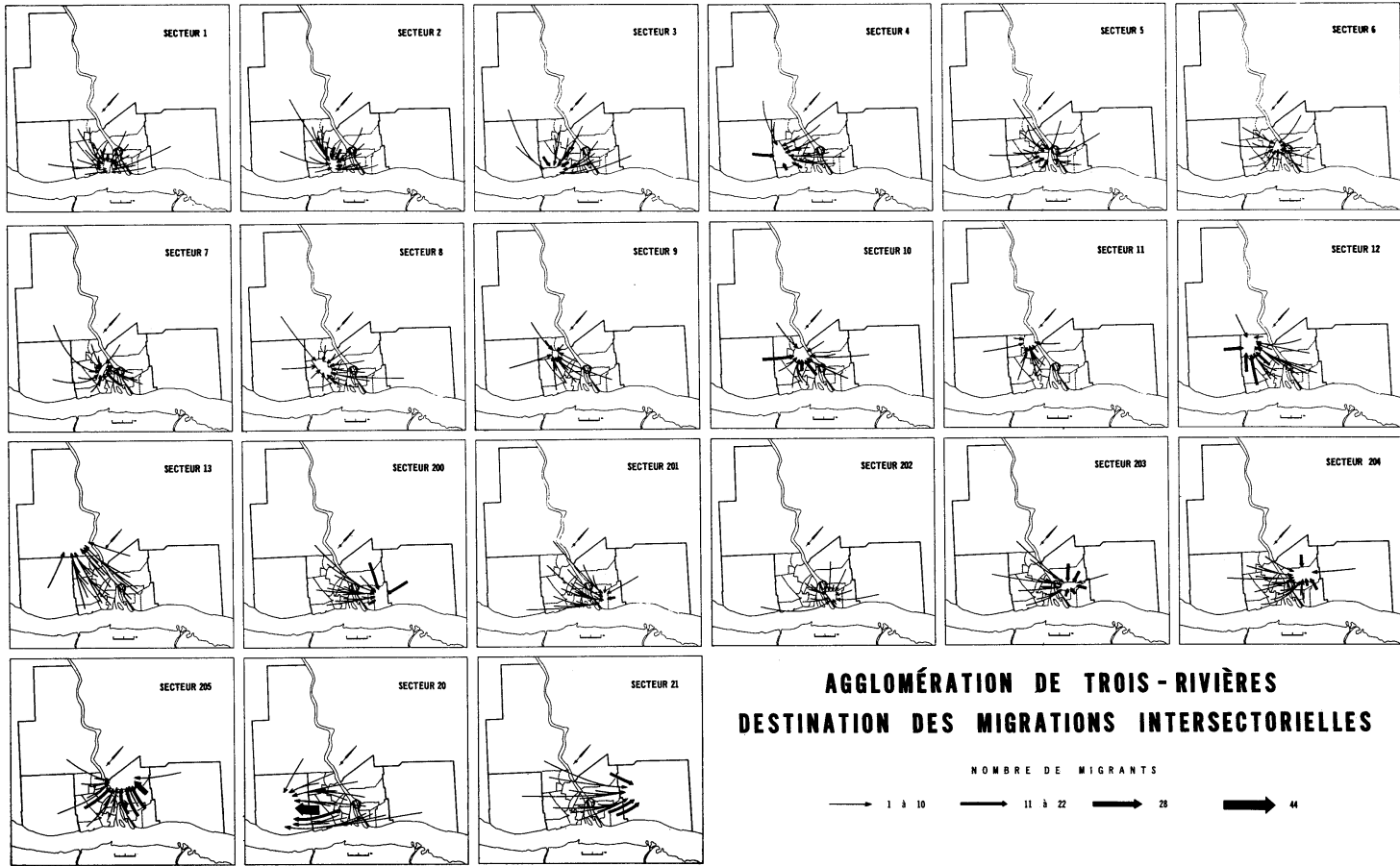


Tableau 3
Matrice des flux intersectoriels, agglomération de Trois-Rivières

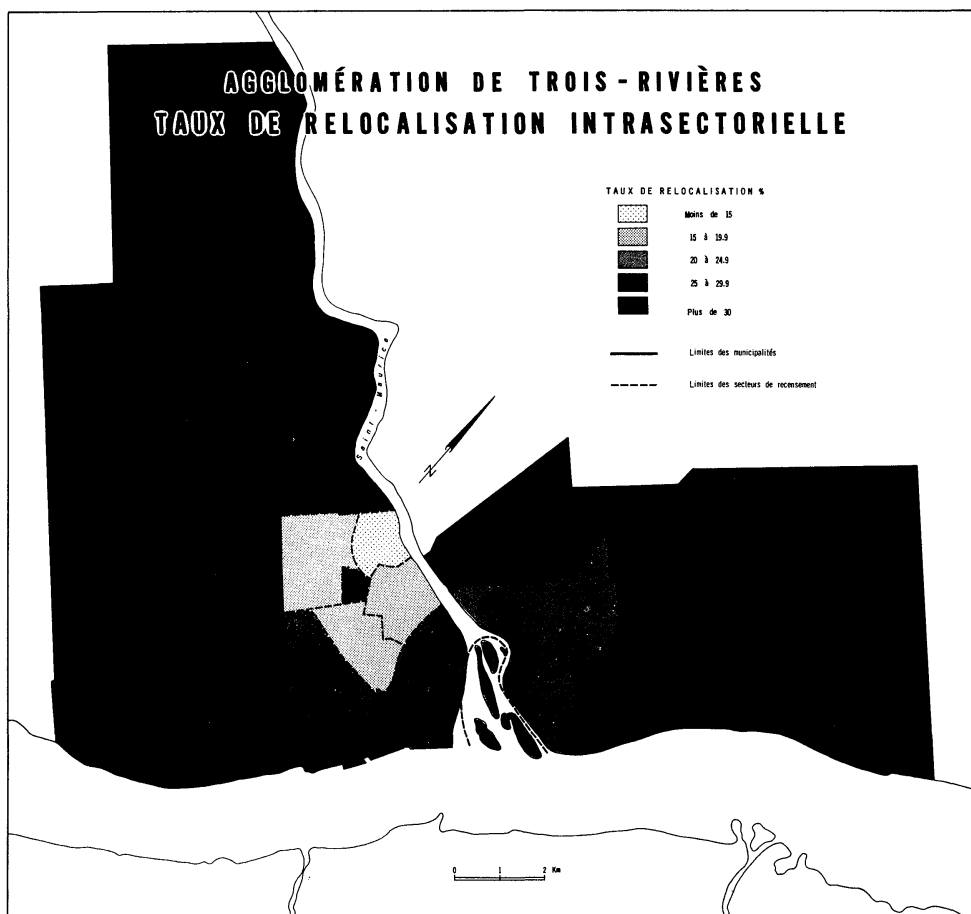
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	200	201	202	203	204	205	20	21	
Secteur de départ	Secteur d'arrivée																						
	1	68	17	8	4	4	11	7	6	1	1	5	0	6	2	2	1	2	2	2	5	5	3
2	58	9	13	13	11	11	9	7	6	1	8	2	6	4	5	5	1	2	2	2	2	6	3
3	9	10	73	21	4	5	1	5	1	2	4	0	13	5	1	2	0	2	6	7	22	0	
4	4	4	19	66	8	8	3	8	10	0	10	7	18	9	1	2	0	1	4	12	44	1	
5	12	9	5	5	42	8	13	6	3	3	11	4	4	4	4	3	1	4	4	7	12	1	
6	8	14	5	10	9	53	8	3	3	3	5	4	8	2	3	1	1	1	6	10	9	1	
7	10	15	3	8	9	9	52	4	5	15	3	14	2	2	1	2	2	3	3	8	10	0	
8	1	3	1	6	2	2	2	2	20	1	5	2	5	3	1	2	0	1	4	4	8	0	
