

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE  
L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

# ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION 2015 SUR LA MOBILITÉ DES PERSONNES DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE SAGUENAY

Résultats sommaires de l'Enquête-ménages

Août 2017



ISBN : 978-2-550-79195-9 (PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2017

La collecte des données et l'analyse faisant l'objet du présent document ont été réalisées par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports :

### **Comité directeur**

Jean François Leclerc

Pierre Tremblay

### **Comité technique**

Sandra Tremblay

Sonia Boucher

Assia Bellazoug

Folly Adjogou

Alexandre Gobeil

### **Analyses et rédaction**

Assia Bellazoug

Enam Denyigba

Brigitte St-Pierre



# TABLES DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
<b>PARTIE I – CARACTÉRISTIQUES DE L'ENQUÊTE</b> .....	<b>3</b>
1.1 Contexte historique .....	3
1.2 Territoire de l'enquête O-D de 2015 .....	3
1.3 Méthodologie.....	3
1.3.1 <i>Plan d'échantillonnage</i> .....	4
1.3.1.1 Population cible .....	4
1.3.1.2 Base de sondage.....	4
1.3.1.3 Technique d'échantillonnage .....	5
1.3.2 <i>Questionnaire et collecte des données</i> .....	5
1.3.2.1 Questionnaire .....	5
1.3.2.2 Collecte des données .....	6
1.3.3 <i>Processus de validation</i> .....	7
1.3.3.1 Validation des données.....	7
1.3.3.2 Rejet des ménages invalides .....	8
1.3.4 <i>Préparation du fichier de données</i> .....	8
1.3.5 <i>Estimation et précision</i> .....	9
1.3.6 <i>Découpage du territoire</i> .....	11
1.3.7 <i>Terminologie</i> .....	14
1.3.7.1 Déplacement.....	14
1.3.7.2 Motif.....	15
1.3.7.3 Période .....	16
1.3.7.4 Mode.....	16
<b>PARTIE II – RÉSULTATS RELATIFS À L'ENSEMBLE DE LA POPULATION</b> .....	<b>19</b>
2.1 Interprétation des résultats .....	19
2.1.1 <i>Interprétation des tableaux de données</i> .....	19
2.1.1.1 Statistiques sociodémographiques .....	21
2.1.1.2 Déplacements des résidents du secteur.....	21
2.1.1.3 Déplacements produits et attirés par le secteur .....	21
2.1.2 <i>Interprétation des matrices de déplacements</i> .....	22
2.2 Résultats selon les secteurs géopolitiques .....	25
2.3 Résultats selon les secteurs municipaux .....	35
2.4 Matrices de déplacements .....	59

<b>PARTIE III –</b>	<b>RÉSULTATS RELATIFS AUX USAGERS .....</b>	<b>79</b>
3.1	Profil des usagers de chaque mode .....	79
3.1.1	<i>Profil sociodémographique des usagers.....</i>	<i>79</i>
3.1.2	<i>Taux de mobilité des usagers .....</i>	<i>80</i>
3.2	Caractéristiques des déplacements selon le mode .....	84
3.2.1	<i>Mode emprunté selon le lieu de résidence .....</i>	<i>84</i>
3.2.2	<i>Mode emprunté selon le groupe d'âge .....</i>	<i>84</i>
3.2.3	<i>Mode emprunté selon le motif de déplacement.....</i>	<i>86</i>
3.2.4	<i>Mode emprunté selon la période de déplacement.....</i>	<i>86</i>
3.2.5	<i>Mode de transport emprunté selon le grand secteur de destination .....</i>	<i>89</i>
3.2.6	<i>Principaux pôles d'attraction du territoire.....</i>	<i>89</i>
3.3	Analyse différenciée selon le genre .....	92
3.3.1	<i>Taux de mobilité et nombre moyen de déplacements.....</i>	<i>92</i>
3.3.2	<i>Détention du permis de conduire .....</i>	<i>93</i>
3.3.3	<i>Occupation principale.....</i>	<i>93</i>
3.3.4	<i>Profil des travailleurs et travailleuses.....</i>	<i>94</i>
3.3.5	<i>Répartition selon les modes de déplacement.....</i>	<i>95</i>
3.3.6	<i>Heures de départ pour le motif Travail.....</i>	<i>96</i>
3.3.7	<i>Caractérisation des lieux de travail.....</i>	<i>97</i>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>.....</b>	<b>99</b>
<b>LECTURE DES MATRICES .....</b>	<b>.....</b>	<b>104</b>

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 – Principaux éléments du questionnaire.....	6
Tableau 2 – Secteurs géopolitiques du territoire de l'Enquête O-D 2015.....	12
Tableau 3 – Grands secteurs du territoire de l'Enquête O-D 2015.....	14
Tableau 4 – Répartition des usagers de chacun des modes selon leur occupation.....	82
Tableau 5 – Répartition des usagers de chacun des modes selon leur sexe .....	82
Tableau 6 – Répartition des usagers de chacun des modes détenant un permis de conduire ou un laissez-passer TC .....	82
Tableau 7 – Taux de mobilité des usagers de chacun des modes selon leur lieu de résidence .....	83
Tableau 8 – Part modale de chacun des modes selon le lieu de résidence.....	85
Tableau 9 – Part modale de chacun des modes selon le groupe d'âge.....	85
Tableau 10 – Répartition des déplacements de chacun des modes selon le motif de déplacement .....	86
Tableau 11 – Part modale de chacun des modes selon le motif de déplacement .....	87
Tableau 12 – Répartition des usagers de chacun des modes selon la période de la journée.....	87
Tableau 13 – Part modale de chacun des modes selon la période de la journée .....	87
Tableau 14 – Part modale de chacun des modes selon le grand secteur de destination.....	88
Tableau 15 – Part modale de chacun des modes selon le pôle de destination.....	90

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 – Carte du territoire, des municipalités et des arrondissements couverts par l'Enquête Origine-Destination de Saguenay 2015 .....	4
Figure 2 – Secteurs municipaux du territoire de l'Enquête Origine-Destination de Saguenay 2015.....	13
Figure 3 – Contenu des fiches résultats.....	20
Figure 4 – Pôles de destination.....	91
Figure 5 – Taux de mobilité et nombre de déplacements selon l'âge et le genre .....	92
Figure 6 – Détention du permis de conduire selon l'âge et le genre .....	93
Figure 7 – Répartition de la population selon l'occupation principale et le genre.....	94
Figure 8 – Proportion de travailleurs – Temps plein et partiel.....	95
Figure 9 – Parts modales Automobile Conducteur et Passager selon l'âge et le genre.....	96
Figure 10 – Parts modales du Transport en commun et de la Marche selon l'âge et le genre.....	96
Figure 11 – Répartition des heures de départ pour le motif Travail selon le genre .....	97
Figure 12 – Parts des déplacements pour le motif Travail attribuables aux femmes, par secteur municipal.....	98

## LISTE DES MATRICES

Matrice 1 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Travail » et pour tous les modes .....	60
Matrice 2 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Études » et pour tous les modes.....	60
Matrice 3 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Loisirs » et pour tous les modes .....	61
Matrice 4 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Magasinage » et pour tous les modes .....	61
Matrice 5 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Autres motifs » et pour tous les modes.....	62
Matrice 6 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous » et pour le mode « Automobile » .....	62
Matrice 7 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous » et pour le mode « Conducteur ».....	63
Matrice 8 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous » et pour le mode « Transport en commun » .....	63
Matrice 9 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous » et pour les bimodaux.....	64
Matrice 10 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous » et pour le mode « Motorisés ».....	64
Matrice 11 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous » et pour le mode « Non motorisés » .....	65
Matrice 12 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Automobile » .....	65
Matrice 13 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Conducteur ».....	66
Matrice 14 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Transport en commun » .....	66
Matrice 15 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous sauf retour » et pour les bimodaux.....	67
Matrice 16 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Motorisés ».....	67
Matrice 17 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Non motorisés » .....	68
Matrice 18 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous » et pour tous les modes.....	68
Matrice 19 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous sauf retour » et pour tous les modes .....	69
Matrice 20 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Travail » et pour tous les modes.....	69
Matrice 21 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Études » et pour tous les modes .....	70
Matrice 22 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Loisirs » et pour tous les modes .....	70
Matrice 23 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Magasinage » et pour tous les modes .....	71
Matrice 24 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Autres motifs » et pour tous les modes .....	71
Matrice 25 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous » et pour le mode « Automobile » .....	72



Matrice 26 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous » et pour le mode « Conducteur ».....	72
Matrice 27 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous » et pour le mode « Transport en commun » .....	73
Matrice 28 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous » et pour les bimodaux.....	73
Matrice 29 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous » et pour le mode « Motorisés » .....	74
Matrice 30 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous » et pour le mode « Non motorisés » .....	74
Matrice 31 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Automobile » .....	75
Matrice 32 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Conducteur ».....	75
Matrice 33 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Transport en commun » .....	76
Matrice 34 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous sauf retour » et pour les bimodaux .....	76
Matrice 35 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Motorisés ».....	77
Matrice 36 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Non motorisés » .....	77
Matrice 37 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous » et pour tous les modes.....	78
Matrice 38 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous sauf retour » et pour tous les modes.....	78

## LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 Liste des secteurs municipaux de l'Enquête Origine-Destination 2015
- Annexe 2 Outil de lecture des matrices

## INTRODUCTION

Le présent document est consacré à la publication, principalement sous forme de fiches-résultats et de matrices de déplacements, des résultats sommaires de l'Enquête Origine-Destination (O-D) menée dans la région métropolitaine de Saguenay à l'automne 2015.

Celle-ci s'est déroulée sous la forme d'entrevues téléphoniques réalisées du 14 octobre au 2 décembre 2015 auprès d'un échantillon représentatif de ménages habitant la région délimitée. Il s'agit d'une enquête descriptive dont l'objectif principal est de recueillir de l'information portant sur la mobilité des personnes et sur l'ensemble des déplacements qu'elles ont effectués au cours d'une journée typique de semaine. Le choix de l'automne pour la tenue de l'enquête tient au fait qu'il s'agit du moment de l'année où les réseaux de transport sont les plus fortement sollicités. De plus, cette saison se caractérise par la constance des activités et des occupations hebdomadaires des gens et, par conséquent, par la plus grande stabilité de leurs déplacements quotidiens et des mouvements de circulation.

Au terme des appels effectués, 7 491 entrevues achevées et validées ont été retenues pour former l'échantillon final de ménages afin d'établir leurs caractéristiques de mobilité pour un jour ouvrable typique. Les principaux renseignements recueillis portent sur :

- ▶ l'origine et la destination de chaque déplacement effectué par chacun des membres du ménage contacté;
- ▶ le motif de chacun de ces déplacements;
- ▶ le ou les modes de transport utilisés à chaque occasion;
- ▶ l'heure à laquelle s'est effectué chaque déplacement.

D'autres renseignements sociodémographiques (taille du ménage, âge et sexe des personnes composant le ménage), essentiels à la pondération et à l'expansion des données, ainsi que des renseignements relatifs à l'accès à certains modes (nombre de véhicules à la disposition des membres du ménage, possession d'un permis de conduire, possession d'un laissez-passer de transport en commun) ont également été recueillis lors de l'enquête.

Compte tenu du vaste intérêt que suscite cette source d'information dans les divers milieux intéressés par la planification et la recherche en transport ou l'aménagement urbain, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) produit le présent document où sont abordés en trois parties les résultats sommaires de l'Enquête O-D 2015 de la région métropolitaine de Saguenay.

La partie I, intitulée « **Caractéristiques de l'enquête** », explique brièvement dans sa première section le besoin de réaliser pour la première fois en 2015 une enquête O-D dans la région métropolitaine de Saguenay. La seconde section porte sur le territoire qui a été couvert par l'enquête. Enfin, la troisième section expose la méthodologie utilisée lors de l'enquête. On y trouve notamment les détails relatifs au plan d'échantillonnage, au questionnaire et à la collecte des données ainsi qu'à la terminologie qui permettra d'interpréter correctement les résultats présentés.

La partie II, qui a pour titre « **Résultats relatifs à l'ensemble de la population** », comprend quatre sections visant à présenter les grands résultats de l'enquête selon différents découpages du territoire. Précédés d'une section consacrée à la façon de les lire et de les

interpréter (section 2.1), les résultats sont d'abord présentés, à la section 2.2, sous forme de fiches-résultats à l'échelle de secteurs géopolitiques. Toujours présentée sous forme de fiches-résultats, l'information est ensuite reprise, à la section 2.3 pour les 21 secteurs municipaux définis. On y trouve des tableaux de données relatives aux caractéristiques de la population de chacun de ces secteurs, tant sur le plan sociodémographique que sur celui de sa mobilité. La section 2.4 contient, quant à elle, des résultats présentés sous forme de matrices de déplacements entre les différentes parties du territoire agrégé selon un découpage en 10 grands secteurs correspondant aux arrondissements de la ville de Saguenay (Chicoutimi, Jonquière, La Baie) et aux municipalités périphériques.

La partie III, intitulée « **Résultats relatifs aux usagers** », vise à caractériser les déplacements selon les différents types d'usagers qui les effectuent et les principaux modes de transport empruntés. Ainsi, il est question, à la section 3.1 du profil socio-économique et des taux de mobilité des automobilistes et des usagers du transport en commun, des utilisateurs du transport scolaire, du taxi ainsi que des cyclistes et piétons. La section 3.2 porte sur les caractéristiques des déplacements propres à chacun de ces modes de transport. Quant à la section 3.3, elle fait une analyse différenciée selon le genre étant donné que les caractéristiques de la mobilité sont différentes pour les femmes et les hommes.

Outre les résultats des nombreuses compilations présentés dans le cadre de ce document sous forme de fiches sectorielles, de tableaux et de matrices origines-destination, l'accès aux résultats agrégés de l'enquête est également possible de manière interactive, selon divers critères de sélection, sur le site Web du MTMDET<sup>1</sup>. On parle ici de *matrices origine-destination* exportables pour les tableurs (c.-à-d. en format Excel) compilées en fonction des variables suivantes : découpage géographique, mode de transport utilisé, motif des déplacements et période de la journée.

Le présent document comporte également deux annexes. La première décrit l'ensemble des secteurs municipaux utilisés pour la préparation des matrices, alors que la deuxième fournit la procédure de lecture des matrices origine-destination de déplacements disponibles sur Internet.

Enfin, il est à noter qu'une publication<sup>2</sup> portant sur les principaux faits saillants de cette enquête dans la région métropolitaine de Saguenay est également disponible en ligne sur le site Web du MTMDET.

---

<sup>1</sup> <https://www.transports.gouv.qc.ca>

<sup>2</sup> Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. *Enquête Origine-Destination 2015 de Saguenay – Faits saillants de l'enquête-ménages.*

# PARTIE I – CARACTÉRISTIQUES DE L'ENQUÊTE

## 1.1 CONTEXTE HISTORIQUE

L'enquête régionale sur les déplacements des personnes menée en 2015 est la première enquête du genre réalisée dans la région métropolitaine de recensement (RMR<sup>3</sup>) de Saguenay. En matière de planification des transports, ce type d'enquête est mieux connu sous l'appellation d'« enquête origine-destination » ou, plus simplement, d'« enquête O-D ».

La région du Saguenay n'avait jamais fait l'objet d'une telle enquête O-D, ce qui en faisait la seule RMR québécoise à ne pas encore disposer de cet outil d'analyse et de planification du transport des personnes.

Les événements de décembre 2013 entourant la fermeture d'urgence du pont Dubuc ont fait émerger le besoin de disposer d'informations fiables sur la demande en transport afin d'évaluer la possibilité d'avoir un autre axe de transport pour franchir le Saguenay. Parallèlement, le système de transport en commun fait face à de grands enjeux de développement, dans la foulée des orientations gouvernementales en transport durable. Pour répondre à ces deux enjeux et aux besoins de planification des interventions de la Direction territoriale du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau, le projet a été inscrit dans la programmation des activités du MTMDET à l'automne 2015.

## 1.2 TERRITOIRE DE L'ENQUÊTE O-D DE 2015

Le territoire de l'enquête O-D de 2015 correspond à la région métropolitaine de recensement (RMR) de Saguenay telle qu'elle a été définie par Statistique Canada lors du recensement de 2011. Ce territoire couvre 2 564 km<sup>2</sup> et regroupe huit municipalités s'étendant sur les rives nord et sud de la rivière Saguenay (Figure 1).

- ▶ La ville de Saguenay : arrondissements de Chicoutimi, Jonquière et La Baie.
- ▶ Les municipalités de Saint-Félix-d'Otis, Sainte-Rose-du-Nord, Saint-Fulgence, Saint-Honoré, Saint-David-de-Falardeau, Saint-Charles-de-Bourget et Larouche.

## 1.3 MÉTHODOLOGIE

L'objectif de cette section est de présenter dans ses grandes lignes la méthodologie utilisée lors de la réalisation de l'Enquête O-D de Saguenay 2015. Tout d'abord, on y expose le plan d'échantillonnage, le questionnaire et la méthode de collecte des données, ainsi que le processus de validation des données recueillies. Ensuite, on y explique la façon dont le fichier final des données est mis en forme.

Pour répondre aux préoccupations liées à la fiabilité des données, une sous-section est spécifiquement consacrée à l'estimation et à la précision. La sous-section suivante explique le découpage en secteurs municipaux (SM). Enfin, la dernière sous-section est consacrée à l'explication de la terminologie nécessaire à la compréhension du document.

---

<sup>3</sup> Territoire formé d'une ou de plusieurs municipalités voisines les unes des autres qui sont situées autour d'un noyau. Une région métropolitaine de recensement doit avoir une population totale d'au moins 100 000 habitants et son noyau doit compter au moins 50 000 habitants. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/ref/dict/geo009-fra.cfm>



Figure 1 – Carte du territoire, des municipalités et des arrondissements couverts par l'Enquête Origine-Destination de Saguenay 2015

## 1.3.1 Plan d'échantillonnage

### 1.3.1.1 Population cible

La population visée dans l'enquête O-D de 2015 comprend toutes les personnes occupant des logements privés situés sur le territoire de la RMR de Saguenay. Il est à noter que l'information relative aux déplacements des personnes de moins de 5 ans n'a pas été recueillie lors de l'enquête, car c'est généralement à partir de 5 ans que les enfants commencent à fréquenter un établissement scolaire et, par conséquent, à effectuer des déplacements sans être nécessairement accompagnés d'un adulte. Ainsi, tous les résultats liés aux variables de déplacement qui figurent dans les tableaux et les matrices origine-destination du présent document ne tiennent compte que des déplacements des personnes âgées de 5 ans et plus.

### 1.3.1.2 Base de sondage

La base de sondage utilisée pour l'Enquête O-D de 2015, c'est-à-dire la liste des unités de la population, est mixte, car elle est composée à la fois d'abonnés au service téléphonique résidentiel<sup>4</sup>, mais aussi cellulaire. Le choix de cette option se justifie par le fait qu'une base de sondage comprenant uniquement les abonnés à un service téléphonique résidentiel

<sup>4</sup> Les abonnés au service téléphonique résidentiel sont ceux disposant d'une ligne fixe répertoriée dans l'annuaire téléphonique.

traditionnel (c.-à-d. à une ligne terrestre) et dûment répertoriés à l'annuaire téléphonique ne permet d'atteindre qu'une partie de la population. En effet, la proportion des ménages abonnés à un service de téléphonie résidentiel traditionnel diminue de façon importante depuis quelques années, notamment en raison de l'augmentation du nombre de ménages et de personnes qui utilisent exclusivement des services de téléphonie cellulaire. Cela a pour conséquence d'augmenter la difficulté à rejoindre certains groupes. Selon le CEFRIO<sup>5</sup>, au Québec, le téléphone fixe est plus fortement délaissé au profit d'autres modes de communication par les jeunes de 18 à 34 ans et par les adultes à plus haut revenu (plus de 80 000 \$). Un échantillon aléatoire de numéros de téléphone cellulaire a donc été utilisé de façon complémentaire pour mieux rejoindre ces segments plus jeunes de la population.

Pour assurer la légitimité de l'enquête et encourager les gens à y répondre, des moyens ont été mis en place. D'une part, des communiqués de presse ont été publiés dans les médias écrits et électroniques pour informer les gens de l'enquête en cours. D'autre part, lors des appels téléphoniques, on mentionnait aux répondants l'objet de l'enquête et ceux-ci pouvaient, s'ils le désiraient, rappeler au centre d'appels pour vérifier l'authenticité de l'enquête, ou demander de recevoir au préalable de l'information par la poste. Tout le long de la période d'enquête, des informations étaient disponibles sur le site Web du Ministère, notamment le communiqué de presse informant la population du déroulement de l'Enquête O-D 2015, la description de l'enquête, la carte du territoire couvert ainsi qu'une foire aux questions (FAQ).

### 1.3.1.3 *Technique d'échantillonnage*

La méthode de sélection de l'échantillon doit permettre d'obtenir une bonne représentativité de la population, et ce, non seulement à l'échelle du territoire de l'enquête, mais également à l'échelle d'un certain nombre de secteurs d'analyse plus fins. Le territoire retenu a donc été découpé en 21 strates d'échantillonnage, chacune possédant sa propre cible de taux d'échantillonnage visé, lequel variait entre 7 % et 20 %, selon le nombre de ménages présents. Ce découpage a été créé à partir de regroupements de secteurs ou subdivisions de recensement, selon la définition de Statistique Canada pour le recensement de 2011. Un échantillon aléatoire systématique de numéros de téléphone a été généré à partir des codes postaux des abonnés, pour chaque strate géographique, à partir des annuaires de numéros téléphoniques résidentiels.

L'échantillon cellulaire fourni par le centre d'appels n'a quant à lui pas été généré par strate géographique; il subissait un traitement de géolocalisation *a posteriori* pour le situer dans les strates correspondant au lieu de résidence du répondant.

## 1.3.2 **Questionnaire et collecte des données**

### 1.3.2.1 *Questionnaire*

L'enquête O-D étant basée sur des entrevues téléphoniques, le questionnaire a été conçu de manière à servir de support interactif à la conversation entre l'enquêteur et la personne interrogée. Il devait englober, non seulement l'ensemble des variables relatives aux habitudes

---

<sup>5</sup> CEFRIO : Centre facilitant la recherche et l'innovation dans les organisations, à l'aide des technologies de l'information et de la communication (TIC). <http://www.cefrio.qc.ca/netendances/modes-communication-quebec/principaux-modes-communication/#e-telephone-mobile-comme-substitut-au-telephone-fixe>

de déplacement des membres du ménage, mais également celles qui devaient permettre de vérifier et de pondérer les résultats obtenus auprès des ménages constituant l'échantillon.

Comme l'indique le tableau 1 ci-après, le questionnaire de l'enquête O-D de 2015 se subdivise en trois grands volets selon le type d'information, soit les données relatives au ménage, celles qui concernent chacun des membres du ménage et, enfin, les données ayant trait aux déplacements effectués par chacune des personnes composant le ménage. Comme il sera expliqué au dernier paragraphe de la section 1.3.7.1, seuls les déplacements personnels effectués par les personnes âgées de 5 ans et plus ont fait l'objet de l'enquête.

À noter que la question portant sur l'heure d'arrivée à destination n'est posée qu'au répondant principal<sup>6</sup> et a pour but d'estimer les temps de déplacement à partir d'un sous-échantillon de la population.

Tableau 1 – Principaux éléments du questionnaire

MÉNAGE	PERSONNES	DÉPLACEMENTS
Lieu de résidence	Âge (ou groupe d'âge)	Origine
Nombre de personnes vivant dans le ménage	Sexe	Destination
Nombre d'automobiles à la disposition du ménage	Possession d'un permis de conduire	Motif
Catégorie de revenu	Possession d'un laissez-passer de transport en commun	Heure de départ
	Occupation principale (travail-temps plein/partiel, études, etc.)	Heure d'arrivée (pour le répondant uniquement)
	Lieu habituel de travail ou études	Mode(s) de transport utilisé(s)
	Télétravail <sup>7</sup>	Pont emprunté
		Lignes d'autobus utilisées
		Lieux de changement de mode de transport

### 1.3.2.2 Collecte des données

La collecte des données a été effectuée du 14 octobre au 2 décembre 2015 par une douzaine d'intervieweurs qui ont réalisé des entrevues téléphoniques auprès de ménages sélectionnés aléatoirement, du lundi au vendredi, entre 15 h et 21 h, ainsi que le samedi, entre 11 h et 16 h.

Un logiciel de saisie assistée des questionnaires d'enquête, appelé SAQE et mis au point par le Service de la modélisation des systèmes de transport (SMST) du MTMDET, était utilisé pour réaliser la collecte des données.

Les appels téléphoniques duraient, en moyenne, une dizaine de minutes. La personne de 16 ans et plus connaissant le mieux les déplacements effectués par les membres du ménage était invitée à répondre au nom du ménage. Celle-ci devait donner, pour autant qu'elle le

<sup>6</sup> Le répondant principal est la personne de 16 ans et plus qui connaît le mieux les déplacements des autres personnes de son ménage et qui effectue en tant que premier répondant l'ensemble de l'entrevue.

<sup>7</sup> Cette question recense les personnes qui ont travaillé à leur domicile lors de la journée enquêtée alors qu'elles avaient déclaré un lieu de travail habituel différent de leur domicile.

sache, les renseignements relatifs aux déplacements de tous les membres du ménage âgés d'au moins 5 ans. Il est à noter que les entrevues relatives à un ménage n'ont été conservées dans le fichier d'enquête que lorsqu'au moins 50 % des personnes du ménage âgées de 5 ans et plus avaient une « mobilité connue ». Cette notion correspond au fait de savoir de façon formelle à partir des réponses recueillies si les personnes s'étaient déplacées ou non lors de la journée d'enquête. Les renseignements sociodémographiques sur toutes les personnes composant le ménage, y compris ceux concernant les personnes de moins de 5 ans, ont toutefois été répertoriés et utilisés lors de l'expansion des résultats.

Le numéro de téléphone d'un ménage qui n'avait pas pu être joint était réintroduit dans le système, puis traité ultérieurement en fonction du code d'appel que lui avait assigné l'enquêteur. Avant de le rejeter de l'échantillon téléphonique, on tentait à nouveau de le joindre au cours de la même soirée et pendant les soirées et les après-midis suivants, et ce, jusqu'à six fois. Les entrevues se déroulaient en français, ou, au besoin, en anglais. Le suivi du nombre d'entrevues terminées par strate géographique permettait d'accentuer localement le rythme des appels lorsque des retards étaient constatés par rapport aux quotas visés, le tout afin d'assurer un progrès uniforme sur l'ensemble du territoire.

La collecte des données comportait des mécanismes de contrôle en vue d'assurer la cohérence et la qualité de l'information recueillie. Le premier de ces mécanismes entrait en jeu lors de la saisie informatique par l'enquêteur. Au moment même où se déroulait l'entrevue, le logiciel de saisie effectuait en continu certaines vérifications logiques pour assurer la cohérence des données. Aussitôt qu'une incohérence était détectée, un message apparaissait à l'écran de l'enquêteur. Celui-ci avait alors la possibilité de revenir immédiatement sur la question et de profiter ainsi de la communication en cours avec le répondant pour corriger la réponse.

La collecte téléphonique des données était contrôlée également par un logiciel qui mesurait la qualité des données, la productivité des intervieweurs et qui permettait de suivre les échantillons recueillis par strate. Des actions étaient rapidement menées en vue d'aider les intervieweurs à plus faible rendement ou à comportement problématique. Les strates les plus difficiles à rejoindre étaient soumises à une intensification des appels, ce qui exigeait parfois l'ajout de nouveaux numéros de téléphone dans la base de sondage.

### **1.3.3 Processus de validation**

#### *1.3.3.1 Validation des données*

Les données recueillies lors de l'enquête pouvaient, dans certains cas, comporter des omissions (valeurs manquantes) ou des incohérences plus complexes, non détectées lors de la saisie directe. Ces erreurs pouvaient survenir lorsque les répondants fournissaient des réponses incorrectes ou incomplètes aux questions, ou encore lors du traitement ultérieur des réponses. Par exemple, un répondant pouvait être réticent à répondre à une question, ne pas se souvenir de l'information ou encore avoir mal compris la question. De son côté, le personnel de l'enquête pouvait reporter incorrectement des réponses ou commettre d'autres types d'erreurs au cours de la saisie, par exemple sur le plan de l'interprétation des réponses.

Afin de minimiser la présence de ces inexactitudes, par exemple concernant les déplacements conjoints des membres du ménage, un processus consistant à appliquer une série de règles de contrôle détaillées a été introduit. Chaque rapport d'entrevue incomplète ou incohérente a



fait l'objet d'une inspection par un codificateur qui apportait, au besoin, les corrections nécessaires. En dernier recours, les ménages étaient rappelés pour tenter d'obtenir une information valide.

Des tests de contrôle et de validation plus poussés se sont aussi poursuivis après l'enquête afin de s'assurer de ne soumettre que des enregistrements de qualité au processus de pondération. Les déplacements en transport en commun ont par ailleurs été soumis à un contrôle particulier portant sur la validation de la séquence déclarée des lignes d'autobus empruntées.

### 1.3.3.2 *Rejet des ménages invalides*

Le rejet d'un ménage peut être décidé à la fin du processus de validation des données. On rejette de façon systématique et définitive les logis dont la localisation précise n'est pas reconnue, ni repérée dans les bases de données. Bien que de tels cas soient rares, ils peuvent survenir lorsqu'il y a déménagement et que la nouvelle adresse déclarée au téléphone est située en dehors du territoire d'enquête, qu'elle a été mal énoncée par le répondant ou mal transcrite par l'intervieweur. Dans ces cas, le logis est invalidé et exclu de l'échantillon, même si une entrevue complète a été réalisée auprès des personnes de ce ménage.

Lorsque l'adresse est confirmée et valide, chaque enregistrement relatif aux personnes du ménage qui ont fait l'objet de l'enquête est ensuite examiné. Après l'application des processus d'imputation, les personnes de 5 ans et plus du ménage pour lesquelles au moins l'une des valeurs relatives au groupe d'âge, genre, occupation, mobilité (s'est déplacée ou non) ou première origine des déplacements, le cas échéant, demeure manquante sont exclues de l'échantillon des personnes.

Les personnes du ménage pour lesquelles les renseignements descriptifs sont valides voient ensuite les enregistrements relatifs à leurs déplacements vérifiés. Les déplacements pour lesquels l'heure (ou le groupe d'heures) de départ, le lieu de destination, le motif ou le mode de transport est inconnu et pour lesquels les tentatives d'imputation ou de correction se sont avérées infructueuses sont invalidés et exclus de l'échantillon des déplacements. Les personnes dont 50 % ou plus des déplacements sont ainsi invalidés se voient attribuer une mobilité inconnue.

En fin de compte, les ménages dont la mobilité de 50 % ou plus des membres est considérée comme inconnue en raison d'un manque d'information sont totalement rejetés, comme s'ils n'avaient pas participé à l'enquête.

Le processus de pondération comporte des mécanismes de compensation pour tenir compte de la présence des personnes dont les renseignements sont incomplets.

## 1.3.4 **Préparation du fichier de données**

La préparation du fichier final de données comporte trois grandes étapes :

- ▶ la vérification des données validées;
- ▶ le géocodage des lieux géographiques;
- ▶ l'assignation à chacun des lieux géographiques de référencement aux découpages géographiques analytiques suivants :

- la subdivision de recensement (SDR<sup>8</sup>) et le secteur de recensement (SR) définis par Statistique Canada;
- le secteur municipal (SM) défini pour présenter les résultats sommaires (voir la section 1.3.6);
- la zone d'analyse transport (ZAT) définie aux fins de modélisation détaillée des déplacements.

Bien que plusieurs opérations liées à ces trois étapes aient été automatisées, un certain nombre d'entre elles ont été effectuées manuellement pour chacune des entrevues menées à terme. La vérification des données consiste à s'assurer, d'une part, que chaque enregistrement contient une série de renseignements complets et, d'autre part, que chaque renseignement comporte une donnée acceptable et cohérente. Ainsi, dans le cas de ménages présentant toujours, à la suite des validations effectuées, un renseignement manquant ou imprécis sur une personne ou un déplacement, une imputation statistique par méthode dite déterministe<sup>9</sup> a été appliquée, évitant ainsi son rejet de l'échantillon.

Le géocodage est le processus par lequel on attribue à chaque lieu géographique déclaré (le domicile, le lieu habituel de travail ou d'études, l'origine et la destination des déplacements ainsi que les points de jonction entre deux modes de transport empruntés) une coordonnée géographique fine.

Enfin, l'attribution d'une zone d'analyse transport (ZAT) est une étape nécessaire à des fins ultérieures d'exploitation des données sous une forme agrégée intermédiaire (entre une forme totalement désagrégée et le groupement en secteurs municipaux), notamment par les modèles de prévision, d'affectation et d'analyse des déplacements.

L'échantillon valide final des déplacements de l'enquête O-D de 2015 comprend au total 47 729 observations, dont 43 451 constituent des déplacements déclarés effectués par les personnes de 5 ans et plus, le reste correspondant aux enregistrements relatifs aux personnes ne s'étant pas déplacées. Ces données ont été recueillies auprès de 7 491 ménages valides, composés d'un total de 17 267 personnes.

### 1.3.5 Estimation et précision

L'estimation est l'opération qui permet d'établir la relation entre, d'une part, l'échantillon final (c.-à-d. celui pour lequel on dispose de données complètes et valides) et, d'autre part, la population totale. En d'autres termes, l'estimation permet de tirer des conclusions sur la population à partir de l'information recueillie auprès de l'échantillon, en associant à chaque observation un « poids d'échantillonnage » correspondant au nombre d'unités qu'elle représente dans la population. Ce poids associé à une observation, appelé aussi « facteur d'expansion », correspond à l'inverse de sa probabilité de sélection dans la population.

Dans chacune des strates d'échantillonnage précédemment définies, un facteur d'expansion lié aux ménages a été calculé en divisant le nombre total de ménages résidant dans la strate géographique (tels qu'ils ont été recensés par Statistique Canada en 2011) par le nombre de ménages interrogés de la même strate. Ces facteurs ont ensuite été appliqués à toutes les

<sup>8</sup> Le SDR correspond à la municipalité.

<sup>9</sup> L'imputation déterministe consiste à corriger la donnée en inférant la valeur appropriée à partir d'une analyse des réponses à d'autres questions et des éléments d'information connus.

variables se rapportant aux ménages, ce qui a permis d'obtenir des estimations applicables à l'ensemble de la population.

De la même façon, des facteurs d'expansion liés aux personnes s'obtiennent en divisant le nombre réel de personnes d'une cohorte d'âge et de sexe résidant dans une strate géographique par le nombre de personnes composant l'échantillon final et appartenant à la même cohorte et à la même strate. Le nombre réel de personnes par cohorte provient du recensement de Statistique Canada. Cependant, pour les années intercensitaires, comme c'est le cas de l'année 2015 durant laquelle l'Enquête de Saguenay a été réalisée, ce sont les estimations de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) qui sont utilisées pour une meilleure représentativité de la population.

Enfin, le calcul de facteurs d'expansion liés aux déplacements complète l'exercice de pondération des résultats pour l'estimation des caractéristiques de mobilité des personnes et l'établissement des flux origine-destination. Ce dernier facteur d'ajustement corrige, dans chaque strate, le biais introduit par la sous-représentation de certains déplacements rejetés au cours du processus de validation et rectifie les biais liés au jour où s'est déroulée l'enquête pour que l'on puisse vraiment considérer les estimations de mobilité comme étant représentatives d'un « jour ouvrable moyen ». Il fait en sorte que la somme des poids des déplacements recueillis lors de chacune des cinq journées ouvrables de la semaine compte pour exactement 20 % de la somme des poids de l'échantillon total. Ainsi, seules les personnes à mobilité connue (c.-à-d. ayant répondu « oui » ou « non » à la question « Vous êtes-vous déplacé hier? ») sont retenues à cette étape. Cela permet de leur faire porter le poids des personnes « non répondantes » (à mobilité inconnue) faisant partie des ménages retenus.

La précision des estimations ainsi obtenues est étroitement liée à la méthode d'estimation utilisée : « La précision est une mesure de l'écart entre une estimation obtenue à partir de l'échantillon et le résultat que l'on aurait obtenu d'un recensement complet. » Les enquêtes présentent deux principaux types d'erreurs, soit l'erreur d'échantillonnage et l'erreur d'observation (Satin et Shastry, 1983)<sup>10</sup>.

L'erreur d'échantillonnage découle du fait que seule une partie de la population est étudiée. Elle diminue de façon générale avec l'accroissement de la taille de l'échantillon, mais d'autres facteurs sont également déterminants tels que la variabilité des caractéristiques étudiées, le plan d'échantillonnage et la méthode d'estimation. Il est donc possible, en contrôlant ces facteurs dans la préparation de l'enquête, de réduire l'erreur d'échantillonnage.