9	0	1	3	0	1	2	1	1	0	14	0	2	6	2	0	0	0	0	2	2	4	0	
10	1	3	3	1	0	3	2	2	2	0	14	2	4	2	2	1	0	0	0	3	9	3	
11	3	1	1	0	1	0	2	2	2	1	5	4	2	4	1	0	0	1	1	1	1	0	
12	3	1	0	4	0	2	0	0	0	1	7	2	17	6	0	1	0	0	1	2	5	1	
13	0	1	3	7	4	0	1	2	1	1	1	0	8	23	1	1	0	2	0	1	1	2	
200	1	7	0	5	4	1	2	0	0	1	2	0	6	0	78	20	5	11	17	14	6	20	
201	1	1	2	2	1	1	1	1	1	0	0	0	1	2	22	32	10	14	6	19	1	13	
202	2	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1	8	10	25	16	10	10	7	6	
203	3	2	1	3	0	3	1	1	1	0	2	0	3	1	6	7	10	36	16	20	5	6	
204	2	2	2	3	2	2	0	1	1	0	1	0	5	1	5	3	5	11	29	28	2	8	
205	1	3	1	2	4	1	1	2	2	0	5	2	5	4	11	6	6	16	21	76	7	13	
20	2	6	8	13	3	2	7	2	2	15	6	13	3	3	0	1	0	2	3	6	70	6	
21	2	1	2	1	1	0	0	0	1	2	2	0	0	0	11	4	2	5	6	7	3	22	

Source : Fichier de l'Hydro-Québec, Trois-Rivières, 1974-1975.

pp. 70-71). Si l'on se réfère à la figure 6, on s'aperçoit que la réalité n'est pas aussi simple. Dans le cas de la municipalité de Trois-Rivières, la diminution du taux de relocalisation intrasectorielle du centre vers la périphérie est un phénomène perceptible. Toutefois, il faut admettre que la municipalité du Cap-de-la-Madeleine respecte davantage « la loi de la moyenne ». À prime abord, il est aussi surprenant de voir que quatre secteurs périphériques conservent plus de 25% de leurs migrants. Mais la taille des secteurs, le statut municipal de deux d'entre eux et, peut-être même la spécificité du milieu, sont des raisons aptes à favoriser la mobilité interne dans ces secteurs.

Pour vérifier si l'intensité de l'interaction diminue avec l'augmentation de la distance de l'aire d'origine dans l'agglomération de Trois-Rivières, on doit se référer aux figures 4 et 5. Nous avons représenté sur cette carte des flux intersectoriels d'intensité variable, mais dont le plus petit compte un minimum de dix migrants. On remarque que ce sont les aires adjacentes à l'aire d'origine qui sont ordinairement les plus favorisées et qui reçoivent le flux le plus important. Deux exceptions toutefois : le flux du secteur 20 vers le secteur 10, qui est supérieur à ceux dirigés vers le secteur 12 et le secteur 4; et le flux du secteur 203 vers le secteur 205 qui est supérieur à ceux destinés aux secteurs 204 et 202.