Pour ce qui est de l'erreur d'observation, elle peut se produire aussi bien dans la réalisation d'une enquête que dans celle d'un recensement. Elle peut provenir de la qualité de la base de sondage, de la méthode de collecte des données, de questions déformées ou mal comprises, de réponses erronées, du refus de répondre ou encore du traitement des données. Bien qu'il soit difficile de mesurer avec précision ce type d'erreur, il existe des moyens d'en limiter l'ampleur, notamment en portant une attention particulière à la formation des enquêteurs et au contrôle de la qualité du travail aux différentes étapes de l'enquête.

---

<sup>10</sup> SATIN, A, et W. SHASTRY. *L'échantillonnage : un guide non mathématique*, Ottawa, Statistique Canada, Secrétariat de l'activité statistique fédérale et Division des méthodes de recensement et d'enquêtes-ménages, 1983.

En somme, les biais que peut engendrer la surreprésentation de certains segments de la population échantillonnée ont été atténués *a posteriori* par l'application de plusieurs facteurs d'ajustement concernant les ménages, les personnes et les déplacements, selon une méthode statistique de correction et de pondération de l'échantillon reconnue et bien documentée par le MTMDET<sup>11</sup>.

Malgré toutes les précautions prises dans l'échantillon et dans la réalisation de l'enquête, il demeure important de prévenir les utilisateurs des données de la marge d'erreur possible dans les résultats, en particulier lorsque ceux-ci concernent une partie seulement du territoire soumis à l'enquête, un segment particulier de la population ou encore uniquement certains modes de transport ou motifs de déplacement. Cette mise en garde s'avère particulièrement importante pour ce qui est de la lecture des matrices origine-destination. En effet, bien qu'un nombre minimal de ménages ait été sélectionné dans chaque strate géographique du territoire retenu, et ce, pour assurer à cette échelle une bonne représentativité des statistiques, cette dernière n'est pas nécessairement garantie lorsque l'on ne prend en considération que des segments du marché ou des portions du territoire (ou une paire de secteurs origine-destination) pour lesquelles on ne dispose que de peu d'observations dans l'échantillon.

Même s'il est difficile de mesurer de façon précise l'erreur d'échantillonnage qui risque d'entacher les différentes estimations contenues dans le présent document et dans les matrices origine-destination afférentes, il est possible d'établir un seuil en deçà duquel les données obtenues par expansion risquent d'être non significatives. En effet, si l'on s'appuie sur l'hypothèse d'une distribution normale, il est généralement reconnu que les résultats doivent provenir d'un échantillon comportant un minimum de 30 observations pour produire des indicateurs significatifs. Par conséquent, compte tenu de la valeur moyenne des facteurs d'expansion appliqués aux résultats du présent échantillon, les volumes estimés de déplacements inférieurs à 300 pourraient ne pas être significatifs.

### 1.3.6 Découpage du territoire

À des fins d'analyse des données, le territoire de l'enquête O-D de 2015 a été découpé en 21 secteurs municipaux (SM), correspondant aux strates d'échantillonnage, créés à partir des subdivisions de recensement (SDR) définies par Statistique Canada. Ce découpage du territoire en secteurs municipaux, dont la liste est fournie à l'annexe 1, est illustré à la figure 2 présentée ci-après.

Un 22<sup>e</sup> secteur, désigné par la mention « Hors territoire », figure dans les matrices origine-destination des déplacements. Il regroupe les déplacements dont l'origine ou la destination, selon le cas, est située à l'extérieur du territoire d'enquête précédemment présenté.

Afin d'élargir l'éventail des analyses de la partie II portant sur l'ensemble de la population, les résultats sont présentés, non seulement sur la base du découpage en 21 secteurs municipaux, mais également selon 8 secteurs géopolitiques (désignés par les lettres SGP) correspondant

---

<sup>11</sup> La méthode de pondération adoptée est conforme aux recommandations proposées en 2002 par le Groupe de consultation statistique de Statistique Canada, dans le cadre de l'évaluation de la stratégie de pondération des enquêtes O-D montréalaises. Cette méthode tient compte de la relation interdépendante qui existe entre la sélection des ménages et celle des personnes participant à l'enquête. Elle tient compte également de la non-réponse qui concerne des personnes et des déplacements, et fait en sorte de minimiser le nombre d'éléments d'information éliminés par l'application des critères de rejet aux enregistrements.

aux principales entités administratives présentes sur le territoire de l'enquête. Ces secteurs géopolitiques sont décrits au tableau 2.

Tableau 2 – Secteurs géopolitiques du territoire de l'Enquête O-D 2015

<b>SECTEUR GÉOPOLITIQUE</b>	<b>DESCRIPTION</b>
<b>SGP - 1</b>	Territoire complet
<b>SGP - 2</b>	Ville de Saguenay
<b>SGP - 3</b>	Périphérie de Saguenay
<b>SGP - 4</b>	Rive sud
<b>SGP - 5</b>	Rive nord
<b>SGP - 6</b>	Arrondissement de Chicoutimi
<b>SGP - 7</b>	Arrondissement de Jonquière
<b>SGP - 8</b>	Arrondissement de La Baie

Un découpage en 10 grands secteurs a également été créé pour l'extraction des matrices origine-destination présentées à la section 2.4 du présent document. Celui-ci est moins raffiné que les 21 secteurs municipaux afin d'assurer que les résultats montrés soient plus significatifs. Il est constitué d'un groupement de secteurs municipaux qui correspondent aux arrondissements de la ville de Saguenay (A à C) et aux municipalités périphériques (D à J) auxquels on a ajouté un secteur (K), désigné par « Hors territoire » qui regroupe les déplacements dont l'origine ou la destination est située à l'extérieur du territoire de l'enquête O-D de 2015. Tout comme pour le découpage par SM, ce découpage enveloppe tout le territoire sans discontinuité, une caractéristique essentielle pour la présentation des données sous forme de matrices de déplacements origine-destination. Le même découpage a aussi été utilisé pour les analyses présentées par type d'usagers ou modes de transport dans la partie III du présent document.



Figure 2 – Secteurs municipaux du territoire de l'Enquête Origine-Destination de Saguenay 2015

Tableau 3 – Grands secteurs du territoire de l'Enquête O-D 2015

GRAND SECTEUR	DESCRIPTION
A	Arrondissement de Chicoutimi
B	Arrondissement de Jonquière
C	Arrondissement de La Baie
D	Municipalité de Saint-Félix-d'Otis
E	Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord
F	Municipalité de Saint-Fulgence
G	Municipalité de Saint-Honoré
H	Municipalité de Saint-David-de-Falardeau
I	Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget
J	Municipalité de Larouche
K	Hors territoire

## 1.3.7 Terminologie

### 1.3.7.1 Déplacement

Le terme « déplacement », tel qu'il est employé dans le présent document, désigne l'action d'aller d'un endroit à un autre, pour un motif précis. L'« origine » du déplacement indique le lieu du point de départ et la « destination », le lieu du point d'arrivée final. Les déplacements « produits » par un secteur sont ceux dont il constitue l'origine, c'est-à-dire le point de départ. De même, les déplacements « attirés » par un secteur sont ceux dont il constitue la destination, soit le point d'arrivée final.

Les arrêts effectués en chemin ayant pour but de réaliser une activité distincte, telle une course au dépanneur, par exemple, déterminent chacun des déplacements différents, à l'intérieur d'une même « chaîne de déplacements ». Ainsi, chaque arrêt marque la fin d'un déplacement et, au départ, la naissance d'un nouveau. De même, le fait d'aller reconduire quelqu'un en automobile, puis de reprendre ensuite sa route vers un autre lieu, sera considéré comme deux déplacements distincts dont la destination du premier, soit le lieu de descente du passager, devient le lieu d'origine du deuxième déplacement, lequel a ainsi un motif distinct du premier.

L'ensemble des déplacements effectués par une personne entre le moment du départ de son domicile et le moment de son retour (au domicile) constitue une chaîne de déplacements. Une chaîne de déplacements est donc constituée au minimum de deux déplacements, dont le dernier aura pour but le retour au domicile. Plusieurs chaînes de déplacements peuvent ainsi être réalisées par une personne durant la journée, peu importe leur durée, pourvu qu'elles se concluent à chaque occasion par un retour au domicile.

Un déplacement peut aussi être réalisé au moyen d'un ou de plusieurs modes de transport différents successifs, par exemple, l'utilisation de l'automobile jusqu'à un stationnement incitatif et l'utilisation de l'autobus jusqu'au lieu de travail. Ainsi, même si plus d'un mode de transport est alors emprunté, il s'agit d'un seul et même déplacement ayant pour motif de se rendre au

travail. Toutefois, dans ces cas, une nuance peut être apportée lors de certaines compilations au regard des modes de transport empruntés. Voir à cet égard la sous-section 1.3.7.4 plus loin.

Il convient aussi de préciser que seuls les déplacements domestiques ou effectués à des fins personnelles ont fait l'objet de l'enquête, quel que soit le motif du déplacement (p. ex. : magasinage, études, loisirs, etc.), y compris les déplacements d'affaires liés au travail (p. ex. : se rendre à une réunion). L'enquête exclut tous les déplacements commerciaux de biens et services et ceux que les personnes ont effectués dans le cadre de l'exercice rémunéré de leurs fonctions (p. ex. : représentants, plombiers, livreurs, chauffeurs de taxi ou d'autobus, camionneurs, policiers, ambulanciers, etc.).

### 1.3.7.2 *Motif*

Le « motif » d'un déplacement est la raison principale pour laquelle le déplacement a été effectué. Pour simplifier les analyses contenues dans le présent document, les motifs déclarés par les répondants ont été regroupés en six grandes catégories, soit le travail, les études, le magasinage, le loisir, le retour au domicile et les autres motifs. Ces six catégories sont issues des regroupements de motifs suivants, tels qu'ils ont été notés plus en détail lors de l'enquête téléphonique :

► Travail :

- « Travail au lieu habituel de travail »;
- « Travail à un autre lieu de travail/Rendez-vous d'affaires »;
- « Travail sur la route » : cette situation s'applique aux travailleurs (chauffeurs, policiers, livreurs, etc.) qui se déplacent constamment d'un point à l'autre dans le cadre rémunéré de leurs fonctions. Dans ce cas, un déplacement fictif est créé avec motif de déplacement « Travail sur la route » et une origine identique à la destination qui correspondent alors à leur base de transport ou lieu de travail.

► Études :

- « Études/École », peu importe le niveau (primaire, secondaire, collégial, universitaire, cours du soir, etc.). Cependant, cette catégorie exclut les activités réalisées à des fins de loisir ou de sport.

► Magasinage :

- « Magasinage et commissions » (p. ex. : aller à l'épicerie, au centre commercial, au dépanneur, à la pharmacie, etc.)

► Loisir :

- « Sortie récréative » (p. ex. : aller au cinéma, à la bibliothèque, au club sportif, à la piscine publique, à l'aréna, etc.);
- « Restaurant »;
- « Visite d'amis/de la parenté ».

► Retour au domicile :



- « Retour au domicile », correspondant au dernier segment d'une chaîne de déplacements.
- ▶ Autres :
  - « Reconduire quelqu'un »;
  - « Aller chercher quelqu'un »;
  - « Santé et soins personnels », p. ex : aller à un rendez-vous à l'hôpital ou dans une clinique médicale, dentaire, d'optométrie, ou encore aller chez le coiffeur, l'esthéticienne, etc.;
  - « Autre motif ».

Soulignons que dans la présente enquête, une marche de santé ou une sortie pour « promener son chien » ne sont pas considérées comme des déplacements, car elles n'ont pas comme tel de point de destination.

### 1.3.7.3 Période

L'heure à laquelle les déplacements ont été effectués correspond à l'heure du début du déplacement (au point de départ). L'heure de la fin du déplacement (au point d'arrivée) est une information recueillie uniquement auprès du répondant principal. Aux fins de traitement et d'analyse, les heures des déplacements sont ensuite regroupées en « périodes » de la journée, définies de la façon suivante :

- ▶ période de pointe du matin : de 6 h à 8 h 59;
- ▶ période hors pointe de jour : de 9 h à 14 h 59;
- ▶ période de pointe de l'après-midi : de 15 h à 17 h 59;
- ▶ période de soir : de 18 h à 23 h 59;
- ▶ nuit : de minuit à 5 h 59.

Les deux périodes de pointe du matin et de l'après-midi sont d'une durée égale de trois heures. Les périodes hors pointe de jour, de soir et de nuit couvrent, quant à elles, six heures chacune.

### 1.3.7.4 Mode

Le « mode » associé à un déplacement désigne le moyen de transport utilisé pour l'effectuer.

Un déplacement peut nécessiter l'utilisation de plus d'un mode de transport. Un déplacement comportant l'utilisation de plus d'un mode de transport est alors appelé un déplacement « multimodal ». Un déplacement sera considéré comme « bimodal » lorsqu'une personne emprunte à la fois le mode « transport en commun » et un mode motorisé privé (ce qui exclut les modes « transport adapté » et « à pied »).

Pour les déplacements multimodaux (y compris les déplacements bimodaux), il est nécessaire, aux fins des analyses qui suivront, de faire la distinction entre un « déplacement-personne » et un « déplacement-mode ».

## Déplacement-personne

Un déplacement-personne se définit comme le fait pour une personne de se déplacer d'une origine vers une destination, pour un motif quelconque, sans égard au(x) moyen(s) de transport emprunté(s) pour effectuer ce déplacement. Ainsi, un tel déplacement constituera un déplacement-personne, même si plusieurs modes de transport sont empruntés. Dans les analyses qui suivront, les résultats exprimeront des **déplacements-personnes** lorsque tous les modes seront considérés, sans distinction.

## Déplacement-mode

Il est aussi possible de comptabiliser un déplacement autant de fois qu'il y a de modes de transport différents qui sont empruntés. On parle alors de déplacements-modes. Cette notion est utile pour tenir compte de tous les modes différents empruntés lors d'un déplacement multimodal. Par exemple, le déplacement d'une personne se rendant au travail en utilisant successivement son automobile, puis l'autobus constituera un seul déplacement-personne, mais deux déplacements-modes. De même, un déplacement bimodal (p. ex. : auto-passager et transport en commun) constitue un seul déplacement-personne, mais deux déplacements-modes. Dans les analyses qui suivront, les résultats exprimeront des **déplacements-modes** lorsqu'une sélection selon le mode sera considérée. Dans ces cas, les points de connexion entre les modes constitueront autant de lieux où la chaîne origine-destination sera décomposée. Cette précision devient importante dans l'interprétation des matrices O-D de déplacements qui recensent les segments de déplacements-modes selon leurs lieux propres de début et fin et non selon les points initiaux et finaux du déplacement de la personne.

Il va de soi que le nombre total de déplacements-modes est toujours égal ou supérieur au nombre de déplacements-personnes. Cette distinction permet ainsi d'estimer de manière plus précise l'utilisation de chaque mode de transport et, conséquemment, d'en arriver à calculer une répartition modale vraiment représentative de la proportion des déplacements, effectués en tout ou en partie, en utilisant le mode considéré. En conséquence, dans les sections suivantes, les résultats figurant dans les tableaux de données présentées selon le mode de transport totaliseront des déplacements-modes, alors qu'ailleurs dans le document, les données feront référence aux déplacements-personnes, ce qui explique les écarts possibles entre les deux. Cette précision sera rappelée dans chaque cas.

Plusieurs modes de transport ont été recensés durant l'enquête. Pour simplifier les analyses, les modes utilisés par les répondants ont été regroupés en deux principales catégories, soit les déplacements motorisés et les déplacements non motorisés. En raison de sa grande diversité de modes, la catégorie « motorisés » a, de plus, été ventilée en trois sous-catégories, à savoir le mode automobile (conducteur ou passager), le mode transport en commun et les autres modes motorisés. Ces regroupements des différents modes de transport recensés au cours de l'enquête sont définis comme suit.

### Motorisés

Déplacement effectué, en tout ou en partie, en utilisant les modes « automobile », « transport en commun » ou « autres motorisés », ci-après définis :

- **Automobile** : déplacement effectué, en tout ou en partie, en utilisant le mode « automobile », soit comme « conducteur » ou « passager ». Le terme « automobile »

englobe tous les véhicules motorisés ayant servi à des fins personnelles, y compris les véhicules commerciaux (camions, camionnettes) et les motos;

- conducteur : déplacement effectué, en tout ou en partie, comme conducteur du mode « automobile », précédemment défini;
- passager : déplacement effectué, en tout ou en partie, comme passager du mode « automobile », précédemment défini.
- ▶ **Transport en commun** : déplacement effectué, en tout ou en partie, en utilisant le mode « transport en commun » (TC) offert par la Société de transport du Saguenay (STS). Ce mode exclut le transport adapté;
- *bimodal* : déplacement effectué en utilisant à la fois le mode « transport en commun » et un mode privé.
- ▶ **Autres motorisés** : déplacement effectué, en tout ou en partie, comme passager à bord du mode « autobus scolaire », « autobus interurbain », « taxi » (à titre de passager payant), « transport adapté » ou « train », ce dernier étant implicitement un mode interurbain.

### **Non motorisés**

Déplacement effectué, en tout ou en partie, en utilisant le mode « vélo » ou entièrement réalisé en marchant (mode « à pied »)<sup>12</sup>.

### **Autres**

Déplacement effectué, en tout ou en partie, en utilisant un mode non décrit précédemment (p. ex. : avion, bateau).

---

<sup>12</sup> À noter que même si tout déplacement en transport en commun ou en auto requiert une utilisation accessoire de la marche pour le compléter, on n'enregistre pas l'utilisation de celle-ci dans ce contexte.

## **PARTIE II – RÉSULTATS RELATIFS À L'ENSEMBLE DE LA POPULATION**

### **2.1 INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS**

Les données contenues dans la partie II du document sont relatives à l'ensemble de la population, quel que soit le mode de transport utilisé, mais ciblent différents sous-ensembles géographiques du territoire enquêté. En effet, les résultats de l'enquête y sont présentés selon 3 types de découpages, d'abord à l'échelle des 8 secteurs géopolitiques (section 2.2), puis à l'échelle des 21 secteurs municipaux qui composent le territoire de l'enquête (section 2.3) et enfin des 10 grands secteurs (section 2.4).

Dans les deux premiers cas, une fiche-résultat est produite pour chacun des secteurs géopolitiques et des secteurs municipaux considérés, afin d'y synthétiser plusieurs statistiques portant sur les principales caractéristiques sociodémographiques et sur la mobilité de la population résidant dans le secteur concerné, ainsi que sur les déplacements que l'on y observe, qu'ils soient effectués strictement par les résidents du secteur analysé ou par l'ensemble de la population de la région.

À la section 2.4, des matrices de déplacements origine-destination (O-D) sont présentées pour différentes combinaisons de motifs de déplacement, de périodes de la journée et de modes de transport. Les résultats y ont été agrégés selon le découpage du territoire en 10 grands secteurs, comme montrés au tableau 3.

Évidemment, toutes les données relatives à un sous-ensemble géographique particulier (fiches-résultats) ou aux matrices de déplacements sont pondérées, comme l'explique le point 1.3.5, de façon à représenter l'ensemble de la population et de ses déplacements.

Soulignons que les résultats présentés ici ne constituent qu'un sous-ensemble très partiel des informations qu'on peut tirer de la banque de données détaillées. Ils visent à fournir un portrait de haut niveau de la mobilité de la population.

#### **2.1.1 Interprétation des tableaux de données**

Pour chacun des secteurs géopolitiques (section 2.2) ou municipaux (section 2.3), les tableaux de statistiques contenus dans les fiches-résultats comportent trois sections, illustrées à la figure 3, à savoir :

- ▶ les données sociodémographiques relatives à la population et aux logis (ménages) du secteur;
- ▶ les déplacements effectués par les résidents du secteur (âgés de 5 ans et plus);
- ▶ les déplacements globalement produits ou attirés par le secteur.

On y trouve aussi une carte qui aide à situer le secteur concerné par rapport aux principaux axes routiers qui le traversent.

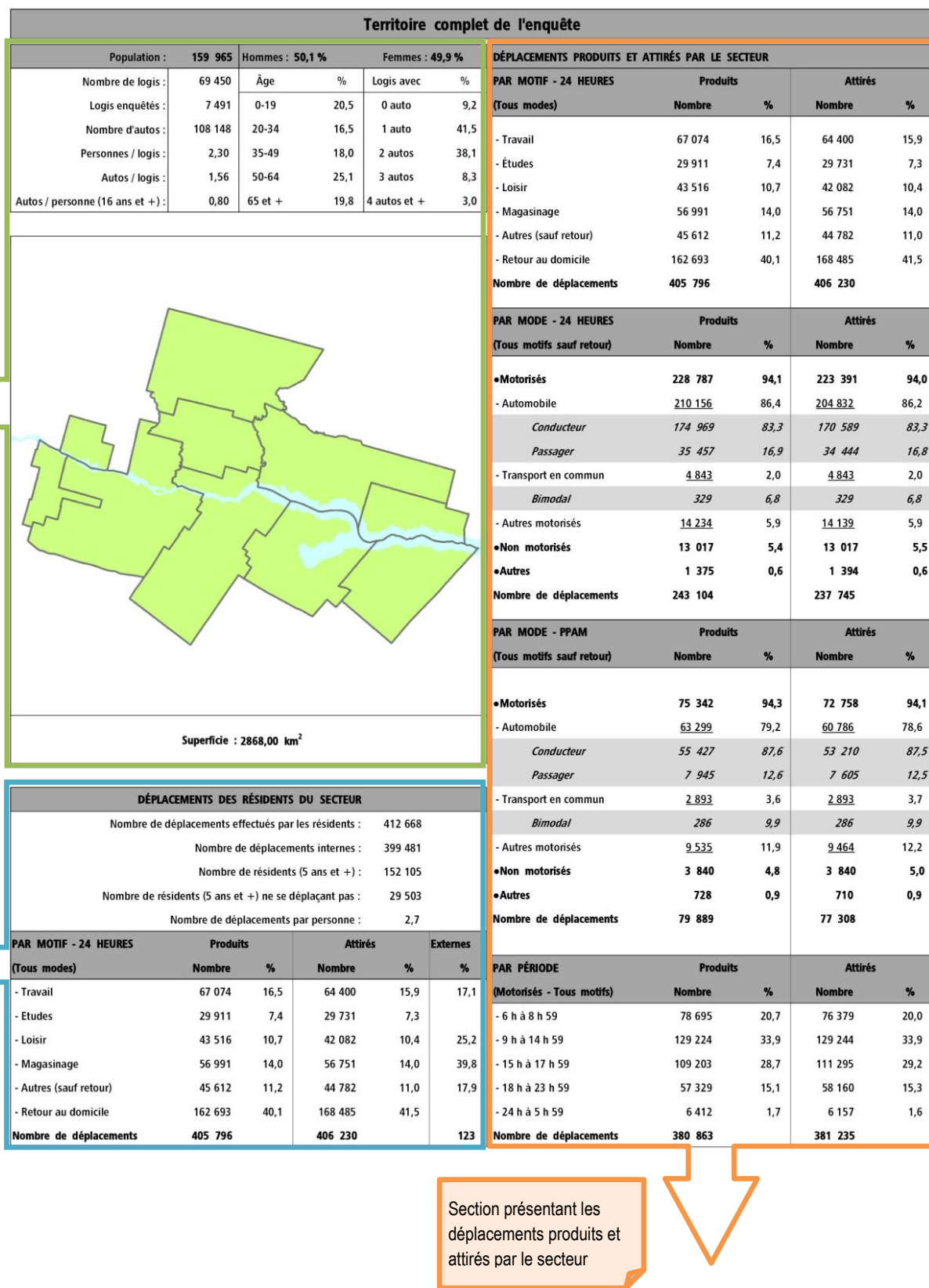


Figure 3 – Contenu des fiches résultats

### 2.1.1.1 *Statistiques sociodémographiques*

La première section des fiches-résultats, située dans le coin supérieur gauche, porte sur les données sociodémographiques relatives au secteur (nombre de logis, distribution des personnes selon le sexe et le groupe d'âge) ainsi que sur les statistiques estimées relativement au parc véhiculaire privé (nombre total de véhicules à la disposition des résidents du secteur, distribution des logis selon le nombre de véhicules disponibles, nombre de véhicules par logis et par personne).

Les données associées aux variables « population » et « logis », ainsi que la distribution de la population selon le sexe et l'âge, sont estimées à partir de facteurs d'expansion établis sur la base des données officielles du recensement démographique de Statistique Canada de 2011.

La variable « nombre d'autos » ainsi que la distribution des logis selon le nombre d'automobiles sont des estimations provenant des données de l'enquête<sup>13</sup>. Pour les ratios « autos/logis » et « autos/personne », les nombres de logis et de personnes proviennent des données 2011 de Statistique Canada. Il est à noter que seule la population de 16 ans et plus est prise en compte pour le calcul de l'indicateur « autos/personne ».

### 2.1.1.2 *Déplacements des résidents du secteur*

La deuxième partie, située dans le coin inférieur gauche, décrit les déplacements « tous modes » effectués par les résidents du secteur (âgés de 5 ans et plus), tout au long d'une journée ouvrable typique d'automne (24 heures). Ceux-ci sont présentés selon le motif du déplacement, déclaré par les répondants, et selon qu'il s'agit d'un déplacement produit par le secteur, attiré par celui-ci ou externe. Les déplacements externes sont ceux effectués par des résidents du secteur, mais dont l'origine et la destination sont toutes les deux extérieures au secteur en question. Pour chacune des colonnes de déplacements (produits, attirés, externes), on trouve le nombre total de déplacements ainsi que leur distribution selon le motif.

D'autres statistiques relatives aux résidents sont également fournies : le « nombre total de déplacements effectués par les résidents », le « nombre de déplacements internes (au secteur) », le « nombre de résidents (5 ans et plus) », le « nombre de résidents (5 ans et plus) ne se déplaçant pas » et le « nombre de déplacements par personne ». Cette dernière variable est calculée en ne considérant que les personnes âgées de 5 ans et plus, car aucun déplacement n'est recueilli pour les enfants de moins de 5 ans.

### 2.1.1.3 *Déplacements produits et attirés par le secteur*

La troisième partie des résultats, présentée à droite sur les fiches-résultats, comprend quatre tableaux dans lesquels on présente la distribution des déplacements produits ou attirés par le secteur considéré. Les deux premières compilations concernent les déplacements effectués tout au long de la journée (sur une période de 24 heures), tandis que la troisième se rapporte uniquement aux déplacements qui ont lieu pendant la période de pointe du matin (PPAM). Enfin, la quatrième compilation est consacrée à la distribution des déplacements « motorisés » selon la période de la journée.

---

<sup>13</sup> Ces nombres sont calculés à partir de la déclaration des répondants de l'enquête à la question portant sur le nombre de véhicules motorisés dont disposent les membres de leur ménage pour effectuer des déplacements. Pour des raisons méthodologiques liées notamment au lieu d'immatriculation (associé au réel propriétaire du véhicule) et aux règles de classification des véhicules et de leur usage, cette estimation du parc automobile peut différer de celle provenant de la SAAQ.

Dans chacun de ces quatre tableaux, les résultats sont présentés en deux colonnes, intitulées « produits » et « attirés », selon la définition donnée au point 1.3.7.1. La différence entre cette section et la précédente est que les personnes ayant effectué les déplacements ne sont pas nécessairement des résidents du secteur faisant l'objet de la fiche-résultat.

Le premier tableau, qui présente les déplacements selon le motif, concerne tous les déplacements effectués pendant une période de 24 heures, indépendamment du mode de transport utilisé. Dans les deux tableaux qui suivent, ventilés selon le mode, tous les déplacements sont considérés, sauf s'il s'agit de déplacements effectués pour le motif « retour au domicile ».

Rappelons que les résultats présentés selon les modes de transport sont l'expression de déplacements-modes, alors que ceux présentés sans égard aux modes (donc lorsque tous les modes sont considérés) sont des déplacements-personnes, comme le définit le point 1.3.7.4. Toutefois, les totaux des différents tableaux expriment toujours des déplacements-personnes. C'est pourquoi la somme des déplacements-modes présentés dans un tableau ventilé selon le mode de transport diffère du total (exprimant des déplacements-personnes) inscrit au bas de ce même tableau. La différence entre les totaux des tableaux d'une même page de données peut être due à l'inclusion ou non des « retours au domicile » ou encore à l'exclusion ou non des déplacements non motorisés. Il est donc important de bien comprendre les en-têtes de colonne de chacun des tableaux avant de procéder à l'analyse des résultats exposés. Soulignons que les pourcentages des lignes « Conducteur » et « Passager » sont calculés par rapport à la ligne « Automobile » et que ceux de la ligne « Bimodal » le sont par rapport à la ligne « Transport en commun ». Rappelons aussi que le mode « à pied » ne correspond qu'aux déplacements entièrement et uniquement effectués en marchant.

## 2.1.2 Interprétation des matrices de déplacements

Une matrice de déplacements origine-destination est un tableau permettant de quantifier les mouvements des personnes entre des secteurs d'analyse. Le format retenu ici est celui de matrices-flots de déplacements-personnes, où chaque cellule représente le flot total de déplacements (le volume enquêté pondéré) entre les différents secteurs du territoire.

Ainsi, le nombre « Fij », indiqué dans la cellule située à l'intersection de la ligne « i » et de la colonne « j » de la matrice, représente le flot total de déplacements allant du secteur d'origine « i » au secteur de destination « j ». La colonne « total » inscrite au bout de chaque ligne indique le nombre total de déplacements qui proviennent de chaque secteur « i », soit ce qu'on appelle la « production » du secteur. La ligne « total » inscrite au bas de chaque colonne indique, quant à elle, le nombre total de déplacements qui s'effectuent, peu importe le lieu d'origine, vers chaque secteur « j », qu'on appelle « l'attraction ».

Les matrices de déplacements ne peuvent être produites que pour des découpages systémiques du territoire, donc ne comportant pas de fuite ou de discontinuité (zones non couvertes). À cette fin, deux formats d'agrégation spatiale ont été retenus pour la présentation matricielle des résultats, soit celui en 10 grands secteurs d'analyse et celui en 21 secteurs municipaux<sup>14</sup>, tels qu'ils sont présentés à la section 1.3.6. Chaque matrice contient les volumes enquêtés pondérés des déplacements effectués au cours d'une journée ouvrable

---

<sup>14</sup> Dans chaque cas, un secteur supplémentaire représente toutes les extrémités de déplacements qui tombent « hors territoire ».

représentative l'automne. Chacune se distingue par le regroupement des modes de transport, des motifs et des périodes de la journée qu'elle représente.

Les matrices ont été produites pour les quatre périodes suivantes, telles qu'elles sont définies au point 1.3.7.3 :

- ▶ la période de pointe du matin;
- ▶ la période hors pointe de jour;
- ▶ la période de pointe de l'après-midi;
- ▶ et pour la journée entière (24 heures).

Comptant beaucoup moins de déplacements, les résultats pour les périodes hors pointe de soir et de nuit ne sont pas présentés sous forme matricielle pour des raisons de valeur statistique. Chaque matrice est identifiée de manière unique suivant une nomenclature décrite à l'annexe 2.

Étant donné le nombre important de matrices origine-destination produites selon le mode, le motif et la période, ainsi que la taille de chacune d'elles (11 lignes sur 11 colonnes pour les grands secteurs et 22 lignes sur 22 colonnes pour les secteurs municipaux), seules les matrices « 24 heures » et « pointe du matin » par grands secteurs sont présentées à la section 2.4. L'ensemble complet des matrices est téléchargeable à partir du site Web du MTMDET<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> <https://www.transports.gouv.qc.ca>





## 2.2 RÉSULTATS SELON LES SECTEURS GÉOPOLITIQUES

Cette section présente, sous forme de fiches-résultats, les principales données sociodémographiques et celles sur la mobilité de la population révélées par l'Enquête O-D de 2015, pour chacun des 8 secteurs géopolitiques définis au tableau 2.

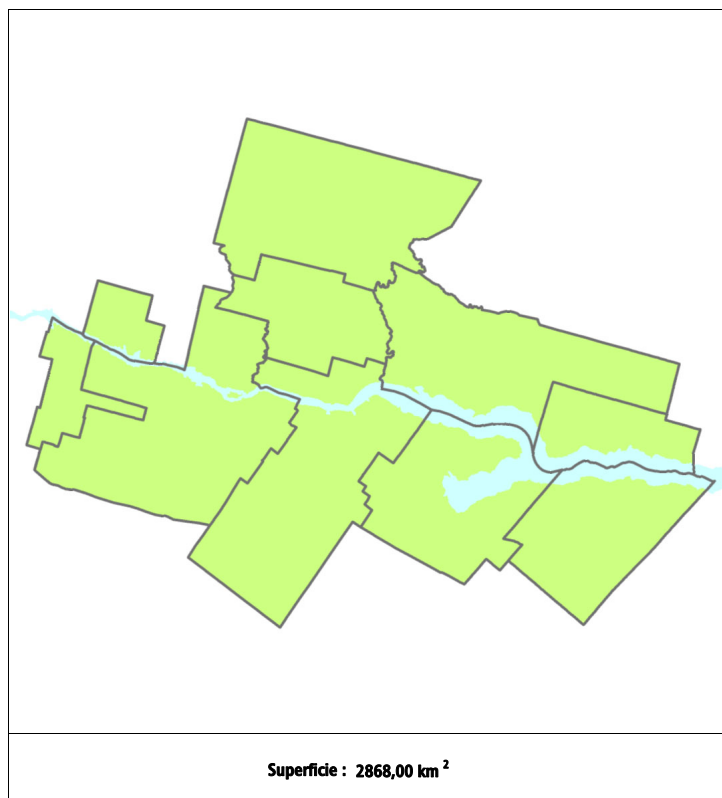
### NOTES MÉTHODOLOGIQUES

1. Pour chacun des secteurs géopolitiques, un facteur d'expansion a été appliqué aux résultats présentés dans les tableaux et dans les matrices origine-destination, de façon à représenter l'ensemble de la population.
2. Compte tenu de la valeur moyenne des facteurs d'expansion appliqués aux résultats provenant de l'échantillon, les volumes de déplacements inférieurs à 300 pourraient ne pas être significatifs.
3. Tous les résultats figurant dans les tableaux et dans les matrices origine-destination du présent document ne tiennent compte que des déplacements des personnes âgées de 5 ans et plus.



## SGP 1 - Territoire complet de l'enquête

Population :	<b>159 965</b>	Hommes :	<b>50,1 %</b>	Femmes :	<b>49,9 %</b>
Nombre de logis :	69 450	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	7 491	0-19	20,5	0 auto	9,2
Nombre d'autos :	108 148	20-34	16,5	1 auto	41,5
Personnes / logis :	2,30	35-49	18,0	2 autos	38,1
Autos / logis :	1,56	50-64	25,1	3 autos	8,3
Autos / personne (16 ans et +) :	0,80	65 et +	19,8	4 autos et +	3,0

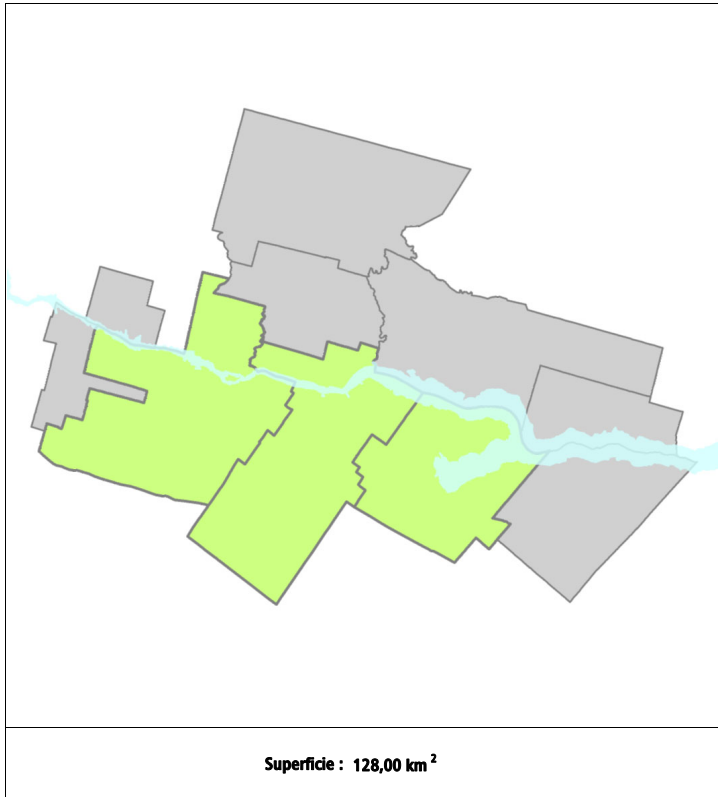


DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR					
PAR MOTIF - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	67 074	16,5	64 400	15,9	
- Études	29 911	7,4	29 731	7,3	
- Loisir	43 516	10,7	42 082	10,4	
- Magasinage	56 991	14,0	56 751	14,0	
- Autres (sauf retour)	45 612	11,2	44 782	11,0	
- Retour au domicile	162 693	40,1	168 485	41,5	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>405 796</b>		<b>406 230</b>		
PAR MODE - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
<b>• Motorisés</b>	<b>228 787</b>	<b>94,1</b>	<b>223 391</b>	<b>94,0</b>	
- Automobile	<u>210 156</u>	86,4	<u>204 832</u>	86,2	
<i>Conducteur</i>	<i>174 969</i>	<i>83,3</i>	<i>170 589</i>	<i>83,3</i>	
<i>Passager</i>	<i>35 457</i>	<i>16,9</i>	<i>34 444</i>	<i>16,8</i>	
- Transport en commun	<u>4 843</u>	2,0	<u>4 843</u>	2,0	
<i>Bimodal</i>	<i>329</i>	<i>6,8</i>	<i>329</i>	<i>6,8</i>	
- Autres motorisés	<u>14 234</u>	5,9	<u>14 139</u>	5,9	
<b>• Non motorisés</b>	<b>13 017</b>	<b>5,4</b>	<b>13 017</b>	<b>5,5</b>	
<b>• Autres</b>	<b>1 375</b>	<b>0,6</b>	<b>1 394</b>	<b>0,6</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>243 104</b>		<b>237 745</b>		
PAR MODE - PPAM		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
<b>• Motorisés</b>	<b>75 342</b>	<b>94,3</b>	<b>72 758</b>	<b>94,1</b>	
- Automobile	<u>63 299</u>	79,2	<u>60 786</u>	78,6	
<i>Conducteur</i>	<i>55 427</i>	<i>87,6</i>	<i>53 210</i>	<i>87,5</i>	
<i>Passager</i>	<i>7 945</i>	<i>12,6</i>	<i>7 605</i>	<i>12,5</i>	
- Transport en commun	<u>2 893</u>	3,6	<u>2 893</u>	3,7	
<i>Bimodal</i>	<i>286</i>	<i>9,9</i>	<i>286</i>	<i>9,9</i>	
- Autres motorisés	<u>9 535</u>	11,9	<u>9 464</u>	12,2	
<b>• Non motorisés</b>	<b>3 840</b>	<b>4,8</b>	<b>3 840</b>	<b>5,0</b>	
<b>• Autres</b>	<b>728</b>	<b>0,9</b>	<b>710</b>	<b>0,9</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>79 889</b>		<b>77 308</b>		
PAR PÉRIODE		Produits		Attirés	
(Motorisés - Tous motifs)	Nombre	%	Nombre	%	
- 6 h à 8 h 59	78 695	20,7	76 379	20,0	
- 9 h à 14 h 59	129 224	33,9	129 244	33,9	
- 15 h à 17 h 59	109 203	28,7	111 295	29,2	
- 18 h à 23 h 59	57 329	15,1	58 160	15,3	
- 24 h à 5 h 59	6 412	1,7	6 157	1,6	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>380 863</b>		<b>381 235</b>		

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR					
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	412 668				
Nombre de déplacements internes :	399 481				
Nombre de résidents (5 ans et +) :	152 105				
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	29 503				
Nombre de déplacements par personne :	2,7				
PAR MOTIF - 24 HEURES	Produits		Attirés		Externes
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	%
- Travail	67 074	16,5	64 400	15,9	17,1
- Etudes	29 911	7,4	29 731	7,3	
- Loisir	43 516	10,7	42 082	10,4	25,2
- Magasinage	56 991	14,0	56 751	14,0	39,8
- Autres (sauf retour)	45 612	11,2	44 782	11,0	17,9
- Retour au domicile	162 693	40,1	168 485	41,5	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>405 796</b>		<b>406 230</b>		<b>123</b>

## SGP 2 - Ville de Saguenay

Population :	<b>145 164</b>	Hommes :	<b>49,8 %</b>	Femmes :	<b>50,2 %</b>
Nombre de logis :	63 802	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	6 570	0-19	20,3	0 auto	9,6
Nombre d'autos :	97 300	20-34	16,6	1 auto	42,3
Personnes / logis :	2,28	35-49	17,8	2 autos	37,5
Autos / logis :	1,53	50-64	25,1	3 autos	8,0
Autos / personne (16 ans et +) :	0,79	65 et +	20,2	4 autos et +	2,5

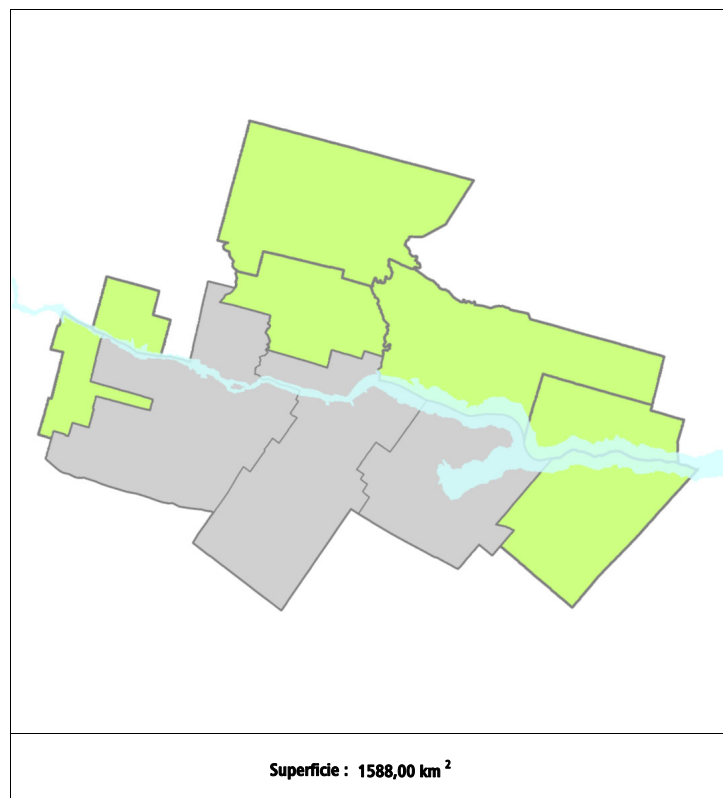


DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR					
PAR MOTIF - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	62 087	16,1	61 984	16,1	
- Etudes	27 544	7,2	28 468	7,4	
- Loisir	41 301	10,7	40 175	10,4	
- Magasinage	54 408	14,1	55 488	14,4	
- Autres (sauf retour)	42 975	11,2	43 017	11,2	
- Retour au domicile	156 236	40,6	155 855	40,5	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>384 550</b>		<b>384 987</b>		
PAR MODE - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• <b>Motorisés</b>	<b>214 822</b>	<b>94,1</b>	<b>215 613</b>	<b>94,1</b>	
- Automobile	<u>197 533</u>	86,5	<u>197 836</u>	86,3	
<i>Conducteur</i>	<i>164 210</i>	<i>83,1</i>	<i>164 502</i>	<i>83,2</i>	
<i>Passager</i>	<i>33 538</i>	<i>17,0</i>	<i>33 489</i>	<i>16,9</i>	
- Transport en commun	<u>4 739</u>	2,1	<u>4 836</u>	2,1	
<i>Bimodal</i>	<i>274</i>	<i>5,8</i>	<i>329</i>	<i>6,8</i>	
- Autres motorisés	<u>12 931</u>	5,7	<u>13 353</u>	5,8	
• <b>Non motorisés</b>	<b>12 277</b>	<b>5,4</b>	<b>12 263</b>	<b>5,4</b>	
• <b>Autres</b>	<b>1 290</b>	<b>0,6</b>	<b>1 313</b>	<b>0,6</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>228 314</b>		<b>229 132</b>		
PAR MODE - PPAM		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• <b>Motorisés</b>	<b>69 173</b>	<b>94,2</b>	<b>70 116</b>	<b>94,2</b>	
- Automobile	<u>58 214</u>	79,3	<u>58 653</u>	78,8	
<i>Conducteur</i>	<i>50 995</i>	<i>87,6</i>	<i>51 297</i>	<i>87,5</i>	
<i>Passager</i>	<i>7 284</i>	<i>12,5</i>	<i>7 385</i>	<i>12,6</i>	
- Transport en commun	<u>2 800</u>	3,8	<u>2 886</u>	3,9	
<i>Bimodal</i>	<i>231</i>	<i>8,3</i>	<i>286</i>	<i>9,9</i>	
- Autres motorisés	<u>8 477</u>	11,5	<u>8 952</u>	12,0	
• <b>Non motorisés</b>	<b>3 602</b>	<b>4,9</b>	<b>3 602</b>	<b>4,8</b>	
• <b>Autres</b>	<b>687</b>	<b>0,9</b>	<b>683</b>	<b>0,9</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>73 440</b>		<b>74 401</b>		
PAR PÉRIODE		Produits		Attirés	
(Motorisés - Tous motifs)	Nombre	%	Nombre	%	
- 6 h à 8 h 59	72 362	20,0	73 448	20,3	
- 9 h à 14 h 59	122 986	34,1	123 263	34,1	
- 15 h à 17 h 59	104 916	29,1	104 128	28,8	
- 18 h à 23 h 59	54 977	15,2	54 867	15,2	
- 24 h à 5 h 59	5 879	1,6	5 777	1,6	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>361 120</b>		<b>361 483</b>		

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR					
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	380 450				
Nombre de déplacements internes :	364 281				
Nombre de résidents (5 ans et +) :	138 239				
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	26 126				
Nombre de déplacements par personne :	2,8				
PAR MOTIF - 24 HEURES	Produits		Attirés		Externes
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	%
- Travail	61 058	16,4	57 979	15,6	18,3
- Etudes	27 440	7,4	27 209	7,3	
- Loisir	40 320	10,8	38 253	10,3	26,6
- Magasinage	52 374	14,1	52 210	14,0	38,3
- Autres (sauf retour)	41 821	11,2	40 818	11,0	16,8
- Retour au domicile	149 053	40,1	155 855	41,9	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>372 066</b>		<b>372 325</b>		<b>341</b>

### SGP 3 - Périphérie de Saguenay

Population :	<b>14 801</b>	Hommes : <b>53,1 %</b>	Femmes : <b>46,9 %</b>
Nombre de logis :	5 648	Âge	Logis avec
Logis enquêtés :	921	0-19	0 auto
Nombre d'autos :	10 848	20-34	1 auto
Personnes / logis :	2,62	35-49	2 autos
Autos / logis :	1,92	50-64	3 autos
Autos / personne (16 ans et +) :	0,89	65 et +	4 autos et +

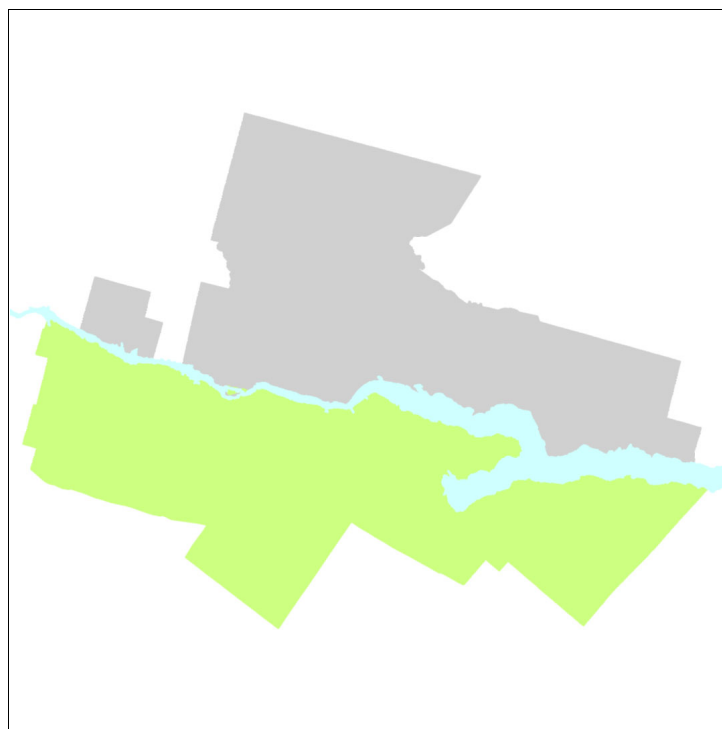


DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR					
PAR MOTIF - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	4 987	23,5	2 416	11,4	
- Etudes	2 367	11,1	1 263	5,9	
- Loisir	2 215	10,4	1 906	9,0	
- Magasinage	2 584	12,2	1 263	5,9	
- Autres (sauf retour)	2 637	12,4	1 765	8,3	
- Retour au domicile	6 457	30,4	12 630	59,5	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>21 246</b>		<b>21 243</b>		
PAR MODE - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• <b>Motorisés</b>	<b>13 965</b>	<b>94,4</b>	<b>7 778</b>	<b>90,3</b>	
- Automobile	<u>12 623</u>	85,3	<u>6 996</u>	81,2	
<i>Conducteur</i>	10 760	85,2	6 087	87,0	
<i>Passager</i>	1 918	15,2	955	13,7	
- Transport en commun	<u>104</u>	0,7	<u>7</u>	0,1	
<i>Bimodal</i>	55	52,8		0,0	
- Autres motorisés	<u>1 303</u>	8,8	<u>786</u>	9,1	
• <b>Non motorisés</b>	<b>740</b>	<b>5,0</b>	<b>753</b>	<b>8,7</b>	
• <b>Autres</b>	<b>85</b>	<b>0,6</b>	<b>81</b>	<b>0,9</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>14 790</b>		<b>8 613</b>		
PAR MODE - PPAM		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• <b>Motorisés</b>	<b>6 170</b>	<b>95,7</b>	<b>2 642</b>	<b>90,9</b>	
- Automobile	<u>5 085</u>	78,9	<u>2 133</u>	73,4	
<i>Conducteur</i>	4 432	87,2	1 913	89,7	
<i>Passager</i>	660	13,0	220	10,3	
- Transport en commun	<u>93</u>	1,4	<u>7</u>	0,3	
<i>Bimodal</i>	55	59,2		0,0	
- Autres motorisés	<u>1 057</u>	16,4	<u>512</u>	17,6	
• <b>Non motorisés</b>	<b>238</b>	<b>3,7</b>	<b>238</b>	<b>8,2</b>	
• <b>Autres</b>	<b>41</b>	<b>0,6</b>	<b>27</b>	<b>0,9</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>6 449</b>		<b>2 907</b>		
PAR PÉRIODE		Produits		Attirés	
(Motorisés - Tous motifs)	Nombre	%	Nombre	%	
- 6 h à 8 h 59	6 333	32,1	2 931	14,8	
- 9 h à 14 h 59	6 238	31,6	5 981	30,3	
- 15 h à 17 h 59	4 288	21,7	7 166	36,3	
- 18 h à 23 h 59	2 352	11,9	3 293	16,7	
- 24 h à 5 h 59	532	2,7	380	1,9	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>19 743</b>		<b>19 752</b>		

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR					
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	32 218				
Nombre de déplacements internes :	10 351				
Nombre de résidents (5 ans et +) :	13 866				
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	3 377				
Nombre de déplacements par personne :	2,3				
PAR MOTIF - 24 HEURES	Produits		Attirés		Externes
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	%
- Travail	4 854	25,8	1 519	8,1	19,5
- Etudes	2 341	12,4	1 175	6,3	2,1
- Loisir	2 091	11,1	983	5,2	18,5
- Magasinage	2 343	12,4	1 067	5,7	40,4
- Autres (sauf retour)	2 514	13,3	1 352	7,2	19,5
- Retour au domicile	4 705	25,0	12 630	67,4	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>18 848</b>		<b>18 727</b>		<b>4 994</b>

## SGP 4 - Rive sud de Saguenay

Population :	<b>126 370</b>	Hommes :	<b>49,7 %</b>	Femmes :	<b>50,3 %</b>
Nombre de logis :	56 330	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	5 752	0-19	19,7	0 auto	10,4
Nombre d'autos :	85 094	20-34	16,5	1 auto	42,6
Personnes / logis :	2,24	35-49	17,6	2 autos	36,4
Autos / logis :	1,51	50-64	25,3	3 autos	8,0
Autos / personne (16 ans et +) :	0,79	65 et +	20,8	4 autos et +	2,6



**Superficie : 1492,00 km<sup>2</sup>**

### DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR

Nombre de déplacements effectués par les résidents :	328 914
Nombre de déplacements internes :	308 383
Nombre de résidents (5 ans et +) :	120 450
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	23 080
Nombre de déplacements par personne :	2,7

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés		Externes
	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	52 762	16,6	49 369	15,5	20,8
- Études	23 429	7,4	22 922	7,2	1,9
- Loisir	34 542	10,9	32 346	10,2	28,9
- Magasinage	45 011	14,2	44 742	14,1	36,9
- Autres (sauf retour)	35 044	11,0	33 667	10,6	11,6
- Retour au domicile	127 232	40,0	135 275	42,5	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>318 019</b>		<b>318 322</b>		<b>956</b>

### DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- Travail	54 829	15,8	59 142	17,0
- Etudes	23 699	6,8	25 392	7,3
- Loisir	36 795	10,6	37 009	10,7
- Magasinage	49 540	14,3	51 194	14,7
- Autres (sauf retour)	37 713	10,9	39 158	11,3
- Retour au domicile	144 174	41,6	135 275	39,0
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>346 750</b>		<b>347 170</b>	

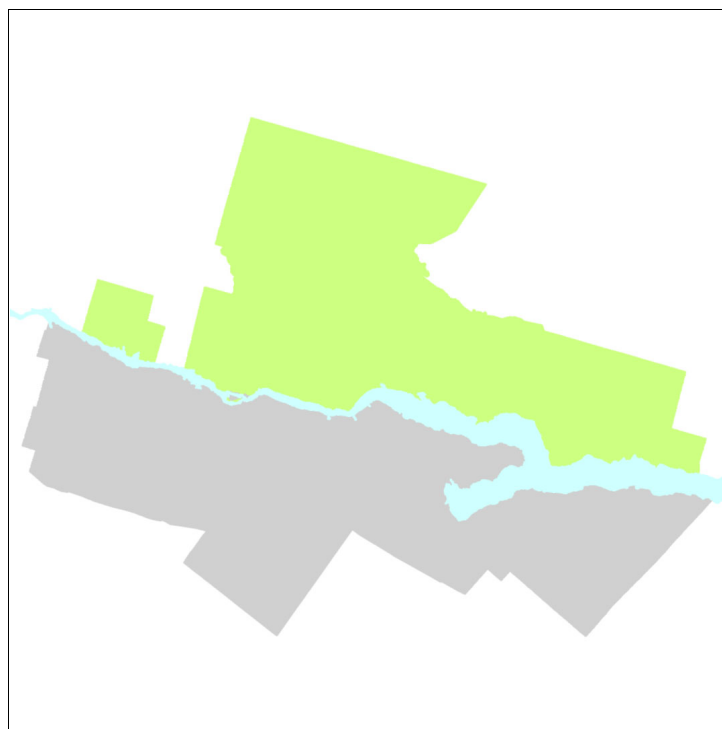
PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
<b>• Motorisés</b>	<b>190 323</b>	<b>94,0</b>	<b>199 598</b>	<b>94,2</b>
- Automobile	<u>175 236</u>	86,5	<u>183 979</u>	86,8
<i>Conducteur</i>	<i>145 757</i>	<i>83,2</i>	<i>153 344</i>	<i>83,3</i>
<i>Passager</i>	<i>29 691</i>	<i>16,9</i>	<i>30 778</i>	<i>16,7</i>
- Transport en commun	<u>3 989</u>	2,0	<u>4 550</u>	2,1
<i>Bimodal</i>	<i>252</i>	<i>6,3</i>	<i>289</i>	<i>6,4</i>
- Autres motorisés	<u>11 437</u>	5,6	<u>11 442</u>	5,4
<b>• Non motorisés</b>	<b>11 124</b>	<b>5,5</b>	<b>11 127</b>	<b>5,3</b>
<b>• Autres</b>	<b>1 190</b>	<b>0,6</b>	<b>1 227</b>	<b>0,6</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>202 575</b>		<b>211 895</b>	

PAR MODE - PPAM (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
<b>• Motorisés</b>	<b>59 898</b>	<b>94,1</b>	<b>65 064</b>	<b>94,5</b>
- Automobile	<u>50 490</u>	79,3	<u>55 193</u>	80,2
<i>Conducteur</i>	<i>44 326</i>	<i>87,8</i>	<i>48 463</i>	<i>87,8</i>
<i>Passager</i>	<i>6 221</i>	<i>12,3</i>	<i>6 750</i>	<i>12,2</i>
- Transport en commun	<u>2 336</u>	3,7	<u>2 730</u>	4,0
<i>Bimodal</i>	<i>219</i>	<i>9,4</i>	<i>247</i>	<i>9,0</i>
- Autres motorisés	<u>7 367</u>	11,6	<u>7 475</u>	10,9
<b>• Non motorisés</b>	<b>3 183</b>	<b>5,0</b>	<b>3 183</b>	<b>4,6</b>
<b>• Autres</b>	<b>615</b>	<b>1,0</b>	<b>606</b>	<b>0,9</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>63 674</b>		<b>68 852</b>	

PAR PÉRIODE (Motorisés - Tous motifs)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- 6 h à 8 h 59	62 794	19,3	67 927	20,8
- 9 h à 14 h 59	111 369	34,2	112 037	34,4
- 15 h à 17 h 59	95 628	29,4	91 558	28,1
- 18 h à 23 h 59	50 426	15,5	48 926	15,0
- 24 h à 5 h 59	5 314	1,6	5 422	1,7
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>325 531</b>		<b>325 871</b>	

## SGP 5 - Rive nord de Saguenay

Population :	<b>33 595</b>	Hommes : <b>51,4 %</b>	Femmes : <b>48,6 %</b>		
Nombre de logis :	13 120	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	1 739	0-19	23,6	0 auto	4,0
Nombre d'autos :	23 053	20-34	16,5	1 auto	36,8
Personnes / logis :	2,56	35-49	19,5	2 autos	45,0
Autos / logis :	1,76	50-64	24,4	3 autos	9,9
Autos / personne (16 ans et +) :	0,83	65 et +	16,0	4 autos et +	4,4



**Superficie : 1376,00 km<sup>2</sup>**

### DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR

Nombre de déplacements effectués par les résidents :	83 754
Nombre de déplacements internes :	32 540
Nombre de résidents (5 ans et +) :	31 655
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	6 423
Nombre de déplacements par personne :	2,6

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés		Externes
	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	11 805	22,1	3 510	6,6	20,3
- Études	6 147	11,5	3 959	7,4	2,6
- Loisir	6 276	11,7	3 368	6,3	20,1
- Magasinage	6 818	12,8	4 854	9,1	36,1
- Autres (sauf retour)	7 498	14,0	4 467	8,4	20,9
- Retour au domicile	14 894	27,9	33 209	62,2	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>53 437</b>		<b>53 367</b>		<b>9 489</b>

### DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- Travail	12 245	20,7	5 258	8,9
- Études	6 212	10,5	4 339	7,3
- Loisir	6 721	11,4	5 073	8,6
- Magasinage	7 451	12,6	5 557	9,4
- Autres (sauf retour)	7 900	13,4	5 624	9,5
- Retour au domicile	18 519	31,4	33 209	56,2
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>59 047</b>		<b>59 060</b>	

PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>38 464</b>	<b>94,9</b>	<b>23 793</b>	<b>92,0</b>
- Automobile	<u>34 919</u>	86,2	<u>20 853</u>	80,7
<i>Conducteur</i>	<i>29 212</i>	<i>83,7</i>	<i>17 245</i>	<i>82,7</i>
<i>Passager</i>	<i>5 766</i>	<i>16,5</i>	<i>3 666</i>	<i>17,6</i>
- Transport en commun	<u>854</u>	2,1	<u>293</u>	1,1
<i>Bimodal</i>	<i>77</i>	<i>9,0</i>	<i>40</i>	<i>13,6</i>
- Autres motorisés	<u>2 797</u>	6,9	<u>2 698</u>	10,4
• <b>Non motorisés</b>	<b>1 892</b>	<b>4,7</b>	<b>1 890</b>	<b>7,3</b>
• <b>Autres</b>	<b>185</b>	<b>0,5</b>	<b>167</b>	<b>0,6</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>40 528</b>		<b>25 850</b>	

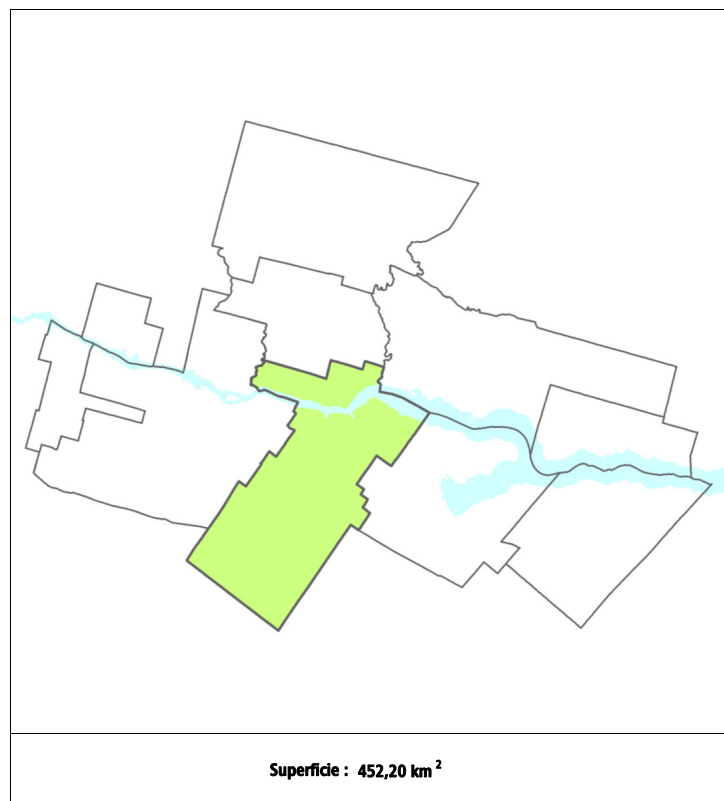
PAR MODE - PPAM (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>15 445</b>	<b>95,2</b>	<b>7 695</b>	<b>91,0</b>
- Automobile	<u>12 809</u>	79,0	<u>5 593</u>	66,1
<i>Conducteur</i>	<i>11 101</i>	<i>86,7</i>	<i>4 747</i>	<i>84,9</i>
<i>Passager</i>	<i>1 724</i>	<i>13,5</i>	<i>855</i>	<i>15,3</i>
- Transport en commun	<u>557</u>	3,4	<u>163</u>	1,9
<i>Bimodal</i>	<i>68</i>	<i>12,1</i>	<i>40</i>	<i>24,3</i>
- Autres motorisés	<u>2 168</u>	13,4	<u>1 989</u>	23,5
• <b>Non motorisés</b>	<b>657</b>	<b>4,1</b>	<b>657</b>	<b>7,8</b>
• <b>Autres</b>	<b>113</b>	<b>0,7</b>	<b>104</b>	<b>1,2</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>16 215</b>		<b>8 456</b>	

PAR PÉRIODE (Motorisés - Tous motifs)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- 6 h à 8 h 59	15 901	28,7	8 452	15,3
- 9 h à 14 h 59	17 855	32,3	17 207	31,1
- 15 h à 17 h 59	13 575	24,5	19 736	35,6
- 18 h à 23 h 59	6 903	12,5	9 234	16,7
- 24 h à 5 h 59	1 098	2,0	736	1,3
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>55 332</b>		<b>55 364</b>	



## SGP 6 - Arrondissement de Chicoutimi

Population :	<b>68 241</b>	Hommes :	<b>49,5 %</b>	Femmes :	<b>50,5 %</b>
Nombre de logis :	30 453	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	3 168	0-19	20,4	0 auto	10,3
Nombre d'autos :	45 439	20-34	15,9	1 auto	43,7
Personnes / logis :	2,24	35-49	18,0	2 autos	36,0
Autos / logis :	1,49	50-64	25,0	3 autos	7,7
Autos / personne (16 ans et +) :	0,78	65 et +	20,7	4 autos et +	2,3

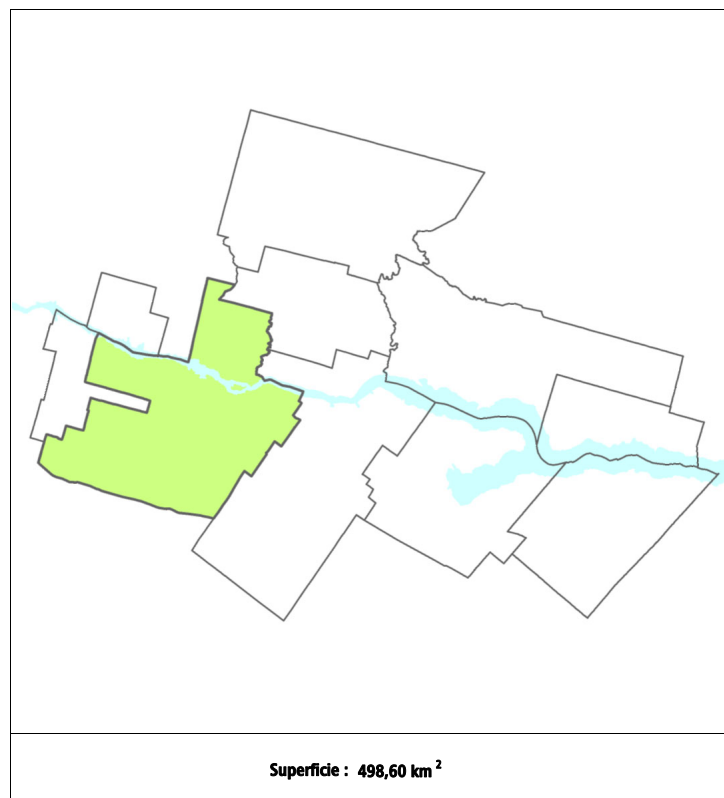


DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR					
PAR MOTIF - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	30 616	15,3	33 929	16,9	
- Études	12 482	6,2	14 538	7,3	
- Loisir	21 139	10,6	20 883	10,4	
- Magasinage	29 701	14,8	34 004	17,0	
- Autres (sauf retour)	22 653	11,3	23 883	11,9	
- Retour au domicile	83 673	41,8	73 134	36,5	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>200 264</b>		<b>200 371</b>		
PAR MODE - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• <b>Motorisés</b>	<b>109 753</b>	<b>94,1</b>	<b>120 378</b>	<b>94,6</b>	
- Automobile	<u>102 217</u>	87,7	<u>112 049</u>	88,1	
<i>Conducteur</i>	<i>84 324</i>	<i>82,5</i>	<i>92 161</i>	<i>82,3</i>	
<i>Passager</i>	<i>17 980</i>	<i>17,6</i>	<i>19 976</i>	<i>17,8</i>	
- Transport en commun	<u>2 741</u>	2,4	<u>3 405</u>	2,7	
<i>Bimodal</i>	<i>127</i>	<i>4,6</i>	<i>240</i>	<i>7,1</i>	
- Autres motorisés	<u>5 014</u>	4,3	<u>5 236</u>	4,1	
• <b>Non motorisés</b>	<b>6 186</b>	<b>5,3</b>	<b>6 199</b>	<b>4,9</b>	
• <b>Autres</b>	<b>694</b>	<b>0,6</b>	<b>690</b>	<b>0,5</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>116 591</b>		<b>127 237</b>		
PAR MODE - PPAM		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• <b>Motorisés</b>	<b>33 282</b>	<b>94,2</b>	<b>37 824</b>	<b>94,8</b>	
- Automobile	<u>28 396</u>	80,4	<u>32 252</u>	80,9	
<i>Conducteur</i>	<i>24 809</i>	<i>87,4</i>	<i>28 026</i>	<i>86,9</i>	
<i>Passager</i>	<i>3 617</i>	<i>12,7</i>	<i>4 246</i>	<i>13,2</i>	
- Transport en commun	<u>1 583</u>	4,5	<u>2 082</u>	5,2	
<i>Bimodal</i>	<i>98</i>	<i>6,2</i>	<i>231</i>	<i>11,1</i>	
- Autres motorisés	<u>3 489</u>	9,9	<u>3 784</u>	9,5	
• <b>Non motorisés</b>	<b>1 669</b>	<b>4,7</b>	<b>1 678</b>	<b>4,2</b>	
• <b>Autres</b>	<b>380</b>	<b>1,1</b>	<b>389</b>	<b>1,0</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>35 319</b>		<b>39 891</b>		
PAR PÉRIODE		Produits		Attirés	
(Motorisés - Tous motifs)	Nombre	%	Nombre	%	
- 6 h à 8 h 59	35 081	18,6	39 534	21,0	
- 9 h à 14 h 59	65 473	34,7	66 778	35,4	
- 15 h à 17 h 59	56 765	30,1	52 663	27,9	
- 18 h à 23 h 59	28 548	15,1	26 724	14,2	
- 24 h à 5 h 59	2 744	1,5	3 001	1,6	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>188 612</b>		<b>188 699</b>		

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR					
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	181 729				
Nombre de déplacements internes :	150 626				
Nombre de résidents (5 ans et +) :	65 111				
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	12 187				
Nombre de déplacements par personne :	2,8				
PAR MOTIF - 24 HEURES	Produits		Attirés		Externes
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	%
- Travail	27 998	17,0	21 617	13,1	32,5
- Études	12 277	7,5	11 357	6,9	1,1
- Loisir	18 308	11,1	15 598	9,5	23,9
- Magasinage	24 466	14,8	24 644	15,0	22,4
- Autres (sauf retour)	19 751	12,0	18 352	11,1	20,1
- Retour au domicile	61 978	37,6	73 134	44,4	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>164 777</b>		<b>164 701</b>		<b>2 878</b>

## SGP 7 - Arrondissement de Jonquière

Population :	<b>59 640</b>	Hommes : <b>50,1 %</b>	Femmes : <b>49,9 %</b>		
Nombre de logis :	25 999	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	2 675	0-19	20,3	0 auto	8,6
Nombre d'autos :	40 357	20-34	17,1	1 auto	41,6
Personnes / logis :	2,29	35-49	18,0	2 autos	38,9
Autos / logis :	1,55	50-64	25,0	3 autos	8,3
Autos / personne (16 ans et +) :	0,80	65 et +	19,6	4 autos et +	2,6

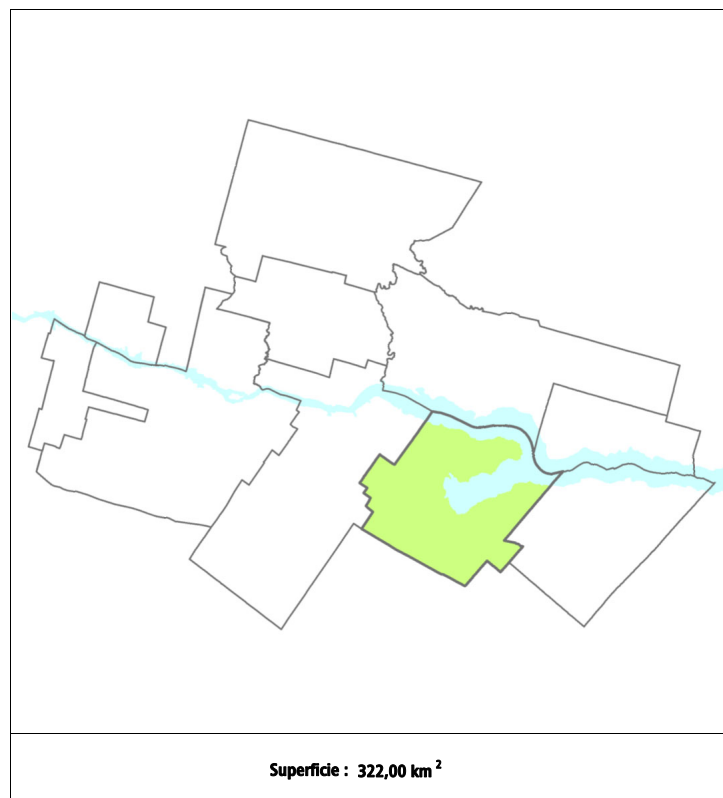


DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR					
PAR MOTIF - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	24 693	17,1	21 286	14,7	
- Études	11 765	8,2	11 483	8,0	
- Loisir	15 794	11,0	15 098	10,5	
- Magasinage	19 146	13,3	17 042	11,8	
- Autres (sauf retour)	15 966	11,1	14 979	10,4	
- Retour au domicile	56 815	39,4	64 544	44,7	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>144 179</b>		<b>144 432</b>		
PAR MODE - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
<b>• Motorisés</b>	<b>82 320</b>	<b>94,2</b>	<b>74 849</b>	<b>93,7</b>	
- Automobile	<u>74 554</u>	85,3	<u>67 017</u>	83,9	
<i>Conducteur</i>	<i>62 700</i>	<i>84,1</i>	<i>56 575</i>	<i>84,4</i>	
<i>Passager</i>	<i>11 957</i>	<i>16,0</i>	<i>10 509</i>	<i>15,7</i>	
- Transport en commun	<u>1 499</u>	1,7	<u>1 252</u>	1,6	
<i>Bimodal</i>	<i>90</i>	<i>6,0</i>	<i>72</i>	<i>5,7</i>	
- Autres motorisés	<u>6 371</u>	7,3	<u>6 641</u>	8,3	
<b>• Non motorisés</b>	<b>4 653</b>	<b>5,3</b>	<b>4 626</b>	<b>5,8</b>	
<b>• Autres</b>	<b>424</b>	<b>0,5</b>	<b>439</b>	<b>0,5</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>87 364</b>		<b>79 889</b>		
PAR MODE - PPAM		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
<b>• Motorisés</b>	<b>27 852</b>	<b>94,7</b>	<b>24 919</b>	<b>94,2</b>	
- Automobile	<u>23 180</u>	78,8	<u>20 131</u>	76,1	
<i>Conducteur</i>	<i>20 489</i>	<i>88,4</i>	<i>17 872</i>	<i>88,8</i>	
<i>Passager</i>	<i>2 725</i>	<i>11,8</i>	<i>2 268</i>	<i>11,3</i>	
- Transport en commun	<u>854</u>	2,9	<u>740</u>	2,8	
<i>Bimodal</i>	<i>75</i>	<i>8,8</i>	<i>56</i>	<i>7,5</i>	
- Autres motorisés	<u>3 894</u>	13,2	<u>4 103</u>	15,5	
<b>• Non motorisés</b>	<b>1 356</b>	<b>4,6</b>	<b>1 347</b>	<b>5,1</b>	
<b>• Autres</b>	<b>201</b>	<b>0,7</b>	<b>196</b>	<b>0,7</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>29 399</b>		<b>26 462</b>		
PAR PÉRIODE		Produits		Attirés	
(Motorisés - Tous motifs)	Nombre	%	Nombre	%	
- 6 h à 8 h 59	28 898	21,4	26 094	19,3	
- 9 h à 14 h 59	45 341	33,5	44 466	32,8	
- 15 h à 17 h 59	37 775	27,9	40 565	29,9	
- 18 h à 23 h 59	20 933	15,5	22 279	16,4	
- 24 h à 5 h 59	2 348	1,7	2 107	1,6	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>135 295</b>		<b>135 512</b>		