Figure 6

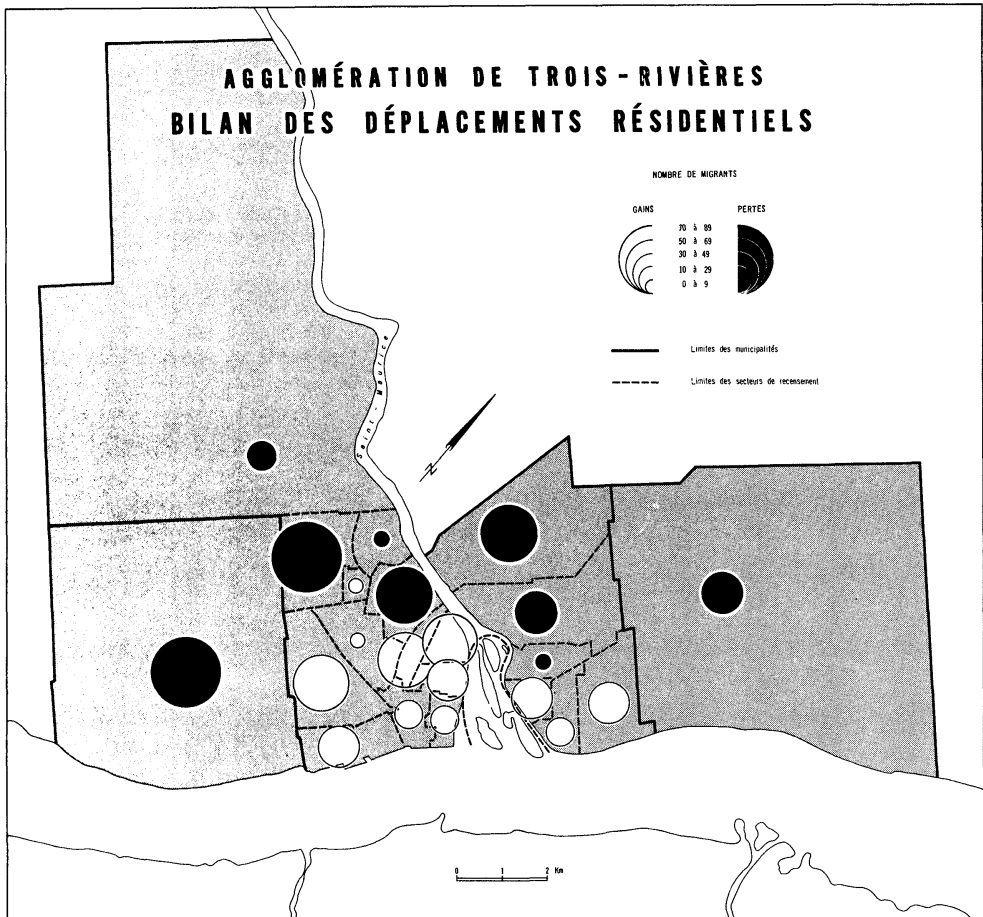


Un trait notable et très caractéristique de la structure physique de l'agglomération caractérise les secteurs qui bordent le Saint-Maurice. Bien que deux ponts relient les deux rives de ce cours d'eau, seul un flux de 10 à 14 migrants, originant du secteur 6, le traverse. Ainsi, bien qu'il faut reconnaître que la distance est sans contredit un facteur très important pour le choix de la zone de destination, il est nécessaire, dans le cas de l'agglomération de Trois-Rivières, d'ajouter que son rôle est effectif de part et d'autre du Saint-Maurice, mais non au niveau de l'ensemble de l'agglomération.

2) Les déplacements tendent à rester concentrés dans le secteur de la ville où ils prennent naissance. Le terme secteur signifie ici le segment de forme en coin dont le sommet est au centre de la ville et qui est centré sur l'axe radial qui traverse l'aire d'origine à partir du centre-ville. Cette tendance devient plus forte à mesure qu'on s'éloigne du centre-ville (Moore, 1972, p. 36). Bien que la taille des secteurs de l'agglomération de Trois-Rivières soit un obstacle à la vérification précise de cette affirmation, on peut voir que la situation y est différente. Ainsi, après avoir sélectionné quelques secteurs du recensement de l'agglomération, les secteurs 1, 6, 8, 201 et 203, nous avons cartographié la répartition des déplacements qui en proviennent (figure 5)⁶. Dans chacun des cas, il est évident que le secteur défini par Moore semble peu adapté aux conditions physiques qui caractérisent l'agglomération de Trois-Rivières. En effet, outre la carte des flux intersectoriels (figures 4 et 5), qui indique l'influence prédominante du Saint-Maurice sur l'orientation des déplacements, leur distribution par municipalité indique qu'en moyenne 66,54% des migrants intraurbains d'un secteur de recensement ne traversent pas le Saint-Maurice lors d'un changement de résidence. Cette proportion peut atteindre jusqu'à 75,32% (secteur 3), mais elle ne descend jamais en dessous de 55,92% (secteur 12). Par contre, ceux qui s'implantent sur la rive opposée représentent à peine 10,61% des migrants intraurbains d'un secteur, bien que cette proportion varie de 5,38% (secteur 12) à 17,29% (secteur 204). Ainsi, il nous semble plus justifié de dire que les déplacements tendent à être concentrés de part et d'autre du Saint-Maurice, selon la municipalité d'origine.

3) Bien qu'il existe des contre-flux pour chaque flux, les déplacements tendent à se faire au profit de la périphérie. Ceci reflète une nette suburbanisation pour les individus demeurant dans la ville, quoique l'effet du déplacement total peut ne pas être le même; par exemple, la répartition des nouveaux résidents à l'intérieur de l'agglomération peut se faire substantiellement en faveur de la partie interne de la ville (Moore, 1972, p. 36). En ce qui a trait à notre recherche, nous ne sommes concernés que par la première partie de cette affirmation, puisque nous ne disposons d'aucune donnée sur les nouvelles arrivées dans l'agglomération. Cependant, il est facile de vérifier quels sont les secteurs qui bénéficient le plus de ces échanges intersectoriels en faisant le bilan au niveau de chacun des secteurs. La représentation spatiale de ce bilan (figure 7) confirme de façon très claire que les déplacements se font nettement en faveur des secteurs périphériques. Les secteurs 12 et 20 sont les plus favorisés avec des gains de 88 et de 79 ménages. Un peu plus loin viennent les secteurs 10 et 205 avec des gains comparables de 62 et de 57 ménages. On peut préciser, toutefois, que le secteur 10, contrairement aux autres secteurs précités, n'apparaît pas comme un nouveau secteur en pleine expansion, mais il est caractérisé plutôt par un développement limité aux terrains dont s'est départie une communauté religieuse de l'agglomération. Les autres gains importants sont enregistrés par les secteurs 21 (39), 204 (31) et 13 (17). Enfin, quatre secteurs (11, 203, 8 et 9) équilibrent leurs pertes et leurs gains et tous les autres subissent des pertes. On peut noter aussi que les gains atteignent des valeurs plus élevées que les pertes, ce qui s'explique aisément par le fait que le nombre de secteurs subissant des pertes est supérieur au nombre de secteurs caractérisés par des gains. Le phénomène de la suburbanisation est donc une réalité des plus évidentes dans l'agglomération de Trois-Rivières.