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR					
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	155 077				
Nombre de déplacements internes :	112 017				
Nombre de résidents (5 ans et +) :	56 716				
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	10 765				
Nombre de déplacements par personne :	2,7				
PAR MOTIF - 24 HEURES	Produits		Attirés		Externes
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	%
- Travail	23 345	17,8	15 136	11,6	25,4
- Études	11 691	8,9	10 045	7,7	1,8
- Loisir	14 883	11,4	12 702	9,7	22,0
- Magasinage	17 785	13,6	15 639	11,9	34,3
- Autres (sauf retour)	14 738	11,3	12 874	9,8	16,6
- Retour au domicile	48 423	37,0	64 544	49,3	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>130 865</b>		<b>130 938</b>		<b>5 292</b>

## SGP 8 - Arrondissement de La Baie

Population :	<b>17 283</b>	Hommes :	<b>49,8 %</b>	Femmes :	<b>50,2 %</b>
Nombre de logis :	7 350	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	727	0-19	20,1	0 auto	10,4
Nombre d'autos :	11 504	20-34	17,4	1 auto	39,4
Personnes / logis :	2,35	35-49	15,9	2 autos	38,4
Autos / logis :	1,57	50-64	26,0	3 autos	8,6
Autos / personne (16 ans et +) :	0,78	65 et +	20,5	4 autos et +	3,2



DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR					
PAR MOTIF - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	6 777	16,9	6 768	16,8	
- Études	3 296	8,2	2 447	6,1	
- Loisir	4 368	10,9	4 194	10,4	
- Magasinage	5 560	13,9	4 442	11,1	
- Autres (sauf retour)	4 357	10,9	4 154	10,3	
- Retour au domicile	15 748	39,3	18 178	45,2	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>40 107</b>		<b>40 184</b>		
PAR MODE - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• <b>Motorisés</b>	<b>22 749</b>	<b>93,4</b>	<b>20 385</b>	<b>92,6</b>	
- Automobile	<u>20 762</u>	85,2	<u>18 771</u>	85,3	
<i>Conducteur</i>	<i>17 186</i>	<i>82,8</i>	<i>15 766</i>	<i>84,0</i>	
<i>Passager</i>	<i>3 602</i>	<i>17,3</i>	<i>3 005</i>	<i>16,0</i>	
- Transport en commun	<u>499</u>	2,0	<u>180</u>	0,8	
<i>Bimodal</i>	<i>58</i>	<i>11,6</i>	<i>17</i>	<i>9,5</i>	
- Autres motorisés	<u>1 546</u>	6,3	<u>1 476</u>	6,7	
• <b>Non motorisés</b>	<b>1 438</b>	<b>5,9</b>	<b>1 438</b>	<b>6,5</b>	
• <b>Autres</b>	<b>172</b>	<b>0,7</b>	<b>183</b>	<b>0,8</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>24 359</b>		<b>22 006</b>		
PAR MODE - PPAM		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• <b>Motorisés</b>	<b>8 039</b>	<b>92,2</b>	<b>7 373</b>	<b>91,6</b>	
- Automobile	<u>6 638</u>	76,1	<u>6 270</u>	77,9	
<i>Conducteur</i>	<i>5 696</i>	<i>85,8</i>	<i>5 399</i>	<i>86,1</i>	
<i>Passager</i>	<i>942</i>	<i>14,2</i>	<i>871</i>	<i>13,9</i>	
- Transport en commun	<u>364</u>	4,2	<u>64</u>	0,8	
<i>Bimodal</i>	<i>58</i>	<i>15,9</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	
- Autres motorisés	<u>1 094</u>	12,5	<u>1 064</u>	13,2	
• <b>Non motorisés</b>	<b>577</b>	<b>6,6</b>	<b>577</b>	<b>7,2</b>	
• <b>Autres</b>	<b>106</b>	<b>1,2</b>	<b>98</b>	<b>1,2</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>8 722</b>		<b>8 049</b>		
PAR PÉRIODE		Produits		Attirés	
(Motorisés - Tous motifs)	Nombre	%	Nombre	%	
- 6 h à 8 h 59	8 383	22,5	7 819	21,0	
- 9 h à 14 h 59	12 172	32,7	12 019	32,2	
- 15 h à 17 h 59	10 376	27,9	10 900	29,2	
- 18 h à 23 h 59	5 496	14,8	5 864	15,7	
- 24 h à 5 h 59	787	2,1	670	1,8	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>37 214</b>		<b>37 272</b>		

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR					
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	43 644				
Nombre de déplacements internes :	28 474				
Nombre de résidents (5 ans et +) :	16 412				
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	3 174				
Nombre de déplacements par personne :	2,7				
PAR MOTIF - 24 HEURES	Produits		Attirés		Externes
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	%
- Travail	6 188	17,8	3 689	10,6	20,5
- Études	3 186	9,2	2 315	6,6	1,2
- Loisir	4 035	11,6	3 291	9,5	18,6
- Magasinage	5 061	14,5	4 035	11,6	46,6
- Autres (sauf retour)	3 857	11,1	3 309	9,5	13,1
- Retour au domicile	12 487	35,9	18 178	52,2	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>34 812</b>		<b>34 817</b>		<b>2 488</b>

## 2.3 RÉSULTATS SELON LES SECTEURS MUNICIPAUX

Cette section présente, sous forme de fiches-résultats, les principales données sociodémographiques et celles sur la mobilité de la population révélées par l'Enquête O-D de 2015, pour chacun des 21 secteurs municipaux décrits à l'annexe 1.

### NOTES MÉTHODOLOGIQUES

1. Pour chacun des secteurs municipaux, on a appliqué un facteur d'expansion aux résultats présentés dans les tableaux et dans les matrices origine-destination, de façon à représenter l'ensemble de la population.
2. Compte tenu de la valeur moyenne des facteurs d'expansion appliqués aux résultats provenant de l'échantillon, les volumes de déplacements inférieurs à 300 pourraient ne pas être significatifs.
3. Tous les résultats figurant dans les tableaux et dans les matrices origine-destination du présent document ne tiennent compte que des déplacements des personnes âgées de 5 ans et plus.



## SM 1 - Rivière-du-Moulin, Notre-Dame, Murdock

Population :	<b>8 105</b>	Hommes : <b>48,6 %</b>	Femmes : <b>51,4 %</b>
Nombre de logis :	3 665	Âge	%
Logis enquêtés :	365	0-19	18,3
Nombre d'autos :	5 243	20-34	18,1
Personnes / logis :	2,21	35-49	14,1
Autos / logis :	1,43	50-64	25,6
Autos / personne (16 ans et +) :	0,74	65 et +	23,9
		Logis avec	%
		0 auto	13,3
		1 auto	44,3
		2 autos	33,4
		3 autos	6,9
		4 autos et +	2,1



DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR					
PAR MOTIF - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	4 111	12,2	6 836	20,4	
- Études	1 363	4,1	5 835	17,4	
- Loisir	3 367	10,0	4 166	12,4	
- Magasinage	4 344	12,9	1 814	5,4	
- Autres (sauf retour)	3 420	10,2	5 996	17,9	
- Retour au domicile	17 030	50,6	8 912	26,6	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>33 635</b>		<b>33 560</b>		
PAR MODE - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• <b>Motorisés</b>	<b>15 620</b>	<b>94,1</b>	<b>23 560</b>	<b>95,6</b>	
- Automobile	14 913	89,8	21 888	88,8	
<i>Conducteur</i>	12 590	84,4	18 525	84,6	
<i>Passager</i>	2 355	15,8	3 378	15,4	
- Transport en commun	323	1,9	1 191	4,8	
<i>Bimodal</i>	17	5,3	95	8,0	
- Autres motorisés	410	2,5	588	2,4	
• <b>Non motorisés</b>	<b>965</b>	<b>5,8</b>	<b>1 053</b>	<b>4,3</b>	
• <b>Autres</b>	<b>34</b>	<b>0,2</b>	<b>45</b>	<b>0,2</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>16 606</b>		<b>24 648</b>		
PAR MODE - PPAM		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• <b>Motorisés</b>	<b>3 776</b>	<b>91,9</b>	<b>9 850</b>	<b>95,8</b>	
- Automobile	3 294	80,2	8 858	86,1	
<i>Conducteur</i>	2 947	89,5	7 478	84,4	
<i>Passager</i>	347	10,5	1 379	15,6	
- Transport en commun	175	4,3	789	7,7	
<i>Bimodal</i>		0,0	95	12,1	
- Autres motorisés	307	7,5	310	3,0	
• <b>Non motorisés</b>	<b>333</b>	<b>8,1</b>	<b>421</b>	<b>4,1</b>	
• <b>Autres</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>13</b>	<b>0,1</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>4 109</b>		<b>10 284</b>		
PAR PÉRIODE		Produits		Attirés	
(Motorisés - Tous motifs)	Nombre	%	Nombre	%	
- 6 h à 8 h 59	4 248	13,4	10 041	31,7	
- 9 h à 14 h 59	10 448	33,0	10 764	33,9	
- 15 h à 17 h 59	11 699	36,9	6 774	21,4	
- 18 h à 23 h 59	4 793	15,1	3 682	11,6	
- 24 h à 5 h 59	512	1,6	452	1,4	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>31 700</b>		<b>31 712</b>		

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR					
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	21 970				
Nombre de déplacements internes :	6 229				
Nombre de résidents (5 ans et +) :	7 810				
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	1 491				
Nombre de déplacements par personne :	2,8				
PAR MOTIF - 24 HEURES	Produits		Attirés		Externes
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	%
- Travail	2 658	20,7	657	5,1	17,2
- Études	1 303	10,1	922	7,2	3,9
- Loisir	1 976	15,4	673	5,3	14,9
- Magasinage	2 315	18,0	713	5,6	44,8
- Autres (sauf retour)	1 646	12,8	900	7,0	19,1
- Retour au domicile	2 962	23,0	8 912	69,8	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>12 860</b>		<b>12 777</b>		<b>2 562</b>

## SM 2 - Des Oiseaux, Place du Royaume

Population :	<b>5 600</b>	Hommes :	<b>45,0 %</b>	Femmes :	<b>55,0 %</b>
Nombre de logis :	2 915	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	360	0-19	13,9	0 auto	12,7
Nombre d'autos :	3 582	20-34	7,9	1 auto	56,7
Personnes / logis :	1,92	35-49	15,8	2 autos	26,0
Autos / logis :	1,23	50-64	24,8	3 autos	4,0
Autos / personne (16 ans et +) :	0,72	65 et +	37,5	4 autos et +	0,5



Superficie : 4,44 km<sup>2</sup>

### DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR

Nombre de déplacements effectués par les résidents :	14 947
Nombre de déplacements internes :	2 940
Nombre de résidents (5 ans et +) :	5 445
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	1 082
Nombre de déplacements par personne :	2,7

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés		Externes
	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	1 605	19,8	330	4,1	20,7
- Études	731	9,0		0,0	2,3
- Loisir	1 517	18,7	403	5,0	17,4
- Magasinage	1 660	20,5	991	12,2	39,1
- Autres (sauf retour)	1 238	15,3	291	3,6	20,5
- Retour au domicile	1 345	16,6	6 081	75,1	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>8 097</b>		<b>8 097</b>		<b>1 694</b>

### DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- Travail	2 162	8,9	3 107	12,7
- Études	839	3,4	6	0,0
- Loisir	2 788	11,4	3 148	12,9
- Magasinage	5 072	20,8	10 673	43,6
- Autres (sauf retour)	2 190	9,0	1 459	6,0
- Retour au domicile	11 379	46,6	6 081	24,8
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>24 429</b>		<b>24 475</b>	

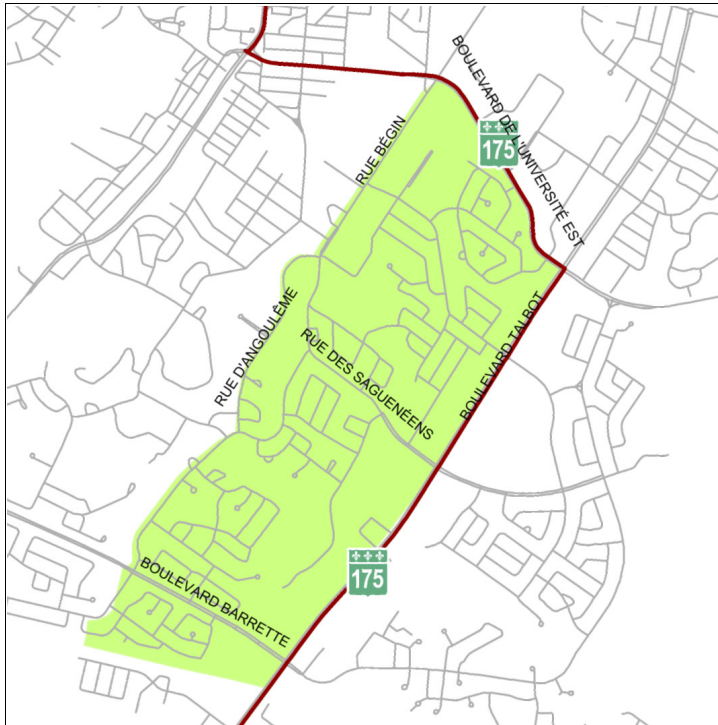
PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>12 574</b>	<b>96,3</b>	<b>17 777</b>	<b>96,6</b>
- Automobile	<u>11 863</u>	90,9	<u>17 402</u>	94,6
<i>Conducteur</i>	9 269	78,1	13 792	79,3
<i>Passager</i>	2 617	22,1	3 628	20,9
- Transport en commun	<u>324</u>	2,5	<u>327</u>	1,8
<i>Bimodal</i>	0,0		0,0	
- Autres motorisés	<u>387</u>	3,0	<u>48</u>	0,3
• <b>Non motorisés</b>	<b>396</b>	<b>3,0</b>	<b>546</b>	<b>3,0</b>
• <b>Autres</b>	<b>80</b>	<b>0,6</b>	<b>77</b>	<b>0,4</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>13 051</b>		<b>18 394</b>	

PAR MODE - PPAM (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>2 204</b>	<b>97,5</b>	<b>2 545</b>	<b>97,1</b>
- Automobile	<u>1 790</u>	79,2	<u>2 504</u>	95,5
<i>Conducteur</i>	1 543	86,2	2 304	92,0
<i>Passager</i>	253	14,1	200	8,0
- Transport en commun	<u>157</u>	6,9	<u>34</u>	1,3
<i>Bimodal</i>	0,0		0,0	
- Autres motorisés	<u>257</u>	11,4	<u>7</u>	0,3
• <b>Non motorisés</b>	<b>56</b>	<b>2,5</b>	<b>77</b>	<b>2,9</b>
• <b>Autres</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>2 260</b>		<b>2 622</b>	

PAR PÉRIODE (Motorisés - Tous motifs)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- 6 h à 8 h 59	2 305	9,8	2 637	11,2
- 9 h à 14 h 59	10 285	43,6	11 797	50,0
- 15 h à 17 h 59	6 755	28,6	5 901	25,0
- 18 h à 23 h 59	4 112	17,4	3 042	12,9
- 24 h à 5 h 59	147	0,6	208	0,9
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>23 604</b>		<b>23 585</b>	

### SM 3 - Plateau-des-Saguenéens, Des Écrivains-Est

Population :	<b>5 745</b>	Hommes :	<b>48,3 %</b>	Femmes :	<b>51,7 %</b>
Nombre de logis :	2 840	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	354	0-19	18,8	0 auto	11,9
Nombre d'autos :	3 854	20-34	14,9	1 auto	47,9
Personnes / logis :	2,02	35-49	15,8	2 autos	33,5
Autos / logis :	1,36	50-64	24,4	3 autos	6,1
Autos / personne (16 ans et +) :	0,78	65 et +	26,2	4 autos et +	0,6



Superficie : 3,20 km<sup>2</sup>

#### DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR

Nombre de déplacements effectués par les résidents :	14 967
Nombre de déplacements internes :	4 153
Nombre de résidents (5 ans et +) :	5 510
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	1 105
Nombre de déplacements par personne :	2,7

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés		Externes
	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	2 225	24,5	436	4,8	28,4
- Études	883	9,7	477	5,3	2,1
- Loisir	1 308	14,4	321	3,5	20,3
- Magasinage	1 386	15,2	754	8,3	25,5
- Autres (sauf retour)	1 328	14,6	658	7,3	23,8
- Retour au domicile	1 962	21,6	6 416	70,8	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>9 092</b>		<b>9 062</b>		<b>966</b>

DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR				
PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- Travail	3 240	11,8	3 515	12,8
- Études	1 195	4,4	2 455	8,9
- Loisir	2 493	9,1	2 378	8,7
- Magasinage	5 245	19,1	8 626	31,4
- Autres (sauf retour)	2 731	10,0	4 045	14,7
- Retour au domicile	12 499	45,6	6 416	23,4
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>27 402</b>		<b>27 435</b>	
PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)				
	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• Motorisés	<b>13 917</b>	<b>93,4</b>	<b>20 050</b>	<b>95,4</b>
- Automobile	<u>13 194</u>	88,5	<u>18 464</u>	87,8
<i>Conducteur</i>	<i>10 677</i>	<i>80,9</i>	<i>14 274</i>	<i>77,3</i>
<i>Passager</i>	<i>2 526</i>	<i>19,1</i>	<i>4 191</i>	<i>22,7</i>
- Transport en commun	<u>200</u>	1,3	<u>687</u>	3,3
<i>Bimodal</i>	<i>0,0</i>		<i>50</i>	<i>7,3</i>
- Autres motorisés	<u>523</u>	3,5	<u>949</u>	4,5
• Non motorisés	<b>950</b>	<b>6,4</b>	<b>929</b>	<b>4,4</b>
• Autres	<b>37</b>	<b>0,2</b>	<b>40</b>	<b>0,2</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>14 904</b>		<b>21 019</b>	
PAR MODE - PPAM (Tous motifs sauf retour)				
	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• Motorisés	<b>2 774</b>	<b>92,1</b>	<b>4 939</b>	<b>95,3</b>
- Automobile	<u>2 477</u>	82,2	<u>3 720</u>	71,8
<i>Conducteur</i>	<i>2 176</i>	<i>87,9</i>	<i>2 964</i>	<i>79,7</i>
<i>Passager</i>	<i>301</i>	<i>12,1</i>	<i>756</i>	<i>20,3</i>
- Transport en commun	<u>73</u>	2,4	<u>539</u>	10,4
<i>Bimodal</i>	<i>0,0</i>		<i>40</i>	<i>7,5</i>
- Autres motorisés	<u>224</u>	7,4	<u>720</u>	13,9
• Non motorisés	<b>209</b>	<b>6,9</b>	<b>209</b>	<b>4,0</b>
• Autres	<b>29</b>	<b>1,0</b>	<b>33</b>	<b>0,6</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>3 013</b>		<b>5 180</b>	
PAR PÉRIODE (Motorisés - Tous motifs)				
	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- 6 h à 8 h 59	2 996	11,6	5 060	19,6
- 9 h à 14 h 59	10 417	40,4	10 678	41,3
- 15 h à 17 h 59	8 016	31,1	6 459	25,0
- 18 h à 23 h 59	4 123	16,0	3 347	12,9
- 24 h à 5 h 59	230	0,9	333	1,3
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>25 783</b>		<b>25 878</b>	



### SM 4 - Saint-Paul, Des Écrivains-Ouest

Population :	<b>6 605</b>	Hommes :	<b>49,7 %</b>	Femmes :	<b>50,3 %</b>
Nombre de logis :	2 995	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	361	0-19	22,1	0 auto	10,2
Nombre d'autos :	4 699	20-34	13,1	1 auto	40,3
Personnes / logis :	2,21	35-49	19,8	2 autos	35,1
Autos / logis :	1,57	50-64	27,4	3 autos	12,1
Autos / personne (16 ans et +) :	0,84	65 et +	17,6	4 autos et +	2,3

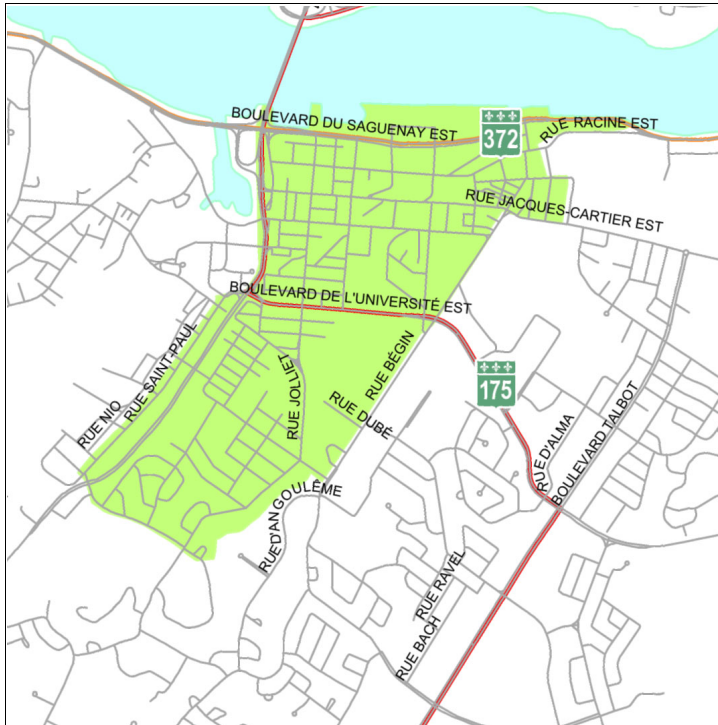


DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR					
PAR MOTIF - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	2 971	19,7	2 575	17,1	
- Études	1 241	8,2	736	4,9	
- Loisir	1 929	12,8	1 876	12,4	
- Magasinage	1 891	12,6	820	5,4	
- Autres (sauf retour)	1 843	12,2	1 729	11,5	
- Retour au domicile	5 186	34,4	7 358	48,7	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>15 061</b>		<b>15 094</b>		
PAR MODE - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• Motorisés	<b>9 557</b>	<b>96,8</b>	<b>7 511</b>	<b>97,1</b>	
- Automobile	<u>8 753</u>	88,6	<u>6 881</u>	88,9	
<i>Conducteur</i>	7 371	84,2	5 931	86,2	
<i>Passager</i>	1 382	15,8	949	13,8	
- Transport en commun	<u>305</u>	3,1	<u>118</u>	1,5	
<i>Bimodal</i>	30	9,7		0,0	
- Autres motorisés	<u>539</u>	5,5	<u>520</u>	6,7	
• Non motorisés	<b>242</b>	<b>2,5</b>	<b>153</b>	<b>2,0</b>	
• Autres	<b>88</b>	<b>0,9</b>	<b>72</b>	<b>0,9</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>9 876</b>		<b>7 736</b>		
PAR MODE - PPAM		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• Motorisés	<b>3 378</b>	<b>95,9</b>	<b>2 616</b>	<b>95,6</b>	
- Automobile	<u>2 893</u>	82,2	<u>2 207</u>	80,7	
<i>Conducteur</i>	2 548	88,1	2 067	93,6	
<i>Passager</i>	345	11,9	140	6,4	
- Transport en commun	<u>170</u>	4,8	<u>52</u>	1,9	
<i>Bimodal</i>	18	10,7		0,0	
- Autres motorisés	<u>355</u>	10,1	<u>356</u>	13,0	
• Non motorisés	<b>91</b>	<b>2,6</b>	<b>73</b>	<b>2,7</b>	
• Autres	<b>52</b>	<b>1,5</b>	<b>48</b>	<b>1,7</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>3 521</b>		<b>2 737</b>		
PAR PÉRIODE		Produits		Attirés	
(Motorisés - Tous motifs)	Nombre	%	Nombre	%	
- 6 h à 8 h 59	3 523	24,2	2 750	18,8	
- 9 h à 14 h 59	4 944	34,0	4 611	31,5	
- 15 h à 17 h 59	3 685	25,3	4 643	31,7	
- 18 h à 23 h 59	2 170	14,9	2 316	15,8	
- 24 h à 5 h 59	229	1,6	312	2,1	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>14 552</b>		<b>14 631</b>		

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR					
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	17 796				
Nombre de déplacements internes :	1 987				
Nombre de résidents (5 ans et +) :	6 320				
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	1 095				
Nombre de déplacements par personne :	2,8				
PAR MOTIF - 24 HEURES	Produits		Attirés		Externes
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	%
- Travail	2 498	28,6	381	4,4	22,3
- Études	1 153	13,2	233	2,7	4,6
- Loisir	1 477	16,9	183	2,1	17,2
- Magasinage	1 323	15,2	144	1,7	44,7
- Autres (sauf retour)	1 378	15,8	431	4,9	11,2
- Retour au domicile	900	10,3	7 358	84,3	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>8 729</b>		<b>8 730</b>		<b>2 324</b>

### SM 5 - Centre-ville de Chicoutimi, Coopérative

Population :	<b>6 660</b>	Hommes : <b>50,4 %</b>	Femmes : <b>49,6 %</b>
Nombre de logis :	3 670	Âge	%
Logis enquêtés :	368	0-19	15,1
Nombre d'autos :	3 728	20-34	16,6
Personnes / logis :	1,81	35-49	17,0
Autos / logis :	1,02	50-64	25,4
Autos / personne (16 ans et +) :	0,63	65 et +	25,8
		Logis avec	%
		0 auto	27,9
		1 auto	49,8
		2 autos	19,3
		3 autos	2,2
		4 autos et +	0,8



**Superficie : 3,37 km<sup>2</sup>**

#### DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR

Nombre de déplacements effectués par les résidents :	17 253
Nombre de déplacements internes :	4 258
Nombre de résidents (5 ans et +) :	6 470
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	1 532
Nombre de déplacements par personne :	2,7

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés		Externes %
	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	2 090	22,0	478	5,0	19,6
- Études	810	8,5	435	4,5	3,3
- Loisir	1 493	15,8	639	6,7	17,3
- Magasinage	1 547	16,3	594	6,2	39,8
- Autres (sauf retour)	1 533	16,2	495	5,2	20,0
- Retour au domicile	2 006	21,2	6 924	72,4	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>9 480</b>		<b>9 565</b>		<b>2 467</b>

DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR				
PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- Travail	3 249	13,4	6 417	26,3
- Études	1 046	4,3	1 630	6,7
- Loisir	2 654	10,9	3 792	15,6
- Magasinage	2 809	11,6	1 911	7,8
- Autres (sauf retour)	2 810	11,6	3 704	15,2
- Retour au domicile	11 714	48,2	6 924	28,4
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>24 283</b>		<b>24 377</b>	

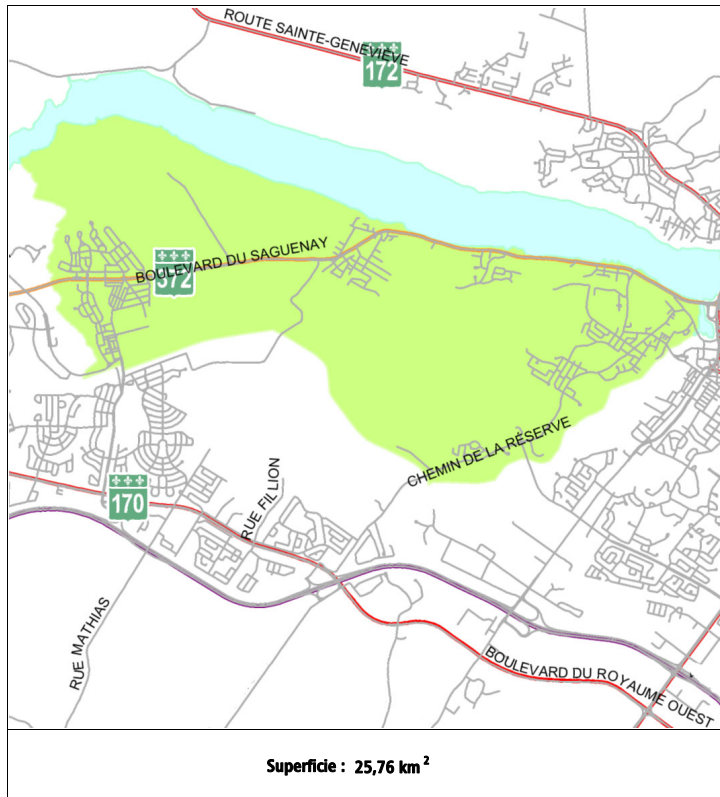
PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>10 693</b>	<b>85,1</b>	<b>15 637</b>	<b>89,6</b>
- Automobile	<u>10 012</u>	79,7	<u>14 335</u>	82,1
<i>Conducteur</i>	<i>8 105</i>	<i>80,9</i>	<i>12 138</i>	<i>84,7</i>
<i>Passager</i>	<i>1 907</i>	<i>19,1</i>	<i>2 208</i>	<i>15,4</i>
- Transport en commun	<u>299</u>	2,4	<u>711</u>	4,1
<i>Bimodal</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>45</i>	<i>6,3</i>
- Autres motorisés	<u>404</u>	3,2	<u>678</u>	3,9
• <b>Non motorisés</b>	<b>1 803</b>	<b>14,3</b>	<b>1 717</b>	<b>9,8</b>
• <b>Autres</b>	<b>72</b>	<b>0,6</b>	<b>100</b>	<b>0,6</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>12 569</b>		<b>17 454</b>	

PAR MODE - PPAM (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>2 772</b>	<b>87,8</b>	<b>6 012</b>	<b>94,8</b>
- Automobile	<u>2 497</u>	79,1	<u>5 072</u>	79,9
<i>Conducteur</i>	<i>2 099</i>	<i>84,1</i>	<i>4 426</i>	<i>87,3</i>
<i>Passager</i>	<i>398</i>	<i>15,9</i>	<i>657</i>	<i>13,0</i>
- Transport en commun	<u>115</u>	3,6	<u>483</u>	7,6
<i>Bimodal</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>45</i>	<i>9,2</i>
- Autres motorisés	<u>181</u>	5,7	<u>545</u>	8,6
• <b>Non motorisés</b>	<b>342</b>	<b>10,8</b>	<b>273</b>	<b>4,3</b>
• <b>Autres</b>	<b>44</b>	<b>1,4</b>	<b>60</b>	<b>0,9</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>3 159</b>		<b>6 345</b>	

PAR PÉRIODE (Motorisés - Tous motifs)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- 6 h à 8 h 59	2 987	14,0	6 264	29,4
- 9 h à 14 h 59	6 923	32,5	6 644	31,2
- 15 h à 17 h 59	7 074	33,2	4 902	23,0
- 18 h à 23 h 59	3 916	18,4	3 151	14,8
- 24 h à 5 h 59	414	1,9	325	1,5
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>21 315</b>		<b>21 285</b>	

## SM 6 - Côte-de-la-Réserve, Saint-Jean-Eudes, Sainte-Thérèse

Population :	<b>9 505</b>	Hommes : <b>49,6 %</b>	Femmes : <b>50,4 %</b>
Nombre de logis :	4 170	Âge	%
Logis enquêtés :	373	0-19	20,9
Nombre d'autos :	6 471	20-34	16,6
Personnes / logis :	2,28	35-49	18,8
Autos / logis :	1,55	50-64	25,6
Autos / personne (16 ans et +) :	0,81	65 et +	18,0
		Logis avec	%
		0 auto	8,4
		1 auto	43,7
		2 autos	36,3
		3 autos	8,0
		4 autos et +	3,7



DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR	
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	24 610
Nombre de déplacements internes :	4 255
Nombre de résidents (5 ans et +) :	9 060
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	1 651
Nombre de déplacements par personne :	2,7

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés		Externes
	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	3 483	27,3	694	5,4	22,3
- Études	1 607	12,6	479	3,8	2,9
- Loisir	1 774	13,9	538	4,2	19,7
- Magasinage	1 863	14,6	387	3,0	33,9
- Autres (sauf retour)	1 989	15,6	525	4,1	21,1
- Retour au domicile	2 055	16,1	10 136	79,4	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>12 772</b>		<b>12 760</b>		<b>3 333</b>

DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR				
PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- Travail	3 984	18,6	4 374	20,4
- Études	1 742	8,1	1 215	5,7
- Loisir	2 379	11,1	2 212	10,3
- Magasinage	2 654	12,4	1 198	5,6
- Autres (sauf retour)	2 636	12,3	2 292	10,7
- Retour au domicile	8 034	37,5	10 136	47,3
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>21 429</b>		<b>21 426</b>	

PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>12 697</b>	<b>94,8</b>	<b>10 532</b>	<b>93,3</b>
- Automobile	11 496	85,8	9 628	85,3
<i>Conducteur</i>	9 769	85,0	8 433	87,6
<i>Passager</i>	1 763	15,3	1 207	12,5
- Transport en commun	477	3,6	62	0,5
<i>Bimodal</i>	5	1,0		0,0
- Autres motorisés	729	5,4	843	7,5
• <b>Non motorisés</b>	<b>665</b>	<b>5,0</b>	<b>722</b>	<b>6,4</b>
• <b>Autres</b>	<b>33</b>	<b>0,2</b>	<b>52</b>	<b>0,5</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>13 395</b>		<b>11 291</b>	

PAR MODE - PPAM (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>4 523</b>	<b>95,2</b>	<b>4 030</b>	<b>93,4</b>
- Automobile	3 684	77,5	3 458	80,2
<i>Conducteur</i>	3 307	89,8	3 207	92,7
<i>Passager</i>	395	10,7	252	7,3
- Transport en commun	341	7,2	18	0,4
<i>Bimodal</i>		0,0		0,0
- Autres motorisés	498	10,5	554	12,8
• <b>Non motorisés</b>	<b>219</b>	<b>4,6</b>	<b>240</b>	<b>5,6</b>
• <b>Autres</b>	<b>11</b>	<b>0,2</b>	<b>44</b>	<b>1,0</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>4 753</b>		<b>4 314</b>	

PAR PÉRIODE (Motorisés - Tous motifs)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- 6 h à 8 h 59	4 792	23,7	4 347	21,5
- 9 h à 14 h 59	5 807	28,7	5 725	28,3
- 15 h à 17 h 59	6 070	30,0	6 512	32,2
- 18 h à 23 h 59	3 132	15,5	3 059	15,1
- 24 h à 5 h 59	454	2,2	556	2,8
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>20 255</b>		<b>20 199</b>	

### SM 7 - Saint-Jacques, Saint-Mathias, Dubose

Population :	<b>6 570</b>	Hommes :	<b>49,7 %</b>	Femmes :	<b>50,3 %</b>
Nombre de logis :	2 740	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	357	0-19	22,7	0 auto	3,5
Nombre d'autos :	4 508	20-34	17,8	1 auto	41,8
Personnes / logis :	2,40	35-49	18,3	2 autos	42,9
Autos / logis :	1,65	50-64	23,3	3 autos	10,1
Autos / personne (16 ans et +) :	0,83	65 et +	17,9	4 autos et +	1,6



DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR				
PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- Travail	2 963	17,6	1 597	9,5
- Études	1 500	8,9	2 277	13,6
- Loisir	1 799	10,7	1 498	9,0
- Magasinage	1 960	11,7	1 814	10,8
- Autres (sauf retour)	1 916	11,4	1 967	11,8
- Retour au domicile	6 665	39,7	7 574	45,3
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>16 803</b>		<b>16 727</b>	
PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)				
	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• Motorisés	<b>9 311</b>	<b>91,8</b>	<b>8 397</b>	<b>91,7</b>
- Automobile	<u>8 403</u>	82,9	<u>6 958</u>	76,0
<i>Conducteur</i>	<i>7 181</i>	<i>85,5</i>	<i>5 754</i>	<i>82,7</i>
<i>Passager</i>	<i>1 227</i>	<i>14,6</i>	<i>1 213</i>	<i>17,4</i>
- Transport en commun	<u>115</u>	1,1	<u>80</u>	0,9
<i>Bimodal</i>	<i>0,0</i>		<i>23</i>	<i>28,3</i>
- Autres motorisés	<u>793</u>	7,8	<u>1 381</u>	15,1
• Non motorisés	<b>782</b>	<b>7,7</b>	<b>698</b>	<b>7,6</b>
• Autres	<b>61</b>	<b>0,6</b>	<b>58</b>	<b>0,6</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>10 138</b>		<b>9 153</b>	
PAR MODE - PPAM (Tous motifs sauf retour)				
	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• Motorisés	<b>3 239</b>	<b>89,3</b>	<b>3 102</b>	<b>89,5</b>
- Automobile	<u>2 807</u>	77,4	<u>2 122</u>	61,2
<i>Conducteur</i>	<i>2 533</i>	<i>90,3</i>	<i>1 667</i>	<i>78,6</i>
<i>Passager</i>	<i>279</i>	<i>9,9</i>	<i>455</i>	<i>21,4</i>
- Transport en commun	<u>56</u>	1,5	<u>75</u>	2,2
<i>Bimodal</i>	<i>0,0</i>		<i>23</i>	<i>30,2</i>
- Autres motorisés	<u>376</u>	10,4	<u>928</u>	26,8
• Non motorisés	<b>338</b>	<b>9,3</b>	<b>334</b>	<b>9,6</b>
• Autres	<b>49</b>	<b>1,3</b>	<b>28</b>	<b>0,8</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>3 625</b>		<b>3 465</b>	
PAR PÉRIODE (Motorisés - Tous motifs)				
	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- 6 h à 8 h 59	3 344	21,8	3 248	21,3
- 9 h à 14 h 59	5 090	33,2	4 647	30,5
- 15 h à 17 h 59	4 372	28,5	4 778	31,3
- 18 h à 23 h 59	2 311	15,1	2 441	16,0
- 24 h à 5 h 59	209	1,4	147	1,0
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>15 326</b>		<b>15 262</b>	

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR					
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	18 335				
Nombre de déplacements internes :	4 167				
Nombre de résidents (5 ans et +) :	6 170				
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	1 003				
Nombre de déplacements par personne :	3,0				
PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés		Externes %
	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	2 453	24,1	374	3,7	19,0
- Études	1 390	13,7	871	8,6	3,5
- Loisir	1 436	14,1	261	2,6	27,6
- Magasinage	1 352	13,3	616	6,1	29,2
- Autres (sauf retour)	1 547	15,2	399	4,0	20,8
- Retour au domicile	1 999	19,6	7 574	75,0	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>10 177</b>		<b>10 095</b>		<b>2 229</b>

## SM 8 - Saint-Philippe, Des Fleurs, Plateau-Deschênes

Population :	<b>7 925</b>	Hommes :	<b>48,3 %</b>	Femmes :	<b>51,7 %</b>
Nombre de logis :	3 000	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	364	0-19	22,8	0 auto	3,1
Nombre d'autos :	5 298	20-34	12,1	1 auto	35,5
Personnes / logis :	2,64	35-49	21,0	2 autos	47,4
Autos / logis :	1,77	50-64	23,6	3 autos	10,6
Autos / personne (16 ans et +) :	0,80	65 et +	20,4	4 autos et +	3,4

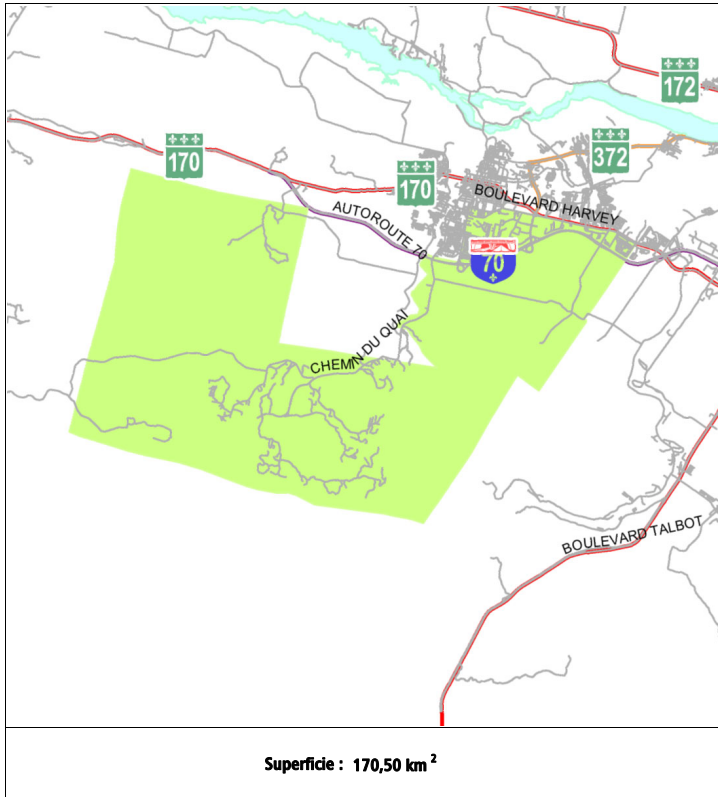


DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR				
PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- Travail	3 315	18,2	2 021	11,1
- Études	1 838	10,1	1 552	8,6
- Loisir	2 186	12,0	1 201	6,6
- Magasinage	2 423	13,3	2 156	11,9
- Autres (sauf retour)	2 243	12,3	1 758	9,7
- Retour au domicile	6 251	34,2	9 456	52,1
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>18 256</b>		<b>18 144</b>	
PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)				
	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• Motorisés	<b>11 529</b>	<b>96,0</b>	<b>8 242</b>	<b>94,9</b>
- Automobile	<u>10 465</u>	87,2	<u>7 303</u>	84,1
<i>Conducteur</i>	<i>8 838</i>	<i>84,5</i>	<i>6 207</i>	<i>85,0</i>
<i>Passager</i>	<i>1 642</i>	<i>15,7</i>	<i>1 097</i>	<i>15,0</i>
- Transport en commun	<u>153</u>	1,3	<u>131</u>	1,5
<i>Bimodal</i>	<i>7</i>	<i>4,4</i>	<i>0,0</i>	
- Autres motorisés	<u>918</u>	7,6	<u>808</u>	9,3
• Non motorisés	<b>421</b>	<b>3,5</b>	<b>397</b>	<b>4,6</b>
• Autres	<b>55</b>	<b>0,5</b>	<b>48</b>	<b>0,6</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>12 005</b>		<b>8 687</b>	
PAR MODE - PPAM (Tous motifs sauf retour)				
	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• Motorisés	<b>4 118</b>	<b>96,1</b>	<b>3 063</b>	<b>95,4</b>
- Automobile	<u>3 422</u>	79,9	<u>2 417</u>	75,3
<i>Conducteur</i>	<i>3 075</i>	<i>89,8</i>	<i>2 134</i>	<i>88,3</i>
<i>Passager</i>	<i>357</i>	<i>10,4</i>	<i>282</i>	<i>11,7</i>
- Transport en commun	<u>110</u>	2,6	<u>99</u>	3,1
<i>Bimodal</i>	<i>7</i>	<i>6,1</i>	<i>0,0</i>	
- Autres motorisés	<u>593</u>	13,8	<u>548</u>	17,1
• Non motorisés	<b>154</b>	<b>3,6</b>	<b>131</b>	<b>4,1</b>
• Autres	<b>11</b>	<b>0,3</b>	<b>16</b>	<b>0,5</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>4 284</b>		<b>3 210</b>	
PAR PÉRIODE (Motorisés - Tous motifs)				
	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- 6 h à 8 h 59	4 300	24,7	3 225	18,7
- 9 h à 14 h 59	5 738	32,9	5 754	33,3
- 15 h à 17 h 59	4 983	28,6	5 336	30,9
- 18 h à 23 h 59	2 233	12,8	2 773	16,0
- 24 h à 5 h 59	179	1,0	191	1,1
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>17 432</b>		<b>17 279</b>	

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR					
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	22 648				
Nombre de déplacements internes :	3 505				
Nombre de résidents (5 ans et +) :	7 550				
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	1 203				
Nombre de déplacements par personne :	3,0				
PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés		Externes %
	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	2 881	24,5	327	2,8	15,9
- Études	1 835	15,6	504	4,3	4,1
- Loisir	1 785	15,2	352	3,0	18,2
- Magasinage	1 782	15,2	409	3,5	41,6
- Autres (sauf retour)	1 845	15,7	593	5,1	20,2
- Retour au domicile	1 629	13,9	9 456	81,2	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>11 756</b>		<b>11 641</b>		<b>2 757</b>

### SM 9 - Petite-France, Langelier, Lac-Kénogami-Est

Population :	<b>10 540</b>	Hommes :	<b>51,1 %</b>	Femmes :	<b>48,9 %</b>
Nombre de logis :	4 500	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	377	0-19	19,9	0 auto	7,1
Nombre d'autos :	7 323	20-34	18,7	1 auto	37,9
Personnes / logis :	2,34	35-49	19,1	2 autos	43,0
Autos / logis :	1,63	50-64	25,7	3 autos	9,8
Autos / personne (16 ans et +) :	0,81	65 et +	16,6	4 autos et +	2,2



DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR				
PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- Travail	4 845	17,5	5 530	19,9
- Études	2 072	7,5	2 015	7,2
- Loisir	2 640	9,5	2 904	10,4
- Magasinage	3 818	13,8	4 022	14,4
- Autres (sauf retour)	2 836	10,2	2 391	8,6
- Retour au domicile	11 487	41,5	10 989	39,5
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>27 698</b>		<b>27 851</b>	

PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>15 676</b>	<b>96,7</b>	<b>16 185</b>	<b>96,0</b>
- Automobile	<u>14 133</u>	87,2	<u>15 619</u>	92,6
<i>Conducteur</i>	<i>11 836</i>	<i>83,7</i>	<i>13 441</i>	<i>86,1</i>
<i>Passager</i>	<i>2 315</i>	<i>16,4</i>	<i>2 192</i>	<i>14,0</i>
- Transport en commun	<u>290</u>	1,8	<u>500</u>	3,0
<i>Bimodal</i>	<i>24</i>	<i>8,2</i>	<i>33</i>	<i>6,6</i>
- Autres motorisés	<u>1 277</u>	7,9	<u>99</u>	0,6
• <b>Non motorisés</b>	<b>407</b>	<b>2,5</b>	<b>540</b>	<b>3,2</b>
• <b>Autres</b>	<b>137</b>	<b>0,8</b>	<b>137</b>	<b>0,8</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>16 211</b>		<b>16 862</b>	

PAR MODE - PPAM (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>5 440</b>	<b>97,7</b>	<b>5 473</b>	<b>95,7</b>
- Automobile	<u>4 359</u>	78,3	<u>5 044</u>	88,2
<i>Conducteur</i>	<i>3 886</i>	<i>89,1</i>	<i>4 687</i>	<i>92,9</i>
<i>Passager</i>	<i>474</i>	<i>10,9</i>	<i>366</i>	<i>7,3</i>
- Transport en commun	<u>191</u>	3,4	<u>376</u>	6,6
<i>Bimodal</i>	<i>24</i>	<i>12,4</i>	<i>33</i>	<i>8,8</i>
- Autres motorisés	<u>913</u>	16,4	<u>86</u>	1,5
• <b>Non motorisés</b>	<b>67</b>	<b>1,2</b>	<b>167</b>	<b>2,9</b>
• <b>Autres</b>	<b>72</b>	<b>1,3</b>	<b>80</b>	<b>1,4</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>5 569</b>		<b>5 720</b>	

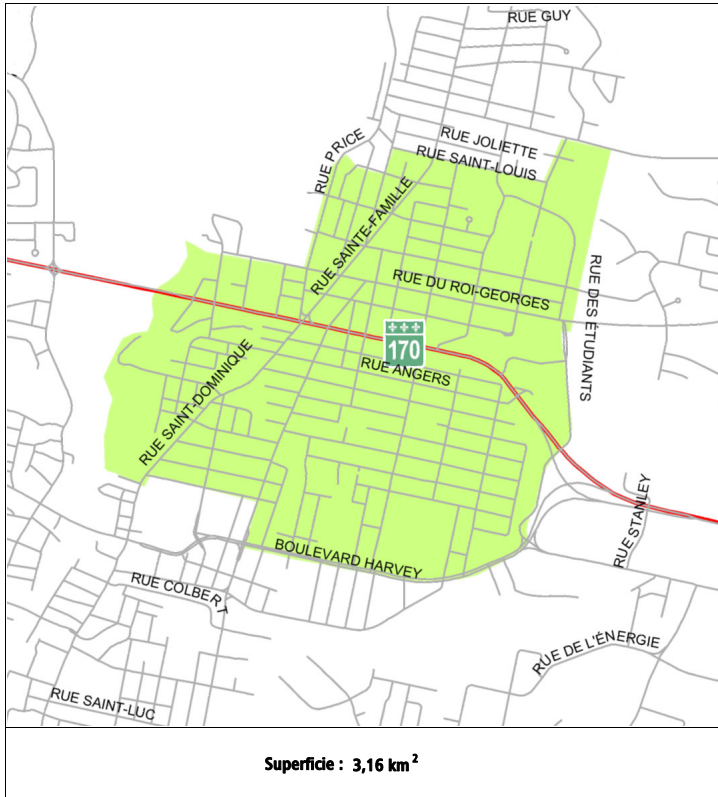
DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR	
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	27 118
Nombre de déplacements internes :	3 996
Nombre de résidents (5 ans et +) :	10 010
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	1 999
Nombre de déplacements par personne :	2,7

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés		Externes
	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	3 864	28,0	941	6,8	21,6
- Études	1 989	14,4	199	1,4	3,6
- Loisir	1 973	14,3	500	3,6	24,2
- Magasinage	2 221	16,1	794	5,7	31,2
- Autres (sauf retour)	1 980	14,4	412	3,0	19,5
- Retour au domicile	1 763	12,8	10 989	79,4	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>13 791</b>		<b>13 834</b>		<b>3 489</b>

PAR PÉRIODE (Motorisés - Tous motifs)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- 6 h à 8 h 59	5 560	20,8	5 580	20,8
- 9 h à 14 h 59	8 584	32,2	8 859	33,0
- 15 h à 17 h 59	7 973	29,9	7 441	27,7
- 18 h à 23 h 59	3 959	14,8	4 469	16,7
- 24 h à 5 h 59	621	2,3	475	1,8
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>26 697</b>		<b>26 824</b>	

## SM 10 - Sainte-Famille, Fatima

Population :	<b>8 575</b>	Hommes :	<b>49,9 %</b>	Femmes :	<b>50,1 %</b>
Nombre de logis :	4 485	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	374	0-19	17,1	0 auto	16,9
Nombre d'autos :	5 438	20-34	19,3	1 auto	52,1
Personnes / logis :	1,91	35-49	15,1	2 autos	25,3
Autos / logis :	1,21	50-64	26,2	3 autos	4,4
Autos / personne (16 ans et +) :	0,73	65 et +	22,3	4 autos et +	1,2



DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR					
PAR MOTIF - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	3 293	14,7	3 791	16,9	
- Études	1 254	5,6	2 349	10,5	
- Loisir	2 284	10,2	2 893	12,9	
- Magasinage	3 033	13,6	1 697	7,6	
- Autres (sauf retour)	2 724	12,2	3 069	13,7	
- Retour au domicile	9 746	43,6	8 594	38,4	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>22 333</b>		<b>22 394</b>		
PAR MODE - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• Motorisés	<b>11 758</b>	<b>93,4</b>	<b>13 029</b>	<b>94,4</b>	
- Automobile	<u>10 979</u>	87,2	<u>11 040</u>	80,0	
<i>Conducteur</i>	8 886	80,9	9 064	82,1	
<i>Passager</i>	2 105	19,2	1 988	18,0	
- Transport en commun	<u>335</u>	2,7	<u>137</u>	1,0	
<i>Bimodal</i>	17	5,0		0,0	
- Autres motorisés	<u>461</u>	3,7	<u>1 851</u>	13,4	
• Non motorisés	<b>765</b>	<b>6,1</b>	<b>732</b>	<b>5,3</b>	
• Autres	<b>65</b>	<b>0,5</b>	<b>39</b>	<b>0,3</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>12 588</b>		<b>13 799</b>		
PAR MODE - PPAM		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• Motorisés	<b>3 563</b>	<b>95,6</b>	<b>4 558</b>	<b>96,8</b>	
- Automobile	<u>3 115</u>	83,6	<u>3 373</u>	71,6	
<i>Conducteur</i>	2 617	84,0	2 909	86,2	
<i>Passager</i>	509	16,3	464	13,8	
- Transport en commun	<u>131</u>	3,5	<u>17</u>	0,4	
<i>Bimodal</i>	17	12,9		0,0	
- Autres motorisés	<u>334</u>	9,0	<u>1 168</u>	24,8	
• Non motorisés	<b>142</b>	<b>3,8</b>	<b>143</b>	<b>3,0</b>	
• Autres	<b>21</b>	<b>0,6</b>	<b>8</b>	<b>0,2</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>3 726</b>		<b>4 708</b>		
PAR PÉRIODE		Produits		Attirés	
(Motorisés - Tous motifs)	Nombre	%	Nombre	%	
- 6 h à 8 h 59	3 782	18,2	4 718	22,6	
- 9 h à 14 h 59	7 161	34,5	7 095	34,0	
- 15 h à 17 h 59	6 195	29,9	5 433	26,0	
- 18 h à 23 h 59	3 349	16,1	3 360	16,1	
- 24 h à 5 h 59	257	1,2	271	1,3	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>20 744</b>		<b>20 877</b>		

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR					
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	20 914				
Nombre de déplacements internes :	4 697				
Nombre de résidents (5 ans et +) :	8 230				
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	1 867				
Nombre de déplacements par personne :	2,5				
PAR MOTIF - 24 HEURES	Produits		Attirés		Externes
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	%
- Travail	2 702	23,1	730	6,3	21,3
- Études	1 224	10,5	548	4,7	1,3
- Loisir	1 609	13,8	575	4,9	13,0
- Magasinage	2 043	17,5	482	4,1	47,2
- Autres (sauf retour)	2 026	17,3	726	6,2	17,1
- Retour au domicile	2 090	17,9	8 594	73,7	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>11 692</b>		<b>11 656</b>		<b>2 263</b>

### SM 11 - Centre-ville de Jonquière, Saint-Georges, Saint-Raphaël

Population :	<b>11 360</b>	Hommes : <b>49,4 %</b>	Femmes : <b>50,6 %</b>
Nombre de logis :	5 260	Âge	%
Logis enquêtés :	382	0-19	16,8
Nombre d'autos :	7 407	20-34	17,8
Personnes / logis :	2,16	35-49	17,0
Autos / logis :	1,41	50-64	23,3
Autos / personne (16 ans et +) :	0,75	65 et +	25,2
		Logis avec	%
		0 auto	13,0
		1 auto	44,2
		2 autos	35,4
		3 autos	4,9
		4 autos et +	2,5



DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR	
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	28 935
Nombre de déplacements internes :	9 435
Nombre de résidents (5 ans et +) :	10 900
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	2 141
Nombre de déplacements par personne :	2,7

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés		Externes %
	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	3 906	21,6	904	5,0	35,9
- Études	2 113	11,7	869	4,8	0,5
- Loisir	2 595	14,4	828	4,6	20,3
- Magasinage	3 024	16,7	1 997	11,0	24,0
- Autres (sauf retour)	2 001	11,1	1 051	5,8	19,3
- Retour au domicile	4 439	24,6	12 519	68,9	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>18 078</b>		<b>18 168</b>		<b>2 124</b>

DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR				
PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- Travail	4 624	14,8	3 749	11,9
- Études	2 182	7,0	1 892	6,0
- Loisir	3 326	10,6	3 870	12,3
- Magasinage	4 489	14,4	6 056	19,2
- Autres (sauf retour)	2 850	9,1	3 413	10,8
- Retour au domicile	13 805	44,1	12 519	39,7
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>31 275</b>		<b>31 499</b>	

PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• Motorisés	<b>15 896</b>	<b>91,0</b>	<b>17 287</b>	<b>91,1</b>
- Automobile	<u>14 549</u>	83,3	<u>15 588</u>	82,1
<i>Conducteur</i>	<i>12 368</i>	<i>85,0</i>	<i>12 976</i>	<i>83,2</i>
<i>Passager</i>	<i>2 207</i>	<i>15,2</i>	<i>2 645</i>	<i>17,0</i>
- Transport en commun	<u>257</u>	1,5	<u>325</u>	1,7
<i>Bimodal</i>	<i>28</i>	<i>10,9</i>	<i>16</i>	<i>4,9</i>
- Autres motorisés	<u>1 132</u>	6,5	<u>1 378</u>	7,3
• Non motorisés	<b>1 533</b>	<b>8,8</b>	<b>1 619</b>	<b>8,5</b>
• Autres	<b>42</b>	<b>0,2</b>	<b>101</b>	<b>0,5</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>17 471</b>		<b>18 980</b>	

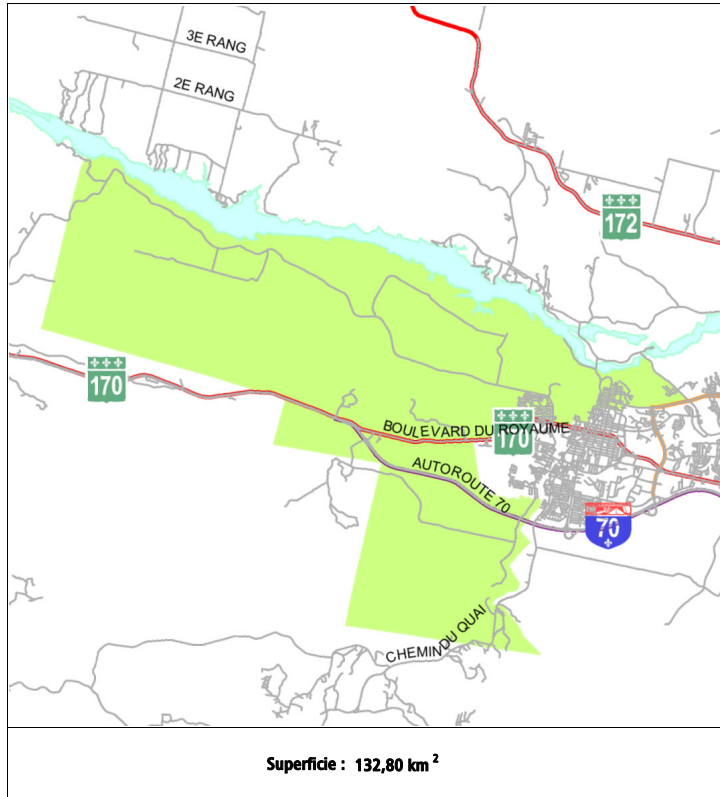
PAR MODE - PPAM (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• Motorisés	<b>4 699</b>	<b>91,2</b>	<b>4 211</b>	<b>91,1</b>
- Automobile	<u>4 036</u>	78,3	<u>3 414</u>	73,9
<i>Conducteur</i>	<i>3 501</i>	<i>86,7</i>	<i>3 013</i>	<i>88,3</i>
<i>Passager</i>	<i>536</i>	<i>13,3</i>	<i>401</i>	<i>11,7</i>
- Transport en commun	<u>156</u>	3,0	<u>115</u>	2,5
<i>Bimodal</i>	<i>28</i>	<i>18,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
- Autres motorisés	<u>535</u>	10,4	<u>682</u>	14,8
• Non motorisés	<b>434</b>	<b>8,4</b>	<b>385</b>	<b>8,3</b>
• Autres	<b>19</b>	<b>0,4</b>	<b>25</b>	<b>0,5</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>5 151</b>		<b>4 622</b>	

PAR PÉRIODE (Motorisés - Tous motifs)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- 6 h à 8 h 59	4 887	17,1	4 490	15,7
- 9 h à 14 h 59	10 762	37,7	10 646	37,1
- 15 h à 17 h 59	7 402	26,0	8 651	30,2
- 18 h à 23 h 59	4 990	17,5	4 555	15,9
- 24 h à 5 h 59	482	1,7	335	1,2
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>28 523</b>		<b>28 677</b>	



## SM 12 - Jonquière-Nord, Des Peintres, Pibrac, Kénogami

Population :	<b>7 280</b>	Hommes : <b>52,1 %</b>	Femmes : <b>47,9 %</b>
Nombre de logis :	2 945	Âge	Logis avec
Logis enquêtés :	352	0-19	0 auto
Nombre d'autos :	5 025	20-34	1 auto
Personnes / logis :	2,47	35-49	2 autos
Autos / logis :	1,71	50-64	3 autos
Autos / personne (16 ans et +) :	0,83	65 et +	4 autos et +



DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR	
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	19 254
Nombre de déplacements internes :	1 261
Nombre de résidents (5 ans et +) :	6 895
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	1 136
Nombre de déplacements par personne :	2,8

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés		Externes
	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	2 570	28,4	191	2,1	19,5
- Études	1 575	17,4	84	0,9	2,7
- Loisir	1 388	15,3	184	2,1	19,0
- Magasinage	1 423	15,7	68	0,8	39,8
- Autres (sauf retour)	1 494	16,5	363	4,1	19,1
- Retour au domicile	603	6,7	8 016	90,0	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>9 054</b>		<b>8 906</b>		<b>2 555</b>

DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR				
PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- Travail	2 741	25,1	770	7,1
- Études	1 575	14,5	170	1,6
- Loisir	1 453	13,3	774	7,2
- Magasinage	1 559	14,3	318	3,0
- Autres (sauf retour)	1 560	14,3	723	6,7
- Retour au domicile	2 013	18,5	8 016	74,4
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>10 900</b>		<b>10 771</b>	

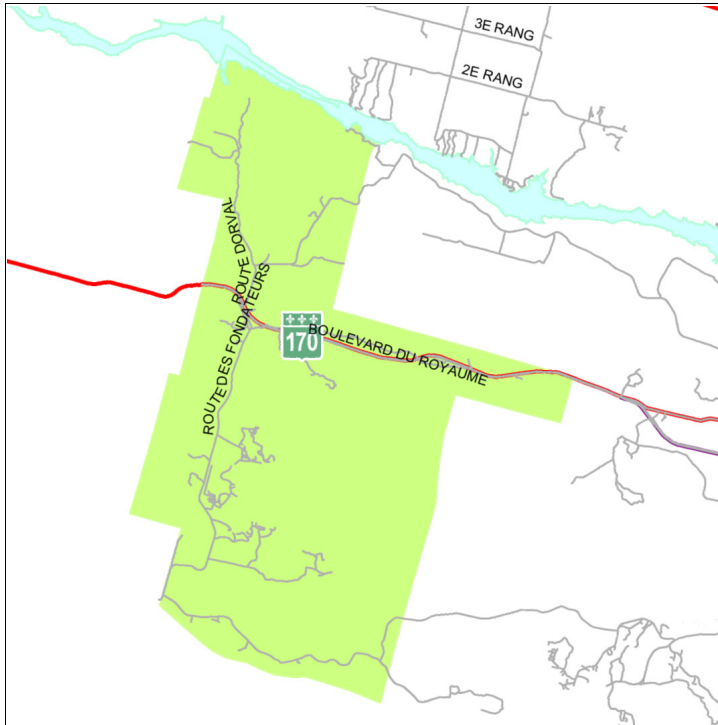
PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>8 571</b>	<b>96,4</b>	<b>2 562</b>	<b>93,0</b>
- Automobile	<u>7 396</u>	83,2	<u>2 389</u>	86,7
<i>Conducteur</i>	6 116	82,7	2 039	85,3
<i>Passager</i>	1 280	17,3	350	14,7
- Transport en commun	<u>238</u>	2,7	<u>26</u>	1,0
<i>Bimodal</i>	0,0	0,0	0,0	0,0
- Autres motorisés	<u>938</u>	10,6	<u>146</u>	5,3
• <b>Non motorisés</b>	<b>311</b>	<b>3,5</b>	<b>188</b>	<b>6,8</b>
• <b>Autres</b>	<b>6</b>	<b>0,1</b>	<b>6</b>	<b>0,2</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>8 888</b>		<b>2 755</b>	

PAR MODE - PPAM (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>3 562</b>	<b>98,0</b>	<b>795</b>	<b>95,6</b>
- Automobile	<u>2 820</u>	77,6	<u>704</u>	84,7
<i>Conducteur</i>	2 497	88,5	643	91,3
<i>Passager</i>	323	11,5	61	8,7
- Transport en commun	<u>143</u>	3,9	<u>26</u>	3,2
<i>Bimodal</i>	0,0	0,0	0,0	0,0
- Autres motorisés	<u>599</u>	16,5	<u>65</u>	7,8
• <b>Non motorisés</b>	<b>68</b>	<b>1,9</b>	<b>31</b>	<b>3,7</b>
• <b>Autres</b>	<b>6</b>	<b>0,2</b>	<b>6</b>	<b>0,7</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>3 635</b>		<b>832</b>	

PAR PÉRIODE (Motorisés - Tous motifs)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- 6 h à 8 h 59	3 648	35,2	934	9,1
- 9 h à 14 h 59	3 426	33,0	3 064	29,8
- 15 h à 17 h 59	1 595	15,4	3 956	38,5
- 18 h à 23 h 59	1 541	14,8	2 153	21,0
- 24 h à 5 h 59	166	1,6	162	1,6
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>10 375</b>		<b>10 269</b>	

### SM 13 - Larouche, Lac-Kénogami-Ouest

Population :	<b>1 645</b>	Hommes :	<b>52,9 %</b>	Femmes :	<b>47,1 %</b>
Nombre de logis :	640	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	254	0-19	22,9	0 auto	2,8
Nombre d'autos :	1 236	20-34	13,3	1 auto	30,4
Personnes / logis :	2,57	35-49	19,7	2 autos	45,2
Autos / logis :	1,93	50-64	26,8	3 autos	15,7
Autos / personne (16 ans et +) :	0,90	65 et +	17,3	4 autos et +	5,9



Superficie : 149,30 km<sup>2</sup>

#### DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR

Nombre de déplacements effectués par les résidents :	3 307
Nombre de déplacements internes :	849
Nombre de résidents (5 ans et +) :	1 555
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	372
Nombre de déplacements par personne :	2,1

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés		Externes
	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	540	28,5	136	7,2	12,7
- Études	287	15,1	129	6,8	1,2
- Loisir	223	11,8	65	3,4	24,4
- Magasinage	243	12,8	72	3,8	48,6
- Autres (sauf retour)	219	11,6	89	4,7	13,1
- Retour au domicile	384	20,2	1 407	74,1	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>1 897</b>		<b>1 899</b>		<b>360</b>

#### DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- Travail	549	26,4	232	11,1
- Études	287	13,8	129	6,2
- Loisir	223	10,7	139	6,6
- Magasinage	253	12,2	72	3,4
- Autres (sauf retour)	234	11,2	115	5,5
- Retour au domicile	537	25,8	1 407	67,2
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>2 084</b>		<b>2 094</b>	

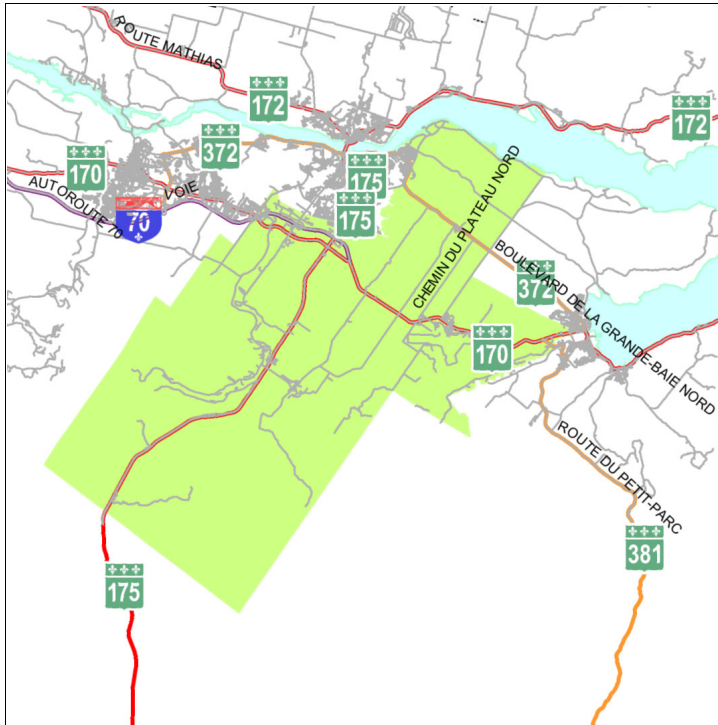
PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• Motorisés	<b>1 440</b>	<b>93,1</b>	<b>581</b>	<b>84,7</b>
- Automobile	<u>1 302</u>	84,2	<u>522</u>	75,9
<i>Conducteur</i>	<i>1 099</i>	<i>84,4</i>	<i>472</i>	<i>90,6</i>
<i>Passager</i>	<i>207</i>	<i>15,9</i>	<i>56</i>	<i>10,7</i>
- Transport en commun	<u>0</u>	0,0	<u>0</u>	0,0
<i>Bimodal</i>	<i>0,0</i>		<i>0,0</i>	
- Autres motorisés	<u>138</u>	8,9	<u>60</u>	8,7
• Non motorisés	<b>84</b>	<b>5,4</b>	<b>84</b>	<b>12,2</b>
• Autres	<b>23</b>	<b>1,5</b>	<b>22</b>	<b>3,1</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>1 547</b>		<b>687</b>	

PAR MODE - PPAM (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• Motorisés	<b>689</b>	<b>95,1</b>	<b>210</b>	<b>86,2</b>
- Automobile	<u>576</u>	79,6	<u>171</u>	70,4
<i>Conducteur</i>	<i>505</i>	<i>87,6</i>	<i>155</i>	<i>90,6</i>
<i>Passager</i>	<i>71</i>	<i>12,4</i>	<i>16</i>	<i>9,4</i>
- Transport en commun	<u>0</u>	0,0	<u>0</u>	0,0
<i>Bimodal</i>	<i>0,0</i>		<i>0,0</i>	
- Autres motorisés	<u>113</u>	15,6	<u>38</u>	15,8
• Non motorisés	<b>30</b>	<b>4,1</b>	<b>30</b>	<b>12,3</b>
• Autres	<b>5</b>	<b>0,7</b>	<b>4</b>	<b>1,4</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>724</b>		<b>243</b>	

PAR PÉRIODE (Motorisés - Tous motifs)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- 6 h à 8 h 59	707	37,2	255	13,3
- 9 h à 14 h 59	512	26,9	550	28,8
- 15 h à 17 h 59	379	20,0	737	38,6
- 18 h à 23 h 59	216	11,4	313	16,4
- 24 h à 5 h 59	86	4,5	53	2,8
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>1 899</b>		<b>1 909</b>	

## SM 14 - Laterrière, Bagotville

Population :	<b>13 185</b>	Hommes :	<b>51,0 %</b>	Femmes :	<b>49,0 %</b>
Nombre de logis :	5 185	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	379	0-19	22,2	0 auto	2,2
Nombre d'autos :	9 562	20-34	19,9	1 auto	36,1
Personnes / logis :	2,54	35-49	18,2	2 autos	45,2
Autos / logis :	1,84	50-64	25,0	3 autos	10,4
Autos / personne (16 ans et +) :	0,88	65 et +	14,7	4 autos et +	6,2