Figure 7



Bien que limitée à une seule année, la matrice des flux intersectoriels de l'agglomération de Trois-Rivières nous a offert un support riche en informations pour l'analyse des déplacements résidentiels. De fait, certaines tendances se sont clairement dessinées, nous permettant de mieux saisir le phénomène de la mobilité résidentielle dans l'agglomération. On a pu constater, par exemple, la situation défavorable de la municipalité de Trois-Rivières dans le bilan des échanges avec les autres municipalités de l'agglomération; l'importance du phénomène de la suburbanisation, les déplacements se faisant au profit de la périphérie; l'influence de la distance sur les déplacements résidentiels mais surtout, la spécificité de l'orientation de ces déplacements. Cette spécificité se traduit, comme nous l'avons vu, par une coupure des flux résidentiels de part et d'autre des deux rives de la rivière St-Maurice et ceci en dépit de la taille moyenne de l'agglomération étudiée. L'analyse des déplacements intra-urbains intersectoriels constitue un point de départ à une meilleure compréhension du comportement individuel des migrants et pourrait être poursuivie par la mise en relation des variables de mobilité et des caractéristiques sociales et économiques des aires de départ et d'arrivée.

Soulignons une fois de plus le fait que tout chercheur qui s'intéresse à la mobilité résidentielle se voit confronté dès le départ avec un problème de disponibilité des données. Cette situation nous apparaît d'autant plus regrettable que bien souvent des fichiers renfermant des données très pertinentes se perdent en raison de l'indifférence de personnes ou d'institutions-ressources. Comme le démontre la présente recherche sur la mobilité résidentielle dans l'agglomération trifluvienne, la valeur intrinsèque de telles données ne saurait être mise en doute. D'autre part, leur compilation sur une base régulière nous apparaît une nécessité primordiale pour la recherche urbaine étant donné que cette information est reliée directement au processus même de la dynamique et de la croissance des villes.

NOTES

¹ Le présent article résume quelques éléments d'une thèse de maîtrise présentée par l'auteur et dirigée par Louis Trotier du département de Géographie de l'université Laval : *La mobilité résidentielle dans l'agglomération de Trois-Rivières : aires sociales et directions privilégiées des déplacements résidentiels*; mars 1977, 312 pages, 28 figures. Nous tenons à remercier la Société Centrale d'Hypothèques et de Logement pour son appui financier au projet.

² Pour Sherbrooke et Québec, les données citées sont pour l'année 1975. Pour Trois-Rivières ce même taux est de 12,40% en 1975.

³ La population de la municipalité de Trois-Rivières passe de 57 540 à 55 870 de 1966 à 1971 (Recensement du Canada, 1971).

⁴ Dans l'étude de Moore, la valeur maximum était de 35% et la plus faible inférieure à 8,01%. Moore, 1972, pp. 26 et 28.

⁵ Algib, Caplow et Green ont aussi constaté dans leur recherche que le quart de tous les déplacements ont lieu à l'intérieur du même secteur de recensement (cités dans Simmons, 1968, p. 640).

⁶ Dans le présent article nous n'avons inclus que le cas du secteur 6.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

- CLICHE, Pierre et Marie-Andrée NAUD (1975) *Le croissant de pauvreté de Québec, étude d'une population captive*. Québec, Département de Géographie de l'Université Laval. 90 pages. (Notes et documents de recherche, no. 3)
- GILMOUR, G.M. (1972) La structure des mouvements migratoires et le développement des villes nouvelles dans la ville. *Revue de Géographie de Montréal*, 26 (3) : 293-310.
- JOHNSTON, R.J. (1971) *Urban residential patterns*. Great Britain, G. Bell and Sons Ltd, The Anchor Press Ltd. 383 pages.
- MOORE, Eric G. (1972) *Residential mobility in the city*. Washington, Northwestern University, Resource Paper no. 13. 50 pages.
- ROSSI, Peter H. (1955) *Why families move*. Glencoe, Illinois, The Free Press. 220 pages.
- SIMMONS, James W. (1968) Changing residence in the city, a review of intraurban mobility. *Geographical Review*, 58 (3) : 622-651.
- STATISTIQUE CANADA. *Recensement de 1971*. Ottawa, Imprimeur de la Reine.
- TROIS-RIVIÈRES. *Fichier de l'Hydro-Québec*. Fiches de service de l'Hydro-Québec, dont les abonnés ont été affectés par un changement, d'avril 1974 à mars 1975.
- TROIS-RIVIÈRES. Service de la planification de Bell Canada. *Nombre de retraits pour l'ensemble des appareils*. Trois-Rivières, 1974 et 1975; Québec, Sherbrooke, 1975.