**Superficie : 403,20 km<sup>2</sup>**

DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR					
PAR MOTIF - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous modes)		Nombre	%	Nombre	%
- Travail		6 384	18,1	9 829	27,7
- Études		2 339	6,6	625	1,8
- Loisir		3 333	9,5	2 118	6,0
- Magasinage		4 907	13,9	7 003	19,7
- Autres (sauf retour)		3 565	10,1	2 743	7,7
- Retour au domicile		14 734	41,8	13 149	37,1
<b>Nombre de déplacements</b>		<b>35 261</b>		<b>35 467</b>	
PAR MODE - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)		Nombre	%	Nombre	%
• Motorisés		<b>19 792</b>	<b>96,4</b>	<b>21 612</b>	<b>96,8</b>
- Automobile		<u>18 409</u>	89,7	<u>20 995</u>	94,1
<i>Conducteur</i>		<i>15 659</i>	<i>85,1</i>	<i>17 731</i>	<i>84,5</i>
<i>Passager</i>		<i>2 750</i>	<i>14,9</i>	<i>3 278</i>	<i>15,6</i>
- Transport en commun		<u>188</u>	0,9	<u>101</u>	0,5
<i>Bimodal</i>		<i>53</i>	<i>28,1</i>	<i>11</i>	<i>10,6</i>
- Autres motorisés		<u>1 283</u>	6,2	<u>536</u>	2,4
• Non motorisés		<b>446</b>	<b>2,2</b>	<b>443</b>	<b>2,0</b>
• Autres		<b>300</b>	<b>1,5</b>	<b>263</b>	<b>1,2</b>
<b>Nombre de déplacements</b>		<b>20 527</b>		<b>22 318</b>	
PAR MODE - PPAM		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)		Nombre	%	Nombre	%
• Motorisés		<b>7 194</b>	<b>95,2</b>	<b>7 825</b>	<b>96,2</b>
- Automobile		<u>6 122</u>	81,0	<u>7 446</u>	91,5
<i>Conducteur</i>		<i>5 467</i>	<i>89,3</i>	<i>6 888</i>	<i>92,5</i>
<i>Passager</i>		<i>655</i>	<i>10,7</i>	<i>559</i>	<i>7,5</i>
- Transport en commun		<u>139</u>	1,8	<u>58</u>	0,7
<i>Bimodal</i>		<i>53</i>	<i>37,9</i>	<i>11</i>	<i>18,5</i>
- Autres motorisés		<u>1 020</u>	13,5	<u>341</u>	4,2
• Non motorisés		<b>166</b>	<b>2,2</b>	<b>156</b>	<b>1,9</b>
• Autres		<b>206</b>	<b>2,7</b>	<b>153</b>	<b>1,9</b>
<b>Nombre de déplacements</b>		<b>7 554</b>		<b>8 134</b>	
PAR PÉRIODE		Produits		Attirés	
(Motorisés - Tous motifs)		Nombre	%	Nombre	%
- 6 h à 8 h 59		7 469	21,9	8 152	23,7
- 9 h à 14 h 59		10 435	30,6	10 597	30,8
- 15 h à 17 h 59		10 861	31,8	9 773	28,4
- 18 h à 23 h 59		4 691	13,7	4 824	14,0
- 24 h à 5 h 59		698	2,0	1 013	2,9
<b>Nombre de déplacements</b>		<b>34 154</b>		<b>34 360</b>	

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR					
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	33 675				
Nombre de déplacements internes :	9 199				
Nombre de résidents (5 ans et +) :	12 305				
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	2 193				
Nombre de déplacements par personne :	2,7				
PAR MOTIF - 24 HEURES		Produits		Attirés	Externes
(Tous modes)		Nombre	%	Nombre	%
- Travail		5 109	26,8	2 099	11,0
- Études		2 222	11,6	604	3,2
- Loisir		2 316	12,1	765	4,0
- Magasinage		2 668	14,0	1 228	6,4
- Autres (sauf retour)		2 409	12,6	1 260	6,6
- Retour au domicile		4 353	22,8	13 149	68,8
<b>Nombre de déplacements</b>		<b>19 078</b>		<b>19 104</b>	<b>4 692</b>

### SM 15 - Vanier, Saint-Luc, Sainte-Anne

Population :	<b>7 315</b>	Hommes :	<b>50,1 %</b>	Femmes :	<b>49,9 %</b>
Nombre de logis :	3 035	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	361	0-19	23,6	0 auto	5,4
Nombre d'autos :	5 041	20-34	16,5	1 auto	37,8
Personnes / logis :	2,41	35-49	19,6	2 autos	45,4
Autos / logis :	1,66	50-64	23,7	3 autos	8,7
Autos / personne (16 ans et +) :	0,84	65 et +	16,6	4 autos et +	2,7



**Superficie : 5,01 km<sup>2</sup>**

#### DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR

Nombre de déplacements effectués par les résidents :	19 399
Nombre de déplacements internes :	3 582
Nombre de résidents (5 ans et +) :	6 900
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	1 258
Nombre de déplacements par personne :	2,8

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés		Externes %
	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	2 625	26,0	289	2,9	20,9
- Études	1 392	13,8	393	3,9	4,0
- Loisir	1 236	12,2	384	3,8	20,5
- Magasinage	1 504	14,9	561	5,5	30,9
- Autres (sauf retour)	1 659	16,4	723	7,1	23,6
- Retour au domicile	1 699	16,8	7 795	76,8	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>10 116</b>		<b>10 144</b>		<b>2 722</b>

#### DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- Travail	2 891	20,6	1 070	7,6
- Études	1 421	10,1	886	6,3
- Loisir	1 440	10,3	1 346	9,6
- Magasinage	1 891	13,5	1 264	9,0
- Autres (sauf retour)	1 990	14,2	1 715	12,2
- Retour au domicile	4 395	31,3	7 795	55,4
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>14 028</b>		<b>14 076</b>	

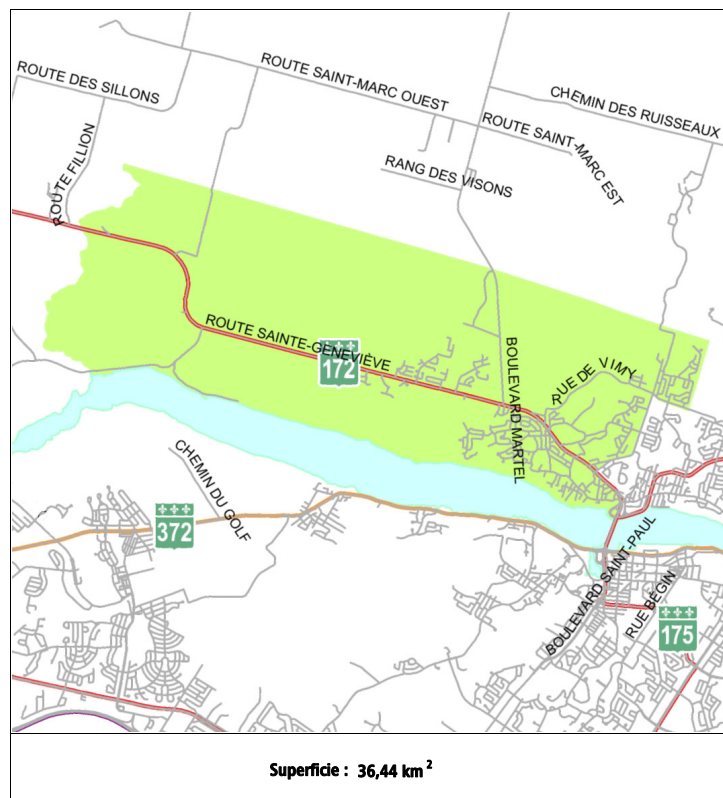
PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>9 258</b>	<b>96,1</b>	<b>5 971</b>	<b>95,1</b>
- Automobile	8 510	88,3	5 192	82,7
<i>Conducteur</i>	7 234	85,0	4 377	84,3
<i>Passager</i>	1 292	15,2	825	15,9
- Transport en commun	298	3,1	106	1,7
<i>Bimodal</i>	0,0		26	24,8
- Autres motorisés	450	4,7	699	11,1
• <b>Non motorisés</b>	<b>350</b>	<b>3,6</b>	<b>286</b>	<b>4,5</b>
• <b>Autres</b>	<b>24</b>	<b>0,3</b>	<b>24</b>	<b>0,4</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>9 633</b>		<b>6 281</b>	

PAR MODE - PPAM (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>3 661</b>	<b>97,0</b>	<b>2 028</b>	<b>96,1</b>
- Automobile	3 156	83,6	1 426	67,5
<i>Conducteur</i>	2 708	85,8	1 236	86,7
<i>Passager</i>	463	14,7	199	14,0
- Transport en commun	154	4,1	54	2,6
<i>Bimodal</i>	0,0		26	48,4
- Autres motorisés	351	9,3	575	27,2
• <b>Non motorisés</b>	<b>101</b>	<b>2,7</b>	<b>72</b>	<b>3,4</b>
• <b>Autres</b>	<b>11</b>	<b>0,3</b>	<b>11</b>	<b>0,5</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>3 773</b>		<b>2 111</b>	

PAR PÉRIODE (Motorisés - Tous motifs)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- 6 h à 8 h 59	3 763	27,9	2 241	16,6
- 9 h à 14 h 59	4 441	33,0	4 259	31,6
- 15 h à 17 h 59	3 537	26,3	4 810	35,7
- 18 h à 23 h 59	1 510	11,2	2 078	15,4
- 24 h à 5 h 59	214	1,6	91	0,7
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>13 465</b>		<b>13 480</b>	

## SM 16 - Sainte-Geneviève, Sainte-Claire

Population :	<b>9 650</b>	Hommes :	<b>50,7 %</b>	Femmes :	<b>49,3 %</b>
Nombre de logis :	3 900	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	360	0-19	23,6	0 auto	3,6
Nombre d'autos :	6 239	20-34	16,0	1 auto	44,5
Personnes / logis :	2,47	35-49	18,1	2 autos	42,2
Autos / logis :	1,60	50-64	25,1	3 autos	8,1
Autos / personne (16 ans et +) :	0,77	65 et +	17,3	4 autos et +	1,6

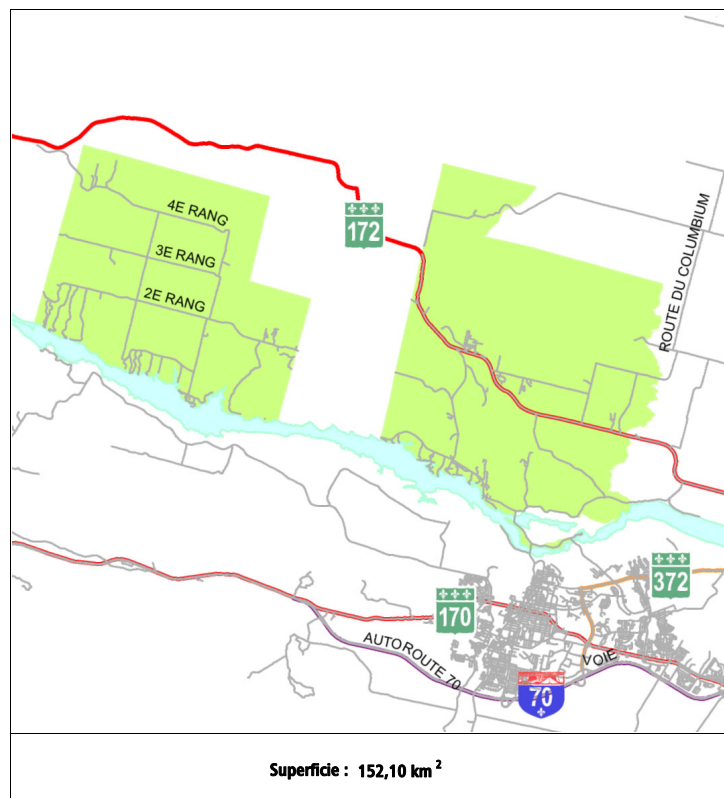


DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR					
PAR MOTIF - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	3 687	17,4	1 647	7,8	
- Études	1 899	8,9	2 071	9,8	
- Loisir	2 523	11,9	1 724	8,1	
- Magasinage	2 798	13,2	3 073	14,5	
- Autres (sauf retour)	2 708	12,8	2 084	9,8	
- Retour au domicile	7 616	35,9	10 566	49,9	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>21 231</b>		<b>21 165</b>		
PAR MODE - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• <b>Motorisés</b>	<b>12 725</b>	<b>93,5</b>	<b>9 660</b>	<b>91,1</b>	
- Automobile	11 736	86,2	8 434	79,6	
<i>Conducteur</i>	9 569	81,5	6 656	78,9	
<i>Passager</i>	2 167	18,5	1 787	21,2	
- Transport en commun	381	2,8	157	1,5	
<i>Bimodal</i>	27	7,2	13	8,5	
- Autres motorisés	654	4,8	1 082	10,2	
• <b>Non motorisés</b>	<b>841</b>	<b>6,2</b>	<b>892</b>	<b>8,4</b>	
• <b>Autres</b>	<b>50</b>	<b>0,4</b>	<b>47</b>	<b>0,4</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>13 616</b>		<b>10 599</b>		
PAR MODE - PPAM		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• <b>Motorisés</b>	<b>4 650</b>	<b>92,9</b>	<b>2 840</b>	<b>87,9</b>	
- Automobile	3 934	78,6	1 944	60,2	
<i>Conducteur</i>	3 427	87,1	1 520	78,2	
<i>Passager</i>	507	12,9	423	21,8	
- Transport en commun	273	5,4	88	2,7	
<i>Bimodal</i>	27	10,0	13	15,2	
- Autres motorisés	481	9,6	821	25,4	
• <b>Non motorisés</b>	<b>314</b>	<b>6,3</b>	<b>343</b>	<b>10,6</b>	
• <b>Autres</b>	<b>39</b>	<b>0,8</b>	<b>47</b>	<b>1,5</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>5 003</b>		<b>3 229</b>		
PAR PÉRIODE		Produits		Attirés	
(Motorisés - Tous motifs)	Nombre	%	Nombre	%	
- 6 h à 8 h 59	4 841	24,8	3 036	15,6	
- 9 h à 14 h 59	6 464	33,1	6 405	32,9	
- 15 h à 17 h 59	5 235	26,8	6 614	33,9	
- 18 h à 23 h 59	2 755	14,1	3 242	16,6	
- 24 h à 5 h 59	221	1,1	198	1,0	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>19 518</b>		<b>19 495</b>		

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR					
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	26 817				
Nombre de déplacements internes :	7 066				
Nombre de résidents (5 ans et +) :	9 170				
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	1 571				
Nombre de déplacements par personne :	2,9				
PAR MOTIF - 24 HEURES	Produits		Attirés		Externes
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	%
- Travail	3 305	21,9	544	3,6	18,0
- Études	1 837	12,2	988	6,6	3,8
- Loisir	2 062	13,7	547	3,6	19,4
- Magasinage	2 185	14,5	1 398	9,3	37,0
- Autres (sauf retour)	2 248	14,9	960	6,4	21,8
- Retour au domicile	3 423	22,7	10 566	70,4	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>15 060</b>		<b>15 003</b>		<b>3 821</b>

## SM 17 - Shipshaw, Saint-Charles-de-Bourget

Population :	<b>4 035</b>	Hommes : <b>51,3 %</b>	Femmes : <b>48,7 %</b>		
Nombre de logis :	1 495	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	327	0-19	24,2	0 auto	0,8
Nombre d'autos :	2 910	20-34	17,8	1 auto	29,8
Personnes / logis :	2,70	35-49	19,4	2 autos	50,2
Autos / logis :	1,95	50-64	25,0	3 autos	13,8
Autos / personne (16 ans et +) :	0,89	65 et +	13,5	4 autos et +	5,4

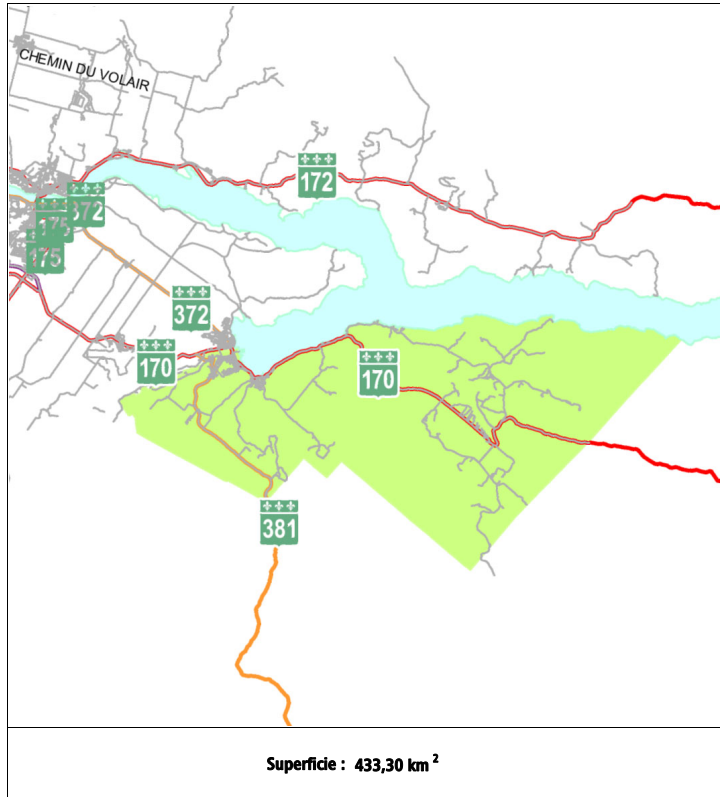


DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR					
PAR MOTIF - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	1 400	27,2	416	8,1	
- Études	668	13,0	322	6,2	
- Loisir	734	14,3	304	5,9	
- Magasinage	613	11,9	135	2,6	
- Autres (sauf retour)	732	14,2	317	6,2	
- Retour au domicile	1 000	19,4	3 659	71,0	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>5 148</b>		<b>5 151</b>		
PAR MODE - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• <b>Motorisés</b>	<b>4 049</b>	<b>97,6</b>	<b>1 394</b>	<b>93,4</b>	
- Automobile	3 534	85,2	1 108	74,2	
<i>Conducteur</i>	3 036	85,9	913	82,4	
<i>Passager</i>	498	14,1	195	17,6	
- Transport en commun	70	1,7	13	0,9	
<i>Bimodal</i>	10	13,6		0,0	
- Autres motorisés	454	11,0	272	18,3	
• <b>Non motorisés</b>	<b>59</b>	<b>1,4</b>	<b>59</b>	<b>4,0</b>	
• <b>Autres</b>	<b>48</b>	<b>1,1</b>	<b>40</b>	<b>2,7</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>4 148</b>		<b>1 493</b>		
PAR MODE - PPAM		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• <b>Motorisés</b>	<b>1 764</b>	<b>96,5</b>	<b>616</b>	<b>91,2</b>	
- Automobile	1 360	74,4	417	61,8	
<i>Conducteur</i>	1 226	90,1	361	86,6	
<i>Passager</i>	134	9,9	56	13,4	
- Transport en commun	47	2,6	13	2,0	
<i>Bimodal</i>		0,0		0,0	
- Autres motorisés	356	19,5	185	27,4	
• <b>Non motorisés</b>	<b>34</b>	<b>1,9</b>	<b>34</b>	<b>5,1</b>	
• <b>Autres</b>	<b>29</b>	<b>1,6</b>	<b>25</b>	<b>3,7</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>1 827</b>		<b>675</b>		
PAR PÉRIODE		Produits		Attirés	
(Motorisés - Tous motifs)	Nombre	%	Nombre	%	
- 6 h à 8 h 59	1 786	35,7	680	13,6	
- 9 h à 14 h 59	1 458	29,1	1 219	24,4	
- 15 h à 17 h 59	1 081	21,6	2 019	40,4	
- 18 h à 23 h 59	500	10,0	986	19,7	
- 24 h à 5 h 59	177	3,5	95	1,9	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>5 002</b>		<b>4 998</b>		

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR					
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	8 993				
Nombre de déplacements internes :	1 721				
Nombre de résidents (5 ans et +) :	3 770				
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	827				
Nombre de déplacements par personne :	2,4				
PAR MOTIF - 24 HEURES	Produits		Attirés		Externes
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	%
- Travail	1 322	28,3	157	3,4	20,5
- Études	654	14,0	322	6,9	1,0
- Loisir	699	15,0	171	3,7	22,4
- Magasinage	548	11,7	111	2,4	36,2
- Autres (sauf retour)	657	14,1	262	5,6	19,9
- Retour au domicile	788	16,9	3 659	78,1	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>4 668</b>		<b>4 682</b>		<b>1 364</b>

### SM 18 - Grande-Baie, Port-Alfred, Saint-Félix-d'Otis

Population :	<b>10 520</b>	Hommes : <b>51,1 %</b>	Femmes : <b>48,9 %</b>		
Nombre de logis :	4 400	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	374	0-19	18,7	0 auto	10,2
Nombre d'autos :	7 227	20-34	17,1	1 auto	35,8
Personnes / logis :	2,39	35-49	16,2	2 autos	39,8
Autos / logis :	1,64	50-64	27,7	3 autos	10,9
Autos / personne (16 ans et +) :	0,80	65 et +	20,4	4 autos et +	3,4



DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR				
PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- Travail	3 711	17,0	3 045	14,0
- Études	2 014	9,2	1 995	9,2
- Loisir	2 273	10,4	1 765	8,1
- Magasinage	3 290	15,1	2 496	11,5
- Autres (sauf retour)	2 251	10,3	1 911	8,8
- Retour au domicile	8 250	37,9	10 520	48,4
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>21 789</b>		<b>21 733</b>	

PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>12 382</b>	<b>91,5</b>	<b>10 133</b>	<b>90,4</b>
- Automobile	11 394	84,2	8 962	79,9
<i>Conducteur</i>	9 441	82,9	7 572	84,5
<i>Passager</i>	1 980	17,4	1 390	15,5
- Transport en commun	244	1,8	106	0,9
<i>Bimodal</i>	47	19,4	17	16,1
- Autres motorisés	791	5,8	1 106	9,9
• <b>Non motorisés</b>	<b>1 018</b>	<b>7,5</b>	<b>924</b>	<b>8,2</b>
• <b>Autres</b>	<b>139</b>	<b>1,0</b>	<b>155</b>	<b>1,4</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>13 538</b>		<b>11 212</b>	

PAR MODE - PPAM (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>4 752</b>	<b>90,4</b>	<b>3 876</b>	<b>89,3</b>
- Automobile	4 046	77,0	3 002	69,2
<i>Conducteur</i>	3 391	83,8	2 487	82,8
<i>Passager</i>	663	16,4	515	17,2
- Transport en commun	195	3,7	36	0,8
<i>Bimodal</i>	47	24,3	0,0	0,0
- Autres motorisés	559	10,6	862	19,9
• <b>Non motorisés</b>	<b>421</b>	<b>8,0</b>	<b>383</b>	<b>8,8</b>
• <b>Autres</b>	<b>83</b>	<b>1,6</b>	<b>82</b>	<b>1,9</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>5 256</b>		<b>4 340</b>	

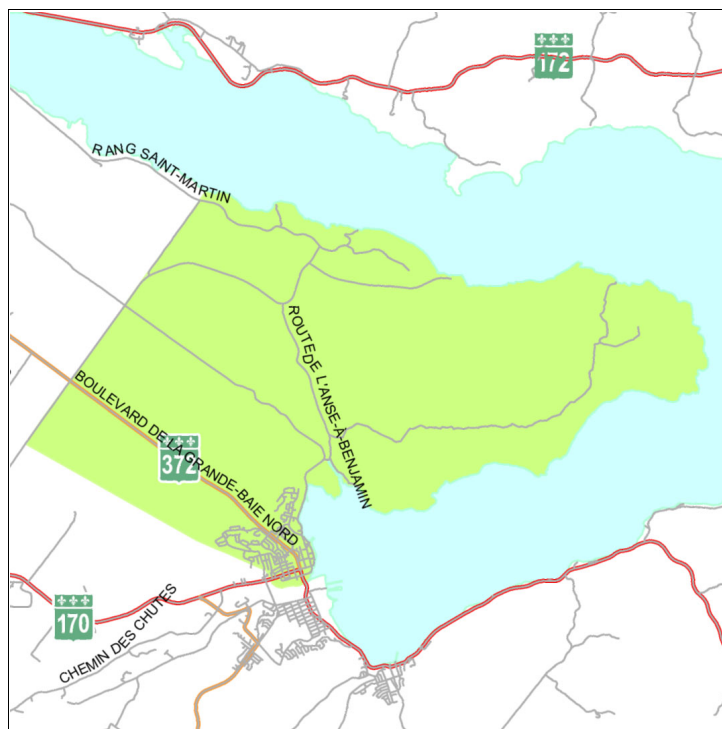
DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR	
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	26 110
Nombre de déplacements internes :	10 568
Nombre de résidents (5 ans et +) :	10 030
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	2 082
Nombre de déplacements par personne :	2,6

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés		Externes
	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	3 353	19,6	1 327	7,8	22,5
- Études	1 976	11,5	1 473	8,6	0,6
- Loisir	2 064	12,0	895	5,2	18,4
- Magasinage	2 874	16,8	1 618	9,5	40,8
- Autres (sauf retour)	2 067	12,1	1 277	7,5	17,7
- Retour au domicile	4 795	28,0	10 520	61,5	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>17 130</b>		<b>17 110</b>		<b>2 438</b>

PAR PÉRIODE (Motorisés - Tous motifs)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- 6 h à 8 h 59	4 922	24,9	4 078	20,7
- 9 h à 14 h 59	6 167	31,2	6 041	30,7
- 15 h à 17 h 59	5 643	28,6	6 118	31,1
- 18 h à 23 h 59	2 760	14,0	3 076	15,6
- 24 h à 5 h 59	257	1,3	359	1,8
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>19 749</b>		<b>19 672</b>	

### SM 19 - Centre-ville de La Baie, Bagot

Population :	<b>6 550</b>	Hommes :	<b>48,2 %</b>	Femmes :	<b>51,8 %</b>
Nombre de logis :	2 920	Âge	%	Logis avec	%
Logis enquêtés :	358	0-19	21,4	0 auto	10,3
Nombre d'autos :	4 492	20-34	15,8	1 auto	40,9
Personnes / logis :	2,24	35-49	17,4	2 autos	38,5
Autos / logis :	1,54	50-64	25,0	3 autos	7,3
Autos / personne (16 ans et +) :	0,81	65 et +	20,4	4 autos et +	3,0



Superficie : 120,10 km<sup>2</sup>

#### DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR

Nombre de déplacements effectués par les résidents :	17 075
Nombre de déplacements internes :	4 790
Nombre de résidents (5 ans et +) :	6 190
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	1 128
Nombre de déplacements par personne :	2,8

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés		Externes
	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	2 360	23,2	621	6,1	26,0
- Études	1 182	11,6	478	4,7	0,9
- Loisir	1 431	14,1	682	6,7	17,5
- Magasinage	1 483	14,6	238	2,3	43,0
- Autres (sauf retour)	1 578	15,5	908	8,9	12,6
- Retour au domicile	2 144	21,1	7 223	71,2	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>10 179</b>		<b>10 149</b>		<b>1 536</b>

#### DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- Travail	2 687	19,0	1 756	12,4
- Études	1 211	8,6	512	3,6
- Loisir	1 669	11,8	2 274	16,1
- Magasinage	1 794	12,7	517	3,7
- Autres (sauf retour)	1 903	13,5	1 842	13,0
- Retour au domicile	4 846	34,3	7 223	51,1
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>14 110</b>		<b>14 122</b>	

PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>8 909</b>	<b>96,2</b>	<b>6 503</b>	<b>94,3</b>
- Automobile	7 976	86,1	6 004	87,0
<i>Conducteur</i>	6 553	82,2	4 996	83,2
<i>Passager</i>	1 430	17,9	1 008	16,8
- Transport en commun	242	2,6	49	0,7
<i>Bimodal</i>	25	10,4		0,0
- Autres motorisés	717	7,7	450	6,5
• <b>Non motorisés</b>	<b>337</b>	<b>3,6</b>	<b>384</b>	<b>5,6</b>
• <b>Autres</b>	<b>18</b>	<b>0,2</b>	<b>12</b>	<b>0,2</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>9 264</b>		<b>6 900</b>	

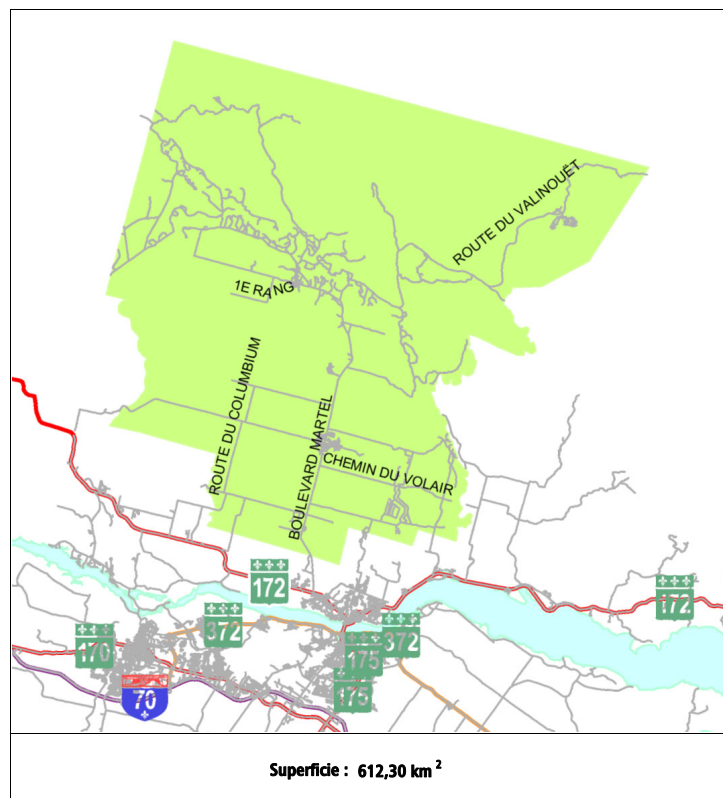
PAR MODE - PPAM (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>3 215</b>	<b>96,4</b>	<b>1 958</b>	<b>93,3</b>
- Automobile	2 553	76,5	1 681	80,1
<i>Conducteur</i>	2 235	87,6	1 435	85,4
<i>Passager</i>	317	12,4	246	14,6
- Transport en commun	184	5,5	12	0,6
<i>Bimodal</i>	25	13,7		0,0
- Autres motorisés	504	15,1	265	12,6
• <b>Non motorisés</b>	<b>113</b>	<b>3,4</b>	<b>132</b>	<b>6,3</b>
• <b>Autres</b>	<b>7</b>	<b>0,2</b>	<b>7</b>	<b>0,4</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>3 336</b>		<b>2 098</b>	

PAR PÉRIODE (Motorisés - Tous motifs)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- 6 h à 8 h 59	3 322	24,7	2 147	16,0
- 9 h à 14 h 59	4 670	34,8	4 564	33,9
- 15 h à 17 h 59	2 927	21,8	4 145	30,8
- 18 h à 23 h 59	2 132	15,9	2 366	17,6
- 24 h à 5 h 59	375	2,8	230	1,7
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>13 425</b>		<b>13 452</b>	



## SM 20 - Saint-Honoré, Saint-David-de-Falardeau

Population :	<b>8 630</b>	Hommes : <b>53,4 %</b>	Femmes : <b>46,6 %</b>
Nombre de logis :	3 140	Âge	%
Logis enquêtés :	361	0-19	24,0
Nombre d'autos :	6 087	20-34	18,5
Personnes / logis :	2,75	35-49	19,7
Autos / logis :	1,94	50-64	23,5
Autos / personne (16 ans et +) :	0,87	65 et +	14,4
		Logis avec	%
		0 auto	3,4
		1 auto	31,5
		2 autos	46,4
		3 autos	10,1
		4 autos et +	8,7

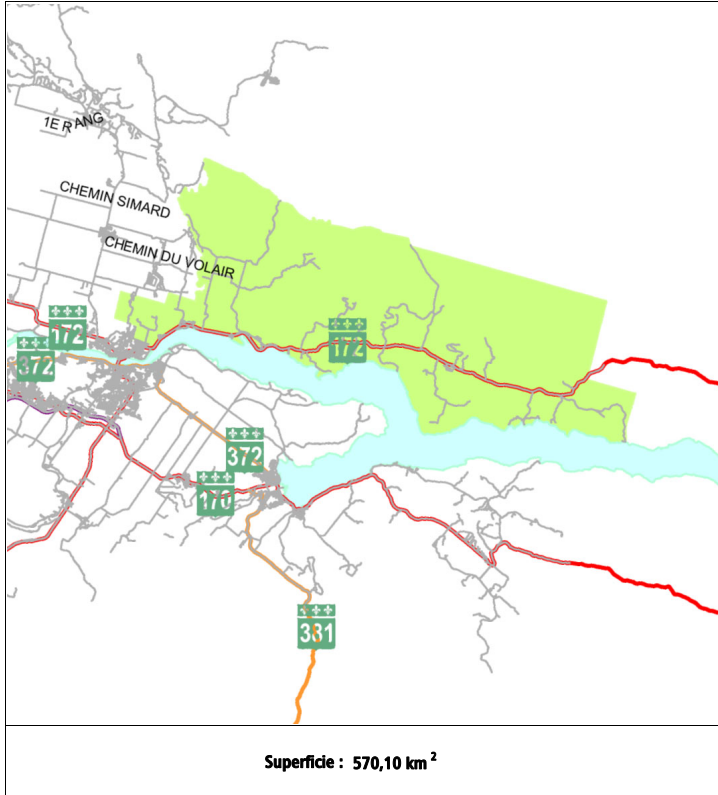


DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR					
PAR MOTIF - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	3 067	22,5	1 748	12,8	
- Etudes	1 499	11,0	832	6,1	
- Loisir	1 388	10,2	1 275	9,3	
- Magasinage	1 590	11,7	858	6,3	
- Autres (sauf retour)	1 753	12,8	1 184	8,7	
- Retour au domicile	4 348	31,9	7 769	56,8	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>13 644</b>		<b>13 667</b>		
PAR MODE - 24 HEURES		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• <b>Motorisés</b>	<b>8 691</b>	<b>93,5</b>	<b>5 280</b>	<b>89,5</b>	
- Automobile	7 924	85,2	4 864	82,5	
<i>Conducteur</i>	6 685	84,4	4 255	87,5	
<i>Passager</i>	1 279	16,1	649	13,3	
- Transport en commun	74	0,8	7	0,1	
<i>Bimodal</i>	34	45,5	0	0,0	
- Autres motorisés	737	7,9	420	7,1	
• <b>Non motorisés</b>	<b>568</b>	<b>6,1</b>	<b>582</b>	<b>9,9</b>	
• <b>Autres</b>	<b>37</b>	<b>0,4</b>	<b>35</b>	<b>0,6</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>9 296</b>		<b>5 898</b>		
PAR MODE - PPAM		Produits		Attirés	
(Tous motifs sauf retour)	Nombre	%	Nombre	%	
• <b>Motorisés</b>	<b>3 675</b>	<b>94,4</b>	<b>1 681</b>	<b>89,2</b>	
- Automobile	3 064	78,7	1 427	75,7	
<i>Conducteur</i>	2 638	86,1	1 291	90,5	
<i>Passager</i>	426	13,9	136	9,5	
- Transport en commun	67	1,7	7	0,4	
<i>Bimodal</i>	34	50,5	0	0,0	
- Autres motorisés	589	15,1	257	13,6	
• <b>Non motorisés</b>	<b>189</b>	<b>4,9</b>	<b>189</b>	<b>10,0</b>	
• <b>Autres</b>	<b>27</b>	<b>0,7</b>	<b>15</b>	<b>0,8</b>	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>3 892</b>		<b>1 885</b>		
PAR PÉRIODE		Produits		Attirés	
(Motorisés - Tous motifs)	Nombre	%	Nombre	%	
- 6 h à 8 h 59	3 795	30,4	1 890	15,1	
- 9 h à 14 h 59	3 920	31,4	3 879	31,0	
- 15 h à 17 h 59	2 884	23,1	4 380	34,9	
- 18 h à 23 h 59	1 577	12,6	2 093	16,7	
- 24 h à 5 h 59	322	2,6	290	2,3	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>12 498</b>		<b>12 533</b>		

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR					
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	19 748				
Nombre de déplacements internes :	6 938				
Nombre de résidents (5 ans et +) :	8 055				
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	1 839				
Nombre de déplacements par personne :	2,5				
PAR MOTIF - 24 HEURES	Produits		Attirés		Externes
(Tous modes)	Nombre	%	Nombre	%	%
- Travail	2 995	25,1	1 059	8,9	18,0
- Études	1 472	12,3	748	6,3	2,6
- Loisir	1 292	10,8	634	5,3	18,7
- Magasinage	1 379	11,6	712	6,0	41,8
- Autres (sauf retour)	1 674	14,0	948	8,0	18,8
- Retour au domicile	3 124	26,2	7 769	65,5	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>11 937</b>		<b>11 870</b>		<b>2 880</b>

## SM 21 - Saint-Fulgence, Canton-Tremblay, Sainte-Rose-du-Nord

Population :	<b>3 965</b>	Hommes : <b>51,1 %</b>	Femmes : <b>48,9 %</b>
Nombre de logis :	1 550	Âge	%
Logis enquêtés :	330	0-19	22,5
Nombre d'autos :	2 776	20-34	12,3
Personnes / logis :	2,56	35-49	22,2
Autos / logis :	1,79	50-64	25,3
Autos / personne (16 ans et +) :	0,85	65 et +	17,8
		Logis avec	%
		0 auto	6,2
		1 auto	32,8
		2 autos	43,2
		3 autos	12,7
		4 autos et +	5,2



DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR				
PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- Travail	1 200	24,0	377	7,5
- Études	725	14,5	227	4,5
- Loisir	635	12,7	425	8,5
- Magasinage	559	11,2	227	4,5
- Autres (sauf retour)	717	14,4	323	6,5
- Retour au domicile	1 161	23,2	3 421	68,4
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>4 996</b>		<b>5 001</b>	

PAR MODE - 24 HEURES (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>3 741</b>	<b>97,6</b>	<b>1 488</b>	<b>94,2</b>
- Automobile	<u>3 215</u>	83,8	<u>1 255</u>	79,5
<i>Conducteur</i>	<i>2 688</i>	<i>83,6</i>	<i>1 045</i>	<i>83,2</i>
<i>Passager</i>	<i>531</i>	<i>16,5</i>	<i>211</i>	<i>16,8</i>
- Transport en commun	<u>32</u>	0,8	<u>9</u>	0,6
<i>Bimodal</i>	<i>7</i>	<i>20,5</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>
- Autres motorisés	<u>501</u>	13,1	<u>224</u>	14,2
• <b>Non motorisés</b>	<b>73</b>	<b>1,9</b>	<b>71</b>	<b>4,5</b>
• <b>Autres</b>	<b>26</b>	<b>0,7</b>	<b>21</b>	<b>1,3</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>3 835</b>		<b>1 579</b>	

PAR MODE - PPAM (Tous motifs sauf retour)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
• <b>Motorisés</b>	<b>1 695</b>	<b>98,5</b>	<b>530</b>	<b>95,4</b>
- Automobile	<u>1 295</u>	75,3	<u>379</u>	68,2
<i>Conducteur</i>	<i>1 101</i>	<i>85,0</i>	<i>338</i>	<i>89,2</i>
<i>Passager</i>	<i>194</i>	<i>15,0</i>	<i>41</i>	<i>10,8</i>
- Transport en commun	<u>16</u>	1,0	<u>0</u>	0,0
<i>Bimodal</i>	<i>7</i>	<i>39,9</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>
- Autres motorisés	<u>390</u>	22,7	<u>151</u>	27,2
• <b>Non motorisés</b>	<b>19</b>	<b>1,1</b>	<b>19</b>	<b>3,4</b>
• <b>Autres</b>	<b>7</b>	<b>0,4</b>	<b>7</b>	<b>1,2</b>
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>1 720</b>		<b>555</b>	

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR	
Nombre de déplacements effectués par les résidents :	8 797
Nombre de déplacements internes :	1 674
Nombre de résidents (5 ans et +) :	3 760
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas :	927
Nombre de déplacements par personne :	2,3

PAR MOTIF - 24 HEURES (Tous modes)	Produits		Attirés		Externes
	Nombre	%	Nombre	%	
- Travail	1 161	26,2	193	4,4	20,1
- Études	720	16,2	227	5,1	0,6
- Loisir	616	13,9	217	4,9	17,9
- Magasinage	527	11,9	183	4,1	35,8
- Autres (sauf retour)	664	15,0	184	4,2	25,5
- Retour au domicile	743	16,8	3 421	77,3	
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>4 430</b>		<b>4 425</b>		<b>1 615</b>

PAR PÉRIODE (Motorisés - Tous motifs)	Produits		Attirés	
	Nombre	%	Nombre	%
- 6 h à 8 h 59	1 716	35,4	605	12,4
- 9 h à 14 h 59	1 572	32,4	1 444	29,7
- 15 h à 17 h 59	838	17,3	1 914	39,4
- 18 h à 23 h 59	560	11,5	835	17,2
- 24 h à 5 h 59	163	3,4	61	1,3
<b>Nombre de déplacements</b>	<b>4 850</b>		<b>4 857</b>	



## 2.4 MATRICES DE DÉPLACEMENTS

Cette section permet de consulter, sous la forme de matrices origine-destination, les déplacements entre les différentes parties du territoire agrégées selon le découpage en 10 grands secteurs d'analyse (plus le « hors territoire ») définis au tableau 3.

Soulignons que dans cette section, seule une partie des matrices origine-destination relatives aux grands secteurs est présentée. La totalité des matrices pour les grands secteurs ainsi que pour les secteurs municipaux (voir annexe 1 pour la liste) est disponible en consultation ou en téléchargement sur le site Web du MTMDET<sup>16</sup>.

Ces matrices se présentent sous forme d'un fichier « Excel » où chaque onglet correspond à une matrice origine-destination distincte. Le premier onglet du fichier offre un outil permettant de sélectionner chacune des matrices, selon les catégories de classification et la nomenclature résumées dans l'annexe 2.

### NOTES MÉTHODOLOGIQUES

1. Pour chacun des grands secteurs d'analyse, on a appliqué un facteur d'expansion aux résultats présentés dans les tableaux et dans les matrices origine-destination, de façon à représenter l'ensemble de la population.
2. Contrairement à toutes les autres matrices qui présentent des déplacements-modes, les matrices pour le « MODE=Tous » expriment des déplacements-personnes.
3. Compte tenu de la valeur moyenne des facteurs d'expansion appliqués aux résultats provenant de l'échantillon, les volumes de déplacements inférieurs à 300 pourraient ne pas être significatifs.
4. Tous les résultats figurant dans les tableaux et dans les matrices origine-destination du présent document ne tiennent compte que des déplacements des personnes âgées de 5 ans et plus.

---

<sup>16</sup> <https://www.transports.gouv.qc.ca>

Matrice 1 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Travail » et pour tous les modes

		PÉRIODE : 24 heures				MOTIF : Travail				MODE : Tous			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	22 949	4 468	1 539	19	-	57	428	74	14	9	1 059	30 616
Arrondissement de Jonquière	B	6 635	15 420	958	-	-	15	144	38	11	93	1 381	24 695
Arrondissement de La Baie	C	2 058	656	3 831	10	-	17	27	-	-	-	178	6 777
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	93	53	234	114	-	-	-	-	-	-	9	503
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	76	33	7	-	25	9	-	-	-	-	5	155
Municipalité de Saint-Fulgence	F	365	61	38	-	6	75	17	-	-	-	23	585
Municipalité de Saint-Honoré	G	846	226	45	-	-	15	514	44	-	-	84	1 774
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	571	86	91	5	-	13	12	451	-	-	63	1 292
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	33	87	-	-	-	-	-	-	32	-	37	189
Municipalité de Larouche	J	81	112	15	-	-	-	-	-	-	130	151	489
Hors territoire	K	222	85	10	-	-	-	-	-	-	-	21	338
<b>Total</b>		<b>33 929</b>	<b>21 287</b>	<b>6 768</b>	<b>148</b>	<b>31</b>	<b>201</b>	<b>1 142</b>	<b>607</b>	<b>57</b>	<b>232</b>	<b>3 011</b>	<b>67 413</b>

Matrice 2 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Études » et pour tous les modes

		PÉRIODE : 24 heures				MOTIF : Études				MODE : Tous			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	11 364	949	55	-	-	-	51	-	-	-	63	12 482
Arrondissement de Jonquière	B	1 615	10 015	17	-	-	-	19	-	3	-	96	11 765
Arrondissement de La Baie	C	686	208	2 346	-	-	-	14	-	-	-	42	3 296
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	56	13	29	71	-	-	-	-	-	-	-	169
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	31	-	-	-	22	-	-	-	-	-	-	53
Municipalité de Saint-Fulgence	F	115	30	-	-	-	205	-	-	-	-	-	350
Municipalité de Saint-Honoré	G	372	104	-	-	-	-	485	-	-	-	-	961
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	236	39	-	-	-	-	-	263	-	-	-	538
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	11	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34
Municipalité de Larouche	J	21	102	-	-	-	-	-	-	-	129	10	262
Hors territoire	K	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32
<b>Total</b>		<b>14 539</b>	<b>11 483</b>	<b>2 447</b>	<b>71</b>	<b>22</b>	<b>205</b>	<b>569</b>	<b>263</b>	<b>3</b>	<b>129</b>	<b>211</b>	<b>29 942</b>

Matrice 3 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Loisirs » et pour tous les modes

PÉRIODE : 24 heures		MOTIF : Loisirs						MODE : Tous					
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	17 243	2 069	628	23	8	121	325	100	-	-	621	21 138
Arrondissement de Jonquière	B	2 085	12 611	138	-	8	12	123	63	-	68	685	15 793
Arrondissement de La Baie	C	712	144	3 359	57	-	-	-	23	-	-	73	4 368
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	-	14	51	44	-	-	-	-	-	-	8	117
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	44	7	-	-	28	25	-	-	-	-	8	112
Municipalité de Saint-Fulgence	F	141	29	10	8	12	108	8	-	-	-	6	322
Municipalité de Saint-Honoré	G	402	90	7	-	-	-	304	5	-	-	15	823
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	172	10	-	-	-	-	33	289	-	-	61	565
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	8	7	-	-	-	-	-	-	50	-	24	89
Municipalité de Larouche	J	22	60	-	-	-	-	-	-	-	51	55	188
Hors territoire	K	55	57	-	8	-	-	-	-	-	1	31	152
<b>Total</b>		<b>20 884</b>	<b>15 098</b>	<b>4 193</b>	<b>140</b>	<b>56</b>	<b>266</b>	<b>793</b>	<b>480</b>	<b>50</b>	<b>120</b>	<b>1 587</b>	<b>43 667</b>

Matrice 4 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Magasinage » et pour tous les modes

PÉRIODE : 24 heures		MOTIF : Magasinage						MODE : Tous					
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	27 946	1 216	247	8	-	29	85	44	-	-	126	29 701
Arrondissement de Jonquière	B	3 387	15 482	44	-	-	-	11	-	18	5	200	19 147
Arrondissement de La Baie	C	1 367	90	4 079	-	-	-	-	-	-	-	24	5 560
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	58	-	71	104	-	-	-	-	-	-	18	251
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	30	-	-	-	38	-	-	-	-	-	-	68
Municipalité de Saint-Fulgence	F	219	5	-	-	-	112	-	-	-	-	-	336
Municipalité de Saint-Honoré	G	447	44	-	-	-	-	385	-	-	-	-	876
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	343	27	-	-	-	-	58	274	-	-	11	713
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	22	54	-	-	-	-	-	-	24	-	10	110
Municipalité de Larouche	J	48	65	-	-	-	-	-	-	-	67	47	227
Hors territoire	K	137	58	-	-	-	-	-	-	-	-	49	244
<b>Total</b>		<b>34 004</b>	<b>17 041</b>	<b>4 441</b>	<b>112</b>	<b>38</b>	<b>141</b>	<b>539</b>	<b>318</b>	<b>42</b>	<b>72</b>	<b>485</b>	<b>57 233</b>

Matrice 5 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Autres motifs » et pour tous les modes

PÉRIODE : 24 heures		MOTIF : Autres motifs						MODE : Tous					
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	19 105	2 122	628	11	-	75	91	86	6	-	530	22 654
Arrondissement de Jonquière	B	2 878	12 292	154	-	9	15	42	89	33	13	442	15 967
Arrondissement de La Baie	C	772	206	3 214	100	7	-	8	9	-	-	41	4 357
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	26	10	106	43	-	-	-	-	-	-	-	185
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	9	-	-	-	45	3	-	-	-	-	-	57
Municipalité de Saint-Fulgence	F	208	6	-	-	-	97	-	-	-	-	21	332
Municipalité de Saint-Honoré	G	433	65	31	-	-	9	572	7	-	-	6	1 123
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	311	16	6	-	-	-	92	189	-	-	17	631
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	4	43	4	-	-	-	-	-	39	-	19	109
Municipalité de Larouche	J	22	64	-	-	-	-	-	-	-	67	45	198
Hors territoire	K	117	155	11	-	-	-	-	-	-	8	22	313
<b>Total</b>		<b>23 885</b>	<b>14 979</b>	<b>4 154</b>	<b>154</b>	<b>61</b>	<b>199</b>	<b>805</b>	<b>380</b>	<b>78</b>	<b>88</b>	<b>1 143</b>	<b>45 926</b>

Matrice 6 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous » et pour le mode « Automobile »

PÉRIODE : 24 heures		MOTIF : Tous						MODE : Automobile					
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	136 835	21 921	6 935	287	158	1 185	2 942	1 627	97	156	2 295	174 438
Arrondissement de Jonquière	B	21 728	92 339	2 093	84	50	154	700	305	234	501	2 742	120 930
Arrondissement de La Baie	C	7 064	1 983	23 585	507	7	60	103	119	4	17	348	33 797
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	275	90	582	538	-	8	-	14	-	-	35	1 542
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	194	49	7	-	199	49	-	-	-	-	14	512
Municipalité de Saint-Fulgence	F	1 107	148	65	8	53	642	49	20	-	-	51	2 143
Municipalité de Saint-Honoré	G	2 955	739	103	-	-	36	2 692	260	-	-	105	6 890
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	1 617	278	120	5	-	18	239	2 075	-	-	151	4 503
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	99	214	4	-	-	-	-	-	256	-	91	664
Municipalité de Larouche	J	202	449	15	-	-	-	-	-	-	528	307	1 501
Hors territoire	K	2 488	2 886	410	59	-	65	103	164	70	296	123	6 664
<b>Total</b>		<b>174 564</b>	<b>121 096</b>	<b>33 919</b>	<b>1 488</b>	<b>467</b>	<b>2 217</b>	<b>6 828</b>	<b>4 584</b>	<b>661</b>	<b>1 498</b>	<b>6 262</b>	<b>353 584</b>

Matrice 7 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous » et pour le mode « Conducteur »

		PÉRIODE : 24 heures				MOTIF : Tous				MODE : Conducteur			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	111 748	18 752	5 662	242	127	984	2 511	1 312	84	123	1 826	143 371
Arrondissement de Jonquière	B	18 667	76 640	1 839	75	50	131	605	234	200	431	2 255	101 127
Arrondissement de La Baie	C	5 785	1 780	19 441	445	7	60	103	119	4	13	316	28 073
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	229	81	509	489	-	8	-	14	-	-	35	1 365
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	155	49	7	-	156	40	-	-	-	-	11	418
Municipalité de Saint-Fulgence	F	952	131	65	8	42	498	40	20	-	-	38	1 794
Municipalité de Saint-Honoré	G	2 461	615	103	-	-	28	2 326	249	-	-	105	5 887
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	1 299	237	120	5	-	18	223	1 803	-	-	121	3 826
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	85	189	4	-	-	-	-	-	235	-	82	595
Municipalité de Larouche	J	166	377	15	-	-	-	-	-	-	477	259	1 294
Hors territoire	K	1 952	2 361	338	59	-	46	103	126	70	253	97	5 405
<b>Total</b>		<b>143 499</b>	<b>101 212</b>	<b>28 103</b>	<b>1 323</b>	<b>382</b>	<b>1 813</b>	<b>5 911</b>	<b>3 877</b>	<b>593</b>	<b>1 297</b>	<b>5 145</b>	<b>293 155</b>

Matrice 8 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous » et pour le mode « Transport en commun »

		PÉRIODE : 24 heures				MOTIF : Tous				MODE : Transport en commun			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	4 291	829	277	15	-	-	9	8	-	-	-	5 429
Arrondissement de Jonquière	B	857	1 539	42	-	-	7	7	-	-	-	-	2 452
Arrondissement de La Baie	C	348	42	216	-	-	-	-	-	-	-	-	606
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Saint-Fulgence	F	9	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16
Municipalité de Saint-Honoré	G	26	48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	74
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Larouche	J	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hors territoire	K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		<b>5 546</b>	<b>2 465</b>	<b>535</b>	<b>15</b>	<b>-</b>	<b>7</b>	<b>16</b>	<b>8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>8 592</b>



Matrice 9 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous » et pour les bimodaux

PÉRIODE : 24 heures		MOTIF : Tous						MODE : Bimodal					
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	125	77	17	15	-	-	-	8	-	-	-	242
Arrondissement de Jonquière	B	104	5	-	-	-	7	-	-	-	-	-	116
Arrondissement de La Baie	C	46	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Saint-Fulgence	F	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
Municipalité de Saint-Honoré	G	7	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Larouche	J	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hors territoire	K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		297	127	17	15	-	7	-	8	-	-	-	471

Matrice 10 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous » et pour le mode « Motorisés »

PÉRIODE : 24 heures		MOTIF : Tous						MODE : Motorisés					
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	149 032	22 971	7 294	287	177	1 261	3 160	1 778	97	156	2 399	188 612
Arrondissement de Jonquière	B	22 699	105 470	2 181	84	50	154	722	305	255	572	2 803	135 295
Arrondissement de La Baie	C	7 480	2 060	26 455	554	7	60	110	119	4	17	348	37 214
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	275	90	612	652	-	8	-	14	-	-	35	1 686
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	213	49	7	-	235	49	-	-	-	-	14	567
Municipalité de Saint-Fulgence	F	1 197	148	65	8	53	1 030	49	20	-	-	51	2 621
Municipalité de Saint-Honoré	G	3 155	760	109	-	-	36	3 199	260	-	-	105	7 624
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	1 768	278	120	5	-	18	239	2 294	-	-	151	4 873
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	99	235	4	-	-	-	-	-	256	-	91	685
Municipalité de Larouche	J	202	522	15	-	-	-	-	-	-	641	307	1 687
Hors territoire	K	2 581	2 928	410	59	-	65	103	164	70	296	123	6 799
<b>Total</b>		188 701	135 511	37 272	1 649	522	2 681	7 582	4 954	682	1 682	6 427	387 663

Matrice 11 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous » et pour le mode « Non motorisés »

		PÉRIODE : 24 heures				MOTIF : Tous				MODE : Non motorisés			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	10 889	37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10 926
Arrondissement de Jonquière	B	53	8 374	-	-	-	-	14	-	-	-	-	8 441
Arrondissement de La Baie	C	-	-	2 707	-	-	-	-	-	-	-	-	2 707
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	-	-	-	53	-	-	-	-	-	-	-	53
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	-	-	-	-	42	-	-	-	-	-	-	42
Municipalité de Saint-Fulgence	F	-	-	-	-	-	63	-	-	-	-	-	63
Municipalité de Saint-Honoré	G	-	14	-	-	-	-	704	-	-	-	-	718
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	-	-	-	-	-	-	-	371	-	-	-	371
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Larouche	J	-	-	-	-	-	-	-	-	-	152	-	152
Hors territoire	K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		10 942	8 425	2 707	53	42	63	718	371	-	152	-	23 473

Matrice 12 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Automobile »

		PÉRIODE : 24 heures				MOTIF : Tous sauf retour				MODE : Automobile			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	84 992	10 264	3 022	62	8	282	981	282	20	9	2 295	102 217
Arrondissement de Jonquière	B	15 995	53 724	1 297	-	17	41	319	179	61	179	2 742	74 554
Arrondissement de La Baie	C	5 215	1 213	13 731	149	7	17	50	32	-	-	348	20 762
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	233	90	463	288	-	-	-	-	-	-	35	1 109
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	171	40	7	-	109	36	-	-	-	-	14	377
Municipalité de Saint-Fulgence	F	958	131	48	8	18	344	25	-	-	-	51	1 583
Municipalité de Saint-Honoré	G	2 288	508	77	-	-	24	1 614	57	-	-	105	4 673
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	1 481	178	97	5	-	13	195	1 130	-	-	151	3 250
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	78	196	4	-	-	-	-	-	130	-	91	499
Municipalité de Larouche	J	192	331	15	-	-	-	-	-	-	287	307	1 132
Hors territoire	K	445	342	11	8	-	-	-	-	-	9	123	938
<b>Total</b>		112 048	67 017	18 772	520	159	757	3 184	1 680	211	484	6 262	211 094

Matrice 13 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Conducteur »

		PÉRIODE : 24 heures				MOTIF : Tous sauf retour				MODE : Conducteur			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	69 545	8 909	2 618	54	8	222	890	228	13	9	1 826	84 322
Arrondissement de Jonquière	B	13 627	45 000	1 139	-	17	41	291	118	43	167	2 255	62 698
Arrondissement de La Baie	C	4 212	1 094	11 333	124	7	17	50	32	-	-	316	17 185
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	195	81	417	269	-	-	-	-	-	-	35	997
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	140	40	7	-	89	28	-	-	-	-	11	315
Municipalité de Saint-Fulgence	F	820	113	48	8	15	272	25	-	-	-	38	1 339
Municipalité de Saint-Honoré	G	1 871	403	77	-	-	15	1 390	57	-	-	105	3 918
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	1 190	169	97	5	-	13	180	993	-	-	121	2 768
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	72	180	4	-	-	-	-	-	119	-	82	457
Municipalité de Larouche	J	157	279	15	-	-	-	-	-	-	258	259	968
Hors territoire	K	333	308	11	8	-	-	-	-	-	9	97	766
<b>Total</b>		<b>92 162</b>	<b>56 576</b>	<b>15 766</b>	<b>468</b>	<b>136</b>	<b>608</b>	<b>2 826</b>	<b>1 428</b>	<b>175</b>	<b>443</b>	<b>5 145</b>	<b>175 733</b>

Matrice 14 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Transport en commun »

		PÉRIODE : 24 heures				MOTIF : Tous sauf retour				MODE : Transport en commun			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	2 412	271	58	-	-	-	-	-	-	-	-	2 741
Arrondissement de Jonquière	B	608	883	-	-	-	-	7	-	-	-	-	1 499
Arrondissement de La Baie	C	335	42	122	-	-	-	-	-	-	-	-	499
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Saint-Fulgence	F	9	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
Municipalité de Saint-Honoré	G	26	48	-	-	-	-	-	-	-	-	-	74
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Larouche	J	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hors territoire	K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		<b>3 405</b>	<b>1 251</b>	<b>180</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4 843</b>

Matrice 15 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous sauf retour » et pour les bimodaux

		PÉRIODE : 24 heures				MOTIF : Tous sauf retour				MODE : Bimodal			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	87	23	17	-	-	-	-	-	-	-	-	127
Arrondissement de Jonquière	B	85	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	90
Arrondissement de La Baie	C	46	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Saint-Fulgence	F	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
Municipalité de Saint-Honoré	G	7	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Larouche	J	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hors territoire	K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		<b>240</b>	<b>73</b>	<b>17</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>330</b>

Matrice 16 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Motorisés »

		PÉRIODE : 24 heures				MOTIF : Tous sauf retour				MODE : Motorisés			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	91 837	10 772	3 079	62	8	282	981	303	20	9	2 399	109 752
Arrondissement de Jonquière	B	16 556	60 858	1 297	-	17	41	326	179	64	179	2 803	82 320
Arrondissement de La Baie	C	5 587	1 290	15 252	167	7	17	50	32	-	-	348	22 750
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	233	90	492	350	-	-	-	-	-	-	35	1 200
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	190	40	7	-	127	36	-	-	-	-	14	414
Municipalité de Saint-Fulgence	F	1 048	131	48	8	18	551	25	-	-	-	51	1 880
Municipalité de Saint-Honoré	G	2 488	529	83	-	-	24	1 879	57	-	-	105	5 165
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	1 633	178	97	5	-	13	195	1 254	-	-	151	3 526
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	78	215	4	-	-	-	-	-	130	-	91	518
Municipalité de Larouche	J	192	404	15	-	-	-	-	-	-	345	307	1 263
Hors territoire	K	537	342	11	8	-	-	-	-	-	9	123	1 030
<b>Total</b>		<b>120 379</b>	<b>74 849</b>	<b>20 385</b>	<b>600</b>	<b>177</b>	<b>964</b>	<b>3 456</b>	<b>1 825</b>	<b>214</b>	<b>542</b>	<b>6 427</b>	<b>229 818</b>

Matrice 17 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Non motorisés »

PÉRIODE : 24 heures		MOTIF : Tous sauf retour						MODE : Non motorisés					
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	6 166	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 186
Arrondissement de Jonquière	B	33	4 606	-	-	-	-	14	-	-	-	-	4 653
Arrondissement de La Baie	C	-	-	1 438	-	-	-	-	-	-	-	-	1 438
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	-	-	-	26	-	-	-	-	-	-	-	26
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	-	-	-	-	24	-	-	-	-	-	-	24
Municipalité de Saint-Fulgence	F	-	-	-	-	-	40	-	-	-	-	-	40
Municipalité de Saint-Honoré	G	-	-	-	-	-	-	366	-	-	-	-	366
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	-	-	-	-	-	-	-	202	-	-	-	202
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Larouche	J	-	-	-	-	-	-	-	-	-	82	-	82
Hors territoire	K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		6 199	4 626	1 438	26	24	40	380	202	-	82	-	13 017

Matrice 18 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous » et pour tous les modes

PÉRIODE : 24 heures		MOTIF : Tous						MODE : Tous					
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	160 583	23 045	7 319	287	177	1 261	3 160	1 778	97	156	2 400	200 263
Arrondissement de Jonquière	B	22 773	114 243	2 196	84	50	154	735	315	255	572	2 803	144 180
Arrondissement de La Baie	C	7 487	2 074	29 317	554	7	60	110	119	4	17	358	40 107
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	275	90	612	704	-	8	-	14	-	-	35	1 738
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	213	49	7	-	284	49	-	-	-	-	14	616
Municipalité de Saint-Fulgence	F	1 197	148	65	8	53	1 100	49	20	-	-	51	2 691
Municipalité de Saint-Honoré	G	3 167	774	109	-	-	36	3 918	260	-	-	105	8 369
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	1 768	288	120	5	-	18	239	2 685	-	-	151	5 274
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	99	235	4	-	-	-	-	-	272	-	91	701
Municipalité de Larouche	J	203	522	15	-	-	-	-	-	-	811	307	1 858
Hors territoire	K	2 606	2 964	420	59	-	65	103	164	70	297	123	6 871
<b>Total</b>		200 371	144 432	40 184	1 701	571	2 751	8 314	5 355	698	1 853	6 438	412 668

Matrice 19 – Déplacements pour 24 heures, pour le motif « Tous sauf retour » et pour tous les modes

PÉRIODE : 24 heures		MOTIF : Tous sauf retour						MODE : Tous					
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	98 605	10 823	3 097	62	8	282	981	303	20	9	2 400	116 590
Arrondissement de Jonquière	B	16 600	65 820	1 311	-	17	41	340	190	64	179	2 803	87 365
Arrondissement de La Baie	C	5 594	1 304	16 830	167	7	17	50	32	-	-	358	24 359
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	233	90	492	376	-	-	-	-	-	-	35	1 226
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	190	40	7	-	157	36	-	-	-	-	14	444
Municipalité de Saint-Fulgence	F	1 048	131	48	8	18	597	25	-	-	-	51	1 926
Municipalité de Saint-Honoré	G	2 500	529	83	-	-	24	2 260	57	-	-	105	5 558
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	1 633	178	97	5	-	13	195	1 466	-	-	151	3 738
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	78	215	4	-	-	-	-	-	146	-	91	534
Municipalité de Larouche	J	194	404	15	-	-	-	-	-	-	443	307	1 363
Hors territoire	K	563	356	21	8	-	-	-	-	-	9	123	1 080
<b>Total</b>		<b>127 238</b>	<b>79 890</b>	<b>22 005</b>	<b>626</b>	<b>207</b>	<b>1 010</b>	<b>3 851</b>	<b>2 048</b>	<b>230</b>	<b>640</b>	<b>6 438</b>	<b>244 183</b>

Matrice 20 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Travail » et pour tous les modes

PÉRIODE : Pointe du matin		MOTIF : Travail						MODE : Tous					
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	13 252	3 122	1 070	9	-	21	226	74	-	9	649	18 432
Arrondissement de Jonquière	B	4 413	9 038	727	-	-	15	89	27	11	41	967	15 328
Arrondissement de La Baie	C	1 350	469	2 360	10	-	17	6	-	-	-	82	4 294
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	72	40	185	55	-	-	-	-	-	-	-	352
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	63	17	-	-	9	-	-	-	-	-	5	94
Municipalité de Saint-Fulgence	F	257	44	13	-	6	42	12	-	-	-	-	374
Municipalité de Saint-Honoré	G	550	127	45	-	-	15	248	19	-	-	50	1 054
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	456	69	69	5	-	13	12	232	-	-	17	873
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	18	63	-	-	-	-	-	-	16	-	27	124
Municipalité de Larouche	J	63	82	6	-	-	-	-	-	-	66	102	319
Hors territoire	K	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
<b>Total</b>		<b>20 524</b>	<b>13 071</b>	<b>4 475</b>	<b>79</b>	<b>15</b>	<b>123</b>	<b>593</b>	<b>352</b>	<b>27</b>	<b>116</b>	<b>1 899</b>	<b>41 274</b>

Matrice 21 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Études » et pour tous les modes

		PÉRIODE : Pointe du matin				MOTIF : Études				MODE : Tous				
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total	
Arrondissement de Chicoutimi	A	8 070	704	55	-	-	-	44	-	-	-	63	8 936	
Arrondissement de Jonquière	B	1 074	6 631	17	-	-	-	19	-	3	-	57	7 801	
Arrondissement de La Baie	C	575	186	1 646	-	-	-	-	-	-	-	-	2 407	
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	40	13	29	71	-	-	-	-	-	-	-	153	
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	31	-	-	-	14	-	-	-	-	-	-	45	
Municipalité de Saint-Fulgence	F	107	30	-	-	-	146	-	-	-	-	-	283	
Municipalité de Saint-Honoré	G	317	90	-	-	-	-	300	-	-	-	-	707	
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	197	39	-	-	-	-	-	173	-	-	-	409	
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	4	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23	
Municipalité de Larouche	J	7	92	-	-	-	-	-	-	-	83	10	192	
Hors territoire	K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Total</b>		<b>10 422</b>	<b>7 804</b>	<b>1 747</b>	<b>71</b>	<b>14</b>	<b>146</b>	<b>363</b>	<b>173</b>	<b>3</b>	<b>83</b>	<b>130</b>	<b>20 956</b>	

Matrice 22 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Loisirs » et pour tous les modes

		PÉRIODE : Pointe du matin				MOTIF : Loisirs				MODE : Tous				
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total	
Arrondissement de Chicoutimi	A	1 402	137	40	23	-	22	38	11	-	-	123	1 796	
Arrondissement de Jonquière	B	215	1 291	35	-	8	-	-	-	-	-	120	1 669	
Arrondissement de La Baie	C	38	24	335	16	-	-	-	-	-	-	11	424	
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	-	14	10	17	-	-	-	-	-	-	-	41	
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	19	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	27	
Municipalité de Saint-Fulgence	F	11	-	10	-	3	18	3	-	-	-	-	45	
Municipalité de Saint-Honoré	G	111	8	-	-	-	-	28	-	-	-	-	147	
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	25	-	-	-	-	-	8	31	-	-	14	78	
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	5	7	-	-	-	-	-	-	15	-	6	33	
Municipalité de Larouche	J	-	22	-	-	-	-	-	-	-	3	2	27	
Hors territoire	K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Total</b>		<b>1 826</b>	<b>1 503</b>	<b>430</b>	<b>56</b>	<b>11</b>	<b>48</b>	<b>77</b>	<b>42</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>276</b>	<b>4 287</b>	

Matrice 23 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Magasinage » et pour tous les modes

		PÉRIODE : Pointe du matin				MOTIF : Magasinage				MODE : Tous			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	1 165	62	-	-	-	-	12	-	-	-	46	1 285
Arrondissement de Jonquière	B	105	743	7	-	-	-	-	-	-	-	39	894
Arrondissement de La Baie	C	138	-	273	-	-	-	-	-	-	-	16	427
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	8	-	-	30	-	-	-	-	-	-	8	46
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
Municipalité de Saint-Fulgence	F	24	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	39
Municipalité de Saint-Honoré	G	97	16	-	-	-	-	10	-	-	-	-	123
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	17	8	-	-	-	-	13	18	-	-	-	56
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
Municipalité de Larouche	J	-	7	-	-	-	-	-	-	-	2	2	11
Hors territoire	K	41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41
<b>Total</b>		<b>1 601</b>	<b>843</b>	<b>280</b>	<b>30</b>	<b>-</b>	<b>15</b>	<b>35</b>	<b>18</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>111</b>	<b>2 935</b>

Matrice 24 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Autres motifs » et pour tous les modes

		PÉRIODE : Pointe du matin				MOTIF : Autres motifs				MODE : Tous			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	4 260	362	128	-	-	-	-	-	6	-	114	4 870
Arrondissement de Jonquière	B	798	2 779	10	-	9	-	14	-	-	-	96	3 706
Arrondissement de La Baie	C	193	29	910	31	7	-	-	-	-	-	-	1 170
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	-	10	54	32	-	-	-	-	-	-	-	96
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	3	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	9
Municipalité de Saint-Fulgence	F	72	-	-	-	-	20	-	-	-	-	6	98
Municipalité de Saint-Honoré	G	135	25	8	-	-	-	139	-	-	-	-	307
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	55	-	-	-	-	-	23	54	-	-	-	132
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	-	16	4	-	-	-	-	-	14	-	-	34
Municipalité de Larouche	J	-	20	-	-	-	-	-	-	-	38	17	75
Hors territoire	K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		<b>5 516</b>	<b>3 241</b>	<b>1 114</b>	<b>63</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>176</b>	<b>54</b>	<b>20</b>	<b>38</b>	<b>233</b>	<b>10 497</b>



Matrice 25 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous » et pour le mode « Automobile »

		PÉRIODE : Pointe du matin				MOTIF : Tous				MODE : Automobile			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	23 086	4 220	1 305	32	-	50	369	115	6	9	961	30 153
Arrondissement de Jonquière	B	6 370	15 483	847	-	17	21	127	27	11	52	1 243	24 198
Arrondissement de La Baie	C	2 014	662	4 103	57	7	24	6	-	-	-	109	6 982
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	120	77	250	155	-	-	-	-	-	-	8	610
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	103	17	-	-	6	8	-	-	-	-	5	139
Municipalité de Saint-Fulgence	F	387	75	23	-	9	98	15	-	-	-	6	613
Municipalité de Saint-Honoré	G	999	253	53	-	-	15	458	43	-	-	50	1 871
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	599	135	69	5	-	13	57	402	-	-	31	1 311
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	26	93	4	-	-	-	-	-	47	-	33	203
Municipalité de Larouche	J	68	154	6	-	-	-	-	-	-	137	134	499
Hors territoire	K	166	81	55	-	-	-	-	17	-	4	-	323
<b>Total</b>		<b>33 938</b>	<b>21 250</b>	<b>6 715</b>	<b>249</b>	<b>39</b>	<b>229</b>	<b>1 032</b>	<b>604</b>	<b>64</b>	<b>202</b>	<b>2 580</b>	<b>66 902</b>

Matrice 26 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous » et pour le mode « Conducteur »

		PÉRIODE : Pointe du matin				MOTIF : Tous				MODE : Conducteur			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	19 945	3 970	1 151	25	-	50	369	115	6	9	823	26 463
Arrondissement de Jonquière	B	5 774	13 567	760	-	17	21	127	27	11	49	1 090	21 443
Arrondissement de La Baie	C	1 767	596	3 476	50	7	24	6	-	-	-	99	6 025
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	93	68	233	137	-	-	-	-	-	-	8	539
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	89	17	-	-	6	-	-	-	-	-	5	117
Municipalité de Saint-Fulgence	F	349	68	23	-	9	76	15	-	-	-	-	540
Municipalité de Saint-Honoré	G	817	191	53	-	-	15	392	43	-	-	50	1 561
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	560	126	69	5	-	13	52	332	-	-	25	1 182
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	26	90	4	-	-	-	-	-	44	-	33	197
Municipalité de Larouche	J	64	133	6	-	-	-	-	-	-	121	122	446
Hors territoire	K	105	74	11	-	-	-	-	9	-	4	-	203
<b>Total</b>		<b>29 589</b>	<b>18 900</b>	<b>5 786</b>	<b>217</b>	<b>39</b>	<b>199</b>	<b>961</b>	<b>526</b>	<b>61</b>	<b>183</b>	<b>2 255</b>	<b>58 716</b>

Matrice 27 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous » et pour le mode « Transport en commun »

		PÉRIODE : Pointe du matin				MOTIF : Tous				MODE : Transport en commun			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	1 388	207	28	-	-	-	-	-	-	-	-	1 623
Arrondissement de Jonquière	B	385	461	-	-	-	-	7	-	-	-	-	853
Arrondissement de La Baie	C	285	42	36	-	-	-	-	-	-	-	-	363
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Saint-Fulgence	F	5	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
Municipalité de Saint-Honoré	G	26	41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Larouche	J	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hors territoire	K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		<b>2 104</b>	<b>758</b>	<b>64</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2 933</b>

Matrice 28 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous » et pour les bimodaux

		PÉRIODE : Pointe du matin				MOTIF : Tous				MODE : Bimodal			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	87	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	98
Arrondissement de Jonquière	B	75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75
Arrondissement de La Baie	C	46	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Saint-Fulgence	F	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
Municipalité de Saint-Honoré	G	7	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Larouche	J	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hors territoire	K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		<b>230</b>	<b>56</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>286</b>

Matrice 29 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous » et pour le mode « Motorisés »

		PÉRIODE : Pointe du matin				MOTIF : Tous				MODE : Motorisés			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	27 585	4 570	1 349	32	-	50	369	115	6	9	995	35 080
Arrondissement de Jonquière	B	6 688	19 816	847	-	17	21	135	27	13	52	1 280	28 896
Arrondissement de La Baie	C	2 336	710	5 133	57	7	24	6	-	-	-	109	8 382
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	120	77	279	218	-	-	-	-	-	-	8	702
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	122	17	-	-	20	8	-	-	-	-	5	172
Municipalité de Saint-Fulgence	F	473	75	23	-	9	236	15	-	-	-	6	837
Municipalité de Saint-Honoré	G	1 199	267	53	-	-	15	640	43	-	-	50	2 267
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	751	135	69	5	-	13	57	467	-	-	31	1 528
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	26	112	4	-	-	-	-	-	47	-	33	222
Municipalité de Larouche	J	68	222	6	-	-	-	-	-	-	175	134	605
Hors territoire	K	166	94	55	-	-	-	-	17	-	4	-	336
<b>Total</b>		<b>39 534</b>	<b>26 095</b>	<b>7 818</b>	<b>312</b>	<b>53</b>	<b>367</b>	<b>1 222</b>	<b>669</b>	<b>66</b>	<b>240</b>	<b>2 651</b>	<b>79 027</b>

Matrice 30 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous » et pour le mode « Non motorisés »

		PÉRIODE : Pointe du matin				MOTIF : Tous				MODE : Non motorisés			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	1 769	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 769
Arrondissement de Jonquière	B	9	1 471	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 480
Arrondissement de La Baie	C	-	-	621	-	-	-	-	-	-	-	-	621
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	5
Municipalité de Saint-Fulgence	F	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	13
Municipalité de Saint-Honoré	G	-	-	-	-	-	-	125	-	-	-	-	125
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	-	-	-	-	-	-	-	76	-	-	-	76
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Larouche	J	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	-	30
Hors territoire	K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		<b>1 778</b>	<b>1 471</b>	<b>621</b>	<b>-</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>125</b>	<b>76</b>	<b>-</b>	<b>30</b>	<b>-</b>	<b>4 119</b>

Matrice 31 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Automobile »

		PÉRIODE : Pointe du matin				MOTIF : Tous sauf retour				MODE : Automobile			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	21 656	4 034	1 249	32	-	42	320	85	6	9	961	28 394
Arrondissement de Jonquière	B	6 260	14 661	790	-	17	15	115	27	11	41	1 243	23 180
Arrondissement de La Baie	C	1 964	651	3 826	57	7	17	6	-	-	-	109	6 637
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	120	77	250	144	-	-	-	-	-	-	8	599
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	103	17	-	-	6	8	-	-	-	-	5	139
Municipalité de Saint-Fulgence	F	387	75	23	-	9	91	15	-	-	-	6	606
Municipalité de Saint-Honoré	G	999	253	53	-	-	15	414	19	-	-	50	1 803
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	599	116	69	5	-	13	57	368	-	-	31	1 258
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	26	93	4	-	-	-	-	-	40	-	33	196
Municipalité de Larouche	J	68	154	6	-	-	-	-	-	-	119	134	481
Hors territoire	K	67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67
<b>Total</b>		<b>32 249</b>	<b>20 131</b>	<b>6 270</b>	<b>238</b>	<b>39</b>	<b>201</b>	<b>927</b>	<b>499</b>	<b>57</b>	<b>169</b>	<b>2 580</b>	<b>63 360</b>

Matrice 32 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Conducteur »

		PÉRIODE : Pointe du matin				MOTIF : Tous sauf retour				MODE : Conducteur			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	18 607	3 796	1 095	25	-	42	320	85	6	9	823	24 808
Arrondissement de Jonquière	B	5 664	12 808	702	-	17	15	115	27	11	41	1 090	20 490
Arrondissement de La Baie	C	1 718	585	3 214	50	7	17	6	-	-	-	99	5 696
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	93	68	233	125	-	-	-	-	-	-	8	527
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	89	17	-	-	6	-	-	-	-	-	5	117
Municipalité de Saint-Fulgence	F	349	68	23	-	9	68	15	-	-	-	-	532
Municipalité de Saint-Honoré	G	817	191	53	-	-	15	349	19	-	-	50	1 494
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	560	116	69	5	-	13	52	303	-	-	25	1 143
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	26	90	4	-	-	-	-	-	37	-	33	190
Municipalité de Larouche	J	64	133	6	-	-	-	-	-	-	103	122	428
Hors territoire	K	39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39
<b>Total</b>		<b>28 026</b>	<b>17 872</b>	<b>5 399</b>	<b>205</b>	<b>39</b>	<b>170</b>	<b>857</b>	<b>434</b>	<b>54</b>	<b>153</b>	<b>2 255</b>	<b>55 464</b>

Matrice 33 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Transport en commun »

		PÉRIODE : Pointe du matin				MOTIF : Tous sauf retour				MODE : Transport en commun			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	1 366	188	28	-	-	-	-	-	-	-	-	1 582
Arrondissement de Jonquière	B	385	461	-	-	-	-	7	-	-	-	-	853
Arrondissement de La Baie	C	285	42	36	-	-	-	-	-	-	-	-	363
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Saint-Fulgence	F	5	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
Municipalité de Saint-Honoré	G	26	41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Larouche	J	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hors territoire	K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		<b>2 082</b>	<b>739</b>	<b>64</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2 892</b>

Matrice 34 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous sauf retour » et pour les bimodaux

		PÉRIODE : Pointe du matin				MOTIF : Tous sauf retour				MODE : Bimodal			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	87	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	98
Arrondissement de Jonquière	B	75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	75
Arrondissement de La Baie	C	46	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Saint-Fulgence	F	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
Municipalité de Saint-Honoré	G	7	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Larouche	J	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hors territoire	K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		<b>230</b>	<b>56</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>286</b>

Matrice 35 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Motorisés »

		PÉRIODE : Pointe du matin				MOTIF : Tous sauf retour				MODE : Motorisés			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	26 133	4 366	1 293	32	-	42	320	85	6	9	995	33 281
Arrondissement de Jonquière	B	6 578	18 968	790	-	17	15	122	27	13	41	1 280	27 851
Arrondissement de La Baie	C	2 286	699	4 856	57	7	17	6	-	-	-	109	8 037
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	120	77	279	206	-	-	-	-	-	-	8	690
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	122	17	-	-	20	8	-	-	-	-	5	172
Municipalité de Saint-Fulgence	F	473	75	23	-	9	229	15	-	-	-	6	830
Municipalité de Saint-Honoré	G	1 199	267	53	-	-	15	596	19	-	-	50	2 199
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	751	116	69	5	-	13	57	433	-	-	31	1 475
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	26	112	4	-	-	-	-	-	40	-	33	215
Municipalité de Larouche	J	68	222	6	-	-	-	-	-	-	158	134	588
Hors territoire	K	67	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	67
<b>Total</b>		<b>37 823</b>	<b>24 919</b>	<b>7 373</b>	<b>300</b>	<b>53</b>	<b>339</b>	<b>1 116</b>	<b>564</b>	<b>59</b>	<b>208</b>	<b>2 651</b>	<b>75 405</b>

Matrice 36 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous sauf retour » et pour le mode « Non motorisés »

		PÉRIODE : Pointe du matin				MOTIF : Tous sauf retour				MODE : Non motorisés			
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
Arrondissement de Chicoutimi	A	1 669	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 669
Arrondissement de Jonquière	B	9	1 347	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 356
Arrondissement de La Baie	C	-	-	577	-	-	-	-	-	-	-	-	577
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	5
Municipalité de Saint-Fulgence	F	-	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	13
Municipalité de Saint-Honoré	G	-	-	-	-	-	-	113	-	-	-	-	113
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	-	-	-	-	-	-	-	76	-	-	-	76
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Municipalité de Larouche	J	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	-	30
Hors territoire	K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>		<b>1 678</b>	<b>1 347</b>	<b>577</b>	<b>-</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>113</b>	<b>76</b>	<b>-</b>	<b>30</b>	<b>-</b>	<b>3 839</b>

Matrice 37 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous » et pour tous les modes

PÉRIODE : Pointe du matin		MOTIF : Tous						MODE : Tous					Total
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	
Arrondissement de Chicoutimi	A	29 707	4 592	1 349	32	-	50	369	115	6	9	995	37 224
Arrondissement de Jonquière	B	6 716	21 467	854	-	17	21	135	27	13	52	1 280	30 582
Arrondissement de La Baie	C	2 343	718	5 845	57	7	24	6	-	-	-	109	9 109
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	120	77	279	218	-	-	-	-	-	-	8	702
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	122	17	-	-	28	8	-	-	-	-	5	180
Municipalité de Saint-Fulgence	F	473	75	23	-	9	249	15	-	-	-	6	850
Municipalité de Saint-Honoré	G	1 211	267	53	-	-	15	779	43	-	-	50	2 418
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	751	135	69	5	-	13	57	542	-	-	31	1 603
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	26	112	4	-	-	-	-	-	52	-	33	227
Municipalité de Larouche	J	70	222	6	-	-	-	-	-	-	209	134	641
Hors territoire	K	169	100	55	-	-	-	-	17	-	4	-	345
<b>Total</b>		<b>41 708</b>	<b>27 782</b>	<b>8 537</b>	<b>312</b>	<b>61</b>	<b>380</b>	<b>1 361</b>	<b>744</b>	<b>71</b>	<b>274</b>	<b>2 651</b>	<b>83 881</b>

Matrice 38 – Déplacements pour la pointe du matin, pour le motif « Tous sauf retour » et pour tous les modes

PÉRIODE : Pointe du matin		MOTIF : Tous sauf retour						MODE : Tous					Total
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	
Arrondissement de Chicoutimi	A	28 148	4 388	1 293	32	-	42	320	85	6	9	995	35 318
Arrondissement de Jonquière	B	6 605	20 482	796	-	17	15	122	27	13	41	1 280	29 398
Arrondissement de La Baie	C	2 293	707	5 525	57	7	17	6	-	-	-	109	8 721
Municipalité de Saint-Félix-d'Otis	D	120	77	279	206	-	-	-	-	-	-	8	690
Municipalité de Sainte-Rose-du-Nord	E	122	17	-	-	28	8	-	-	-	-	5	180
Municipalité de Saint-Fulgence	F	473	75	23	-	9	242	15	-	-	-	6	843
Municipalité de Saint-Honoré	G	1 211	267	53	-	-	15	725	19	-	-	50	2 340
Municipalité de Saint-David-de-Falardeau	H	751	116	69	5	-	13	57	508	-	-	31	1 550
Municipalité de Saint-Charles-de-Bourget	I	26	112	4	-	-	-	-	-	45	-	33	220
Municipalité de Larouche	J	70	222	6	-	-	-	-	-	-	191	134	623
Hors territoire	K	71	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71
<b>Total</b>		<b>39 890</b>	<b>26 463</b>	<b>8 048</b>	<b>300</b>	<b>61</b>	<b>352</b>	<b>1 245</b>	<b>639</b>	<b>64</b>	<b>241</b>	<b>2 651</b>	<b>79 954</b>

## PARTIE III – RÉSULTATS RELATIFS AUX USAGERS

### 3.1 PROFIL DES USAGERS DE CHAQUE MODE

Cette section donne un aperçu du profil des usagers, selon le mode de transport (défini au point 1.3.7.4) qu'ils utilisent. Les personnes ayant déclaré plus d'un mode pour réaliser leurs déplacements durant la journée ou ayant utilisé plusieurs modes de suite lors d'un déplacement (déplacement multimodal) sont considérées comme des usagers de chacun des modes empruntés. Une même personne peut donc être considérée comme utilisant plusieurs modes différents et se retrouver ainsi sous plus d'une catégorie d'usagers à l'intérieur des compilations. Une personne ne sera cependant comptée qu'une seule fois par mode, peu importe le nombre de déplacements qu'elle aura effectués en utilisant ce mode de transport.

Les différents types d'usagers examinés sont les suivants :

- ▶ conducteurs d'une automobile;
- ▶ passagers d'une automobile;
- ▶ usagers du transport en commun;
- ▶ passagers d'un autobus scolaire;
- ▶ passagers d'un taxi;
- ▶ usagers du vélo;
- ▶ marcheurs (personnes n'ayant utilisé aucun autre mode de transport pour effectuer le déplacement).

Afin de bien interpréter les tableaux, il faut savoir que les proportions représentées dans les tableaux 4 à 6 sont calculées à partir du nombre d'usagers total par mode de transport, indiqué sur la dernière ligne («Total usagers»). Ainsi, chaque colonne totalise 100 %.

La dernière colonne des tableaux 4 à 6 (« Personnes mobiles ») présente le nombre de personnes mobiles, c'est-à-dire le nombre de personnes s'étant déplacées, sans égard aux modes empruntés, selon les différentes caractéristiques présentées (occupation, sexe, détention d'un permis de conduire, détention d'un laissez-passer de TC). Ainsi, les usagers des modes non présentés sont également inclus dans le calcul du total. Il est à souligner que toute personne s'étant déplacée ne sera comptabilisée qu'une seule fois dans le total, peu importe le nombre de déplacements qu'elle a effectués et le nombre de modes de transport différents qu'elle a utilisés.

Dans tous les tableaux de cette partie du document (tableaux 4 à 15), les nombres ou les proportions en italique grisés sont considérés comme non significatifs; il faut donc les utiliser avec précaution.

#### 3.1.1 Profil sociodémographique des usagers

Les tableaux 4 à 6 dressent un portrait sommaire du profil sociodémographique des usagers des différents modes de transport.



Le tableau 4 présente la répartition des usagers selon leur occupation, telle qu'elle a été déclarée au moment de l'enquête. On y constate que les travailleurs constituent la majorité des conducteurs d'automobile (64 %). En plus du mode autobus scolaire (99 %) dont ils sont sans surprise les principaux usagers, les étudiants le sont également pour les modes TC (66 %), auto-passager (42 %) et marche (40 %).

Ensuite, le tableau 5 illustre la répartition des usagers des différents modes selon leur sexe. On remarque que les hommes sont plus souvent des conducteurs d'automobile que des passagers alors que la situation est inverse chez les femmes. Même si le nombre des usagers du vélo demeure globalement marginal quand on considère tous les modes, on peut toutefois noter une représentation quasiment nulle des femmes parmi les usagers du vélo.

Enfin, le tableau 6 présente la proportion des usagers de chacun des modes de transport selon la détention d'un permis de conduire ou d'un laissez-passer de transport en commun<sup>17</sup>. On note que 81 % des personnes qui se sont déplacées possèdent un permis de conduire, alors que seulement 5 % possèdent un laissez-passer de transport en commun. On remarque sans surprise que les plus faibles taux de possession d'un permis de conduire se retrouvent, respectivement, chez les usagers des modes autobus scolaire (6 %) et transport en commun (36 %). C'est donc dire que les deux tiers des usagers des transports collectifs n'ont que le choix d'utiliser un mode alternatif à l'auto-solo pour se déplacer (usagers captifs), cela n'étant pas étranger au fait que la majorité des usagers TC ont moins de 20 ans et ne disposent probablement pas d'un permis de conduire (voir tableau 9).

En ce qui a trait à la possession d'un laissez-passer de transport en commun, on constate que 89 % des usagers de la STS en ont un et qu'ils peuvent donc être considérés comme des usagers réguliers de ce service.

### 3.1.2 Taux de mobilité des usagers

Le tableau 7 présente le taux de mobilité des usagers d'un mode particulier, calculé d'après le nombre total de déplacements journaliers empruntant ce mode (déplacements-modes selon la définition du point 1.3.7.4) divisé par le nombre des usagers de ce mode, selon leur lieu de résidence. La colonne « Taux de mobilité population mobile » est obtenue en divisant le nombre de déplacements-personnes par la population mobile de chaque grand secteur, sans égard au mode de transport utilisé. La colonne « Taux de mobilité population totale », quant à elle, est obtenue en divisant le nombre de déplacements-personnes par la population totale des 5 ans et plus, mobile ou non, de chaque grand secteur.

Les usagers montrant les taux de mobilité les plus élevés sont d'abord les « auto-conducteurs » avec 3,4 déplacements par jour et ensuite les usagers des modes auto-passager, autobus scolaire et marche, chacun avec environ 2,4 déplacements quotidiens. À l'inverse, les usagers du transport en commun et du taxi enregistrent les taux de mobilité les plus faibles, qui sont respectivement de 1,9 et 1,6. Ces taux de mobilité étant sous la barre de deux déplacements par jour, ces modes transportent donc des usagers dont la chaîne de déplacements fait nécessairement entrer en jeu l'utilisation d'autres modes de transport pour assurer le mouvement inverse de l'aller ou du retour.

---

<sup>17</sup> Le permis de conduire ou le laissez-passer devait être valide au moment de l'enquête.

Enfin, pour l'ensemble de la population mobile (usagers d'un mode ou l'autre) ainsi que de la population totale des 5 ans et plus, on observe une mobilité moyenne plus faible des résidents des municipalités périphériques par rapport à ceux de la ville de Saguenay. Il faut tout de même noter que la municipalité de Saint-Honoré fait exception en enregistrant un taux de mobilité égal à celui de l'arrondissement de La Baie (3,35) pour la population mobile et supérieur (2,68 contre 2,66) pour la population des 5 ans et plus.

Tableau 4 – Répartition des usagers de chacun des modes selon leur occupation

Occupation	Auto- Conducteur	Auto- Passager	TC	Autobus scolaire	Taxi	Vélo	Marche	Personnes mobiles
Travailleurs	64,3 %	26,3 %	17,6 %	0,6 %	47,8 %	39,0 %	27,6 %	61 302
Étudiants	7,2 %	41,7 %	66,4 %	99,4 %	27,0 %	40,9 %	39,8 %	25 973
Retraités	22,7 %	24,4 %	7,1 %	-	11,5 %	1,9 %	22,1 %	26 001
À domicile	5,4 %	7,3 %	8,7 %	-	13,6 %	18,3 %	10,3 %	7 353
Autres	0,4 %	0,3 %	0,2 %	-	-	-	0,2 %	425
<b>Total usagers</b>	<b>87 201</b>	<b>25 248</b>	<b>4 497</b>	<b>9 850</b>	<b>515</b>	<b>439</b>	<b>9 552</b>	<b>121 055</b>

Tableau 5 – Répartition des usagers de chacun des modes selon leur sexe

Sexe	Auto- Conducteur	Auto- Passager	TC	Autobus scolaire	Taxi	Vélo	Marche	Personnes mobiles
Hommes	76,9 %	14,7 %	3,6 %	8,0 %	0,4 %	0,7 %	7,3 %	62 213
Femmes	66,9 %	27,4 %	3,9 %	8,3 %	0,4 %	-	8,5 %	58 842
<b>Total usagers</b>	<b>87 201</b>	<b>25 248</b>	<b>4 497</b>	<b>9 850</b>	<b>515</b>	<b>439</b>	<b>9 552</b>	<b>121 055</b>

Tableau 6 – Répartition des usagers de chacun des modes détenant un permis de conduire ou un laissez-passer TC

Détenteur	Auto- Conducteur	Auto- Passager	TC	Autobus scolaire	Taxi	Vélo	Marche	Personnes mobiles
Permis de conduire	100,0 %	52,8 %	36,0 %	6,1 %	54,2 %	46,7 %	47,3 %	81,1 %
Laissez-passer TC	0,8 %	9,4 %	88,5 %	8,4 %	17,1 %	8,2 %	8,4 %	5,2 %
<b>Total usagers</b>	<b>87 201</b>	<b>25 248</b>	<b>4 497</b>	<b>9 850</b>	<b>515</b>	<b>439</b>	<b>9 552</b>	<b>121 055</b>

Tableau 7 – Taux de mobilité des usagers de chacun des modes selon leur lieu de résidence

Grand secteur de résidence	Auto-Conducteur	Auto-Passager	TC	Autobus scolaire	Taxi	Vélo	Marche	Taux de mobilité population mobile	Taux de mobilité population totale
A-Chicoutimi	3,49	2,40	1,84	2,08	1,34	2,15	2,41	3,48	2,79
B-Jonquière	3,32	2,39	2,07	2,72	1,71	1,87	2,27	3,41	2,73
C-La Baie	3,27	2,53	1,92	2,43	1,67	2,75	2,40	3,35	2,66
Sous-total Saguenay	3,39	2,41	1,92	2,41	1,57	2,01	2,35	3,44	2,75
D-Saint-Félix-d'Otis	2,88	1,99	2,34	2,20	-	-	2,09	2,88	2,21
E-Sainte-Rose-du-Nord	2,48	3,04	-	2,02	-	-	2,28	2,73	1,67
F-Saint-Fulgence	3,10	2,32	1,65	2,60	-	-	1,45	3,15	2,25
G-Saint-Honoré	3,27	2,49	1,43	2,19	-	4,20	2,52	3,35	2,68
H-Saint-David-de-Falardeau	3,00	2,52	1,24	2,16	-	-	2,56	3,06	2,21
I-Saint-Charles-de-Bourget	2,78	2,96	-	2,27	-	-	-	2,98	2,07
J-Larouche	2,80	2,13	-	2,27	2,42	1,65	3,17	2,83	2,15
Sous-total périphérie	3,04	2,43	1,56	2,27	2,42	4,04	2,46	3,11	2,32
<b>Total usagers</b>	<b>3,36</b>	<b>2,41</b>	<b>1,91</b>	<b>2,40</b>	<b>1,58</b>	<b>2,15</b>	<b>2,36</b>	<b>3,41</b>	<b>2,71</b>

## 3.2 CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS SELON LE MODE

Cette section présente, pour chacun des modes de transport décrits à la section précédente, les parts modales calculées selon le lieu de résidence, le groupe d'âge, le motif, la période de la journée, le grand secteur de destination et les principaux pôles de destination du territoire.

Les parts modales présentées dans les tableaux 8, 9, 11, 13, 14 et 15 sont calculées à partir du nombre total de déplacements-modes divisé par le nombre de déplacements-personnes. C'est ce dernier nombre, qui se retrouve à la dernière colonne des tableaux 8 à 15, soit « Déplacements-personnes », et qui montre la répartition des déplacements-personnes (selon la définition du point 1.3.7.4) par rapport aux différentes catégories analysées. Dans ce cas, un déplacement ne sera compté qu'une seule fois, peu importe le nombre de modes de transport qui ont été utilisés pour effectuer ce déplacement.

Les déplacements présentés sont compilés sur la base d'une journée entière et ils comprennent les retours au domicile, sauf dans le tableau 15. En effet, l'analyse des pôles de destination du territoire exclut les déplacements ayant comme motif le retour au domicile de manière à caractériser les principaux secteurs attracteurs de déplacements sur la base véritable des activités qui y sont pratiquées.

### 3.2.1 Mode emprunté selon le lieu de résidence

Le tableau 8 présente la part modale de chacun des modes selon les grands secteurs de résidence du territoire d'enquête. L'automobile domine dans les différents secteurs avec des parts modales de l'auto-conducteur et de l'auto-passager respectivement de 73 % et 14 % en périphérie et respectivement de 71 % et 15 % dans la ville de Saguenay. On note sans surprise que les modes TC et marche sont plus utilisés dans la ville de Saguenay qu'en périphérie alors que c'est la situation inverse pour le mode autobus scolaire.

### 3.2.2 Mode emprunté selon le groupe d'âge

Le tableau 9 présente les parts modales des principaux modes de déplacement selon le groupe d'âge des usagers. Les modes autobus scolaire et auto-passager ont les parts modales les plus élevées dans la tranche des 5 à 19 ans (34 % et 32 % respectivement) suivis des modes auto-conducteur (14 %), marche (13 %) et transport en commun (7 %). Si les modes empruntés par les jeunes de 5 à 19 ans sont assez diversifiés, c'est le mode automobile qui domine très largement dans toutes les autres tranches d'âge. En effet, les parts modales de l'auto-conducteur sont très élevées dans les tranches de 20 à 64 ans puisqu'elles sont comprises entre 82 et 88 % et celles de l'auto-passager comprises entre 7 et 11 %. Même si la part modale de l'auto-conducteur est sensiblement moins importante dans la tranche des 65 ans et plus (74 %) que celle des 20 à 64 ans, elle demeure cependant élevée, avec par ailleurs, une part modale plus appréciable pour le mode auto-passager (20 %).

Tableau 8 – Part modale de chacun des modes selon le lieu de résidence

Grand secteur de résidence	Auto- Conducteur	Auto- Passager	TC	Autobus scolaire	Taxi	Vélo	Marche	Déplacements- personnes
A-Chicoutimi	71,6 %	14,8 %	2,7 %	4,2 %	0,1 %	0,2 %	5,7 %	181 729
B-Jonquière	70,5 %	14,5 %	1,8 %	6,9 %	0,3 %	0,3 %	5,3 %	155 077
C-La Baie	69,0 %	16,0 %	1,9 %	6,1 %	0,1 %	0,1 %	6,1 %	43 644
Sous-total Saguenay	70,9 %	14,8 %	2,2 %	5,5 %	0,2 %	0,2 %	5,6 %	380 450
D-Saint-Félix-d'Otis	81,7 %	8,1 %	1,0 %	7,6 %	-	-	2,8 %	2 893
E-Sainte-Rose-du-Nord	66,9 %	19,5 %	-	7,8 %	-	-	4,7 %	950
F-Saint-Fulgence	70,7 %	14,4 %	0,5 %	12,0 %	-	-	1,5 %	4 557
G-Saint-Honoré	71,1 %	14,0 %	0,5 %	7,9 %	-	1,1 %	5,3 %	11 262
H-Saint-David-de-Falardeau	73,9 %	15,4 %	0,3 %	6,1 %	-	-	4,7 %	8 487
I-Saint-Charles-de-Bourget	85,6 %	8,5 %	-	3,0 %	-	-	-	1 225
J-Larouche	71,5 %	13,4 %	-	8,4 %	0,7 %	0,1 %	5,3 %	2 845
Sous-total périphérie	73,2 %	13,8 %	0,4 %	7,9 %	0,1 %	0,4 %	4,2 %	32 218
<b>Total déplacement-mode</b>	<b>293 156</b>	<b>60 841</b>	<b>8 591</b>	<b>23 602</b>	<b>813</b>	<b>945</b>	<b>22 527</b>	<b>412 668</b>

Tableau 9 – Part modale de chacun des modes selon le groupe d'âge

Groupe d'âge	Auto- Conducteur	Auto- Passager	TC	Autobus scolaire	Taxi	Vélo	Marche	Déplacements- personnes
5 à 19 ans	13,9 %	31,8 %	7,0 %	33,5 %	0,4 %	0,6 %	12,9 %	70 110
20 à 34 ans	84,5 %	8,7 %	2,0 %	0,1 %	0,3 %	0,2 %	3,5 %	78 683
35 à 49 ans	88,2 %	7,4 %	0,7 %	-	0,1 %	0,2 %	2,8 %	91 454
50 à 64 ans	82,3 %	11,4 %	1,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	4,3 %	105 949
65 ans et +	73,8 %	19,5 %	0,6 %	-	0,1 %	-	5,6 %	66 473
<b>Total déplacement-mode</b>	<b>293 156</b>	<b>60 841</b>	<b>8 591</b>	<b>23 602</b>	<b>813</b>	<b>945</b>	<b>22 527</b>	<b>412 668</b>

### 3.2.3 Mode emprunté selon le motif de déplacement

Les tableaux 10 et 11 montrent respectivement en nombre et en pourcentage, pour chaque motif de déplacement, la répartition des déplacements effectués selon chacun des modes. On y constate que la part modale de l'automobile (conducteur) domine très largement pour tous les motifs de déplacement, à l'exception du motif « Études », pour lequel les principaux modes empruntés sont par ordre décroissant l'autobus scolaire (41 %), l'auto-conducteur (20 %), l'auto-passager (16 %) et la marche (14 %). Sans surprise, on note que c'est aussi pour le motif Études que la part modale du transport en commun est la plus élevée.

### 3.2.4 Mode emprunté selon la période de déplacement

Les tableaux 12 et 13 montrent respectivement, pour chaque période de la journée, la répartition des déplacements effectués avec chacun des modes et leur part modale correspondante. On remarque que la part modale de l'auto-conducteur est relativement constante durant la journée. Cette part modale est pratiquement égale pour les deux périodes de pointe et à peine plus élevée pour le jour et la soirée.

On voit aussi que le transport en commun connaît ses plus fortes parts modales aux périodes de pointe, alors que la marche ressort en période hors pointe de jour.

Tableau 10 – Répartition des déplacements de chacun des modes selon le motif de déplacement

Motif	Auto-conducteur	Auto-passager	TC	Autobus scolaire	Taxi	Vélo	Marche	Déplacement-personne
Travail	60 113	3 005	814	109	72	138	1 926	67 412
Études	6 028	4 781	2 569	12 242	118	140	4 090	29 943
Magasinage	42 705	10 966	556	-	31	106	2 890	57 235
Restaurant	6 271	2 409	77	22	21	7	680	9 502
Loisirs	11 385	4 479	231	151	20	56	911	17 378
Visite d'amis, parenté	11 735	3 681	257	206	47	57	831	16 789
Santé et soins	6 060	1 916	128	-	30	-	226	8 436
Reconduire quelqu'un	13 087	735	21	-	-	-	73	13 940
Chercher quelqu'un	11 561	721	-	-	-	-	131	12 429
Retour au domicile	117 420	25 203	3 747	10 652	442	432	10 022	168 485
Autres	6 791	2 946	192	220	32	8	745	11 120
<b>Total déplacement-mode</b>	<b>293 156</b>	<b>60 841</b>	<b>8 591</b>	<b>23 602</b>	<b>813</b>	<b>945</b>	<b>22 527</b>	<b>412 668</b>

Tableau 11 – Part modale de chacun des modes selon le motif de déplacement

Motif	Auto- Conducteur	Auto- Passager	TC	Autobus scolaire	Taxi	Vélo	Marche	Déplacement- personne
Travail	89,2 %	4,5 %	1,2 %	0,2 %	0,1 %	0,2 %	2,9 %	67 412
Études	20,1 %	16,0 %	8,6 %	40,9 %	0,4 %	0,5 %	13,7 %	29 943
Magasinage	74,6 %	19,2 %	1,0 %	-	0,1 %	0,2 %	5,0 %	57 235
Restaurant	66,0 %	25,3 %	0,8 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	7,2 %	9 502
Loisirs	65,5 %	25,8 %	1,3 %	0,9 %	0,1 %	0,3 %	5,2 %	17 378
Visite d'amis, parenté	69,9 %	21,9 %	1,5 %	1,2 %	0,3 %	0,3 %	4,9 %	16 789
Santé et soins	71,8 %	22,7 %	1,5 %	-	0,4 %	-	2,7 %	8 436
Reconduire quelqu'un	93,9 %	5,3 %	0,2 %	-	-	-	0,5 %	13 940
Chercher quelqu'un	93,0 %	5,8 %	-	-	-	-	1,1 %	12 429
Retour au domicile	69,7 %	15,0 %	2,2 %	6,3 %	0,3 %	0,3 %	5,9 %	168 485
Autres	61,1 %	26,5 %	1,7 %	2,0 %	0,3 %	0,1 %	6,7 %	11 120
<b>Total déplacement- mode</b>	<b>293 156</b>	<b>60 841</b>	<b>8 591</b>	<b>23 602</b>	<b>813</b>	<b>945</b>	<b>22 527</b>	<b>412 668</b>

Tableau 12 – Répartition des usagers de chacun des modes selon la période de la journée

Période	Auto- conducteur	Auto- passager	TC	Autobus scolaire	Taxi	Vélo	Marche	Déplacement- personne
6 h à 8 h 59	58 718	8 262	2 934	8 874	165	165	3 955	83 887
9 h à 14 h 59	101 702	20 067	2 090	6 572	253	218	10 508	142 136
15 h à 17 h 59	82 882	17 903	2 942	8 072	171	360	5 297	118 066
18 h à 23 h 59	44 153	13 779	625	77	118	165	2 553	61 562
24 h à 5 h 59	5 702	831	-	8	106	37	214	7 017
<b>Total déplacement-mode</b>	<b>293 156</b>	<b>60 841</b>	<b>8 591</b>	<b>23 602</b>	<b>813</b>	<b>945</b>	<b>22 527</b>	<b>412 668</b>

Tableau 13 – Part modale de chacun des modes selon la période de la journée

Période	Auto- Conducteur	Auto- Passager	TC	Autobus scolaire	Taxi	Vélo	Marche	Déplacement- personne
6 h à 8 h 59	69,6 %	9,8 %	3,5 %	10,5 %	0,2 %	0,2 %	4,7 %	83 887
9 h à 14 h 59	71,5 %	14,1 %	1,5 %	4,6 %	0,2 %	0,2 %	7,4 %	142 136
15 h à 17 h 59	70,0 %	15,1 %	2,5 %	6,8 %	0,1 %	0,3 %	4,5 %	118 066
18 h à 23 h 59	71,5 %	22,3 %	1,0 %	0,1 %	0,2 %	0,3 %	4,1 %	61 562
24 h à 5 h 59	80,7 %	11,8 %	-	0,1 %	1,5 %	0,5 %	3,0 %	7 017
<b>Total déplacement-mode</b>	<b>293 156</b>	<b>60 841</b>	<b>8 591</b>	<b>23 602</b>	<b>813</b>	<b>945</b>	<b>22 527</b>	<b>412 668</b>



Tableau 14 – Part modale de chacun des modes selon le grand secteur de destination

Grand secteur de destination	Auto- Conducteur	Auto- Passager	TC	Autobus scolaire	Taxi	Vélo	Marche	Déplacement- personne
A-Chicoutimi	71,6 %	15,6 %	2,8 %	4,0 %	0,1 %	0,2 %	5,3 %	200 371
B-Jonquière	70,1 %	13,8 %	1,7 %	7,6 %	0,3 %	0,3 %	5,5 %	144 432
C-La Baie	69,9 %	14,6 %	1,3 %	6,7 %	0,1 %	0,1 %	6,6 %	40 184
Sous-total Saguenay	70,9 %	14,8 %	2,2 %	5,6 %	0,2 %	0,2 %	5,5 %	384 987
D-Saint-Félix-d'Otis	77,8 %	9,7 %	0,9 %	8,4 %	-	-	3,1 %	1 702
E-Sainte-Rose-du-Nord	66,9 %	15,7 %	-	9,6 %	-	-	7,3 %	571
F-Saint-Fulgence	65,9 %	15,0 %	0,2 %	16,9 %	-	-	2,3 %	2 752
G-Saint-Honoré	71,1 %	11,5 %	0,2 %	8,6 %	-	1,5 %	7,2 %	8 312
H-Saint-David-de-Falardeau	72,4 %	13,3 %	0,1 %	7,3 %	-	-	6,9 %	5 354
I-Saint-Charles-de-Bourget	84,8 %	9,8 %	-	3,1 %	-	-	-	699
J-Larouche	70,0 %	11,7 %	-	9,4 %	0,6 %	0,2 %	8,1 %	1 853
Sous-total périphérie	71,5 %	12,3 %	0,2 %	9,3 %	-	0,6 %	6,0 %	21 243
K-Hors territoire	79,9 %	18,5 %	-	0,8 %	0,2 %	-	-	6 439
<b>Total déplacement-mode</b>	<b>293 156</b>	<b>60 841</b>	<b>8 591</b>	<b>23 602</b>	<b>813</b>	<b>945</b>	<b>22 527</b>	<b>412 668</b>

### **3.2.5 Mode de transport emprunté selon le grand secteur de destination**

Le tableau 14 indique la part modale de chacun des modes utilisés pour se déplacer vers chacun des grands secteurs. Ici aussi, on note que l'automobile reste le principal moyen utilisé à destination des secteurs périphériques avec des parts modales (conducteur et passager) qui sont partout élevées. Il est intéressant d'y constater aussi l'importance relative du transport scolaire alors que, sans surprise, le transport en commun n'y est pas significatif.

Même si l'automobile est aussi le principal mode utilisé à destination des arrondissements de la ville de Saguenay, on note une présence significative de la marche et de l'autobus scolaire, suivis plus marginalement du transport en commun.

### **3.2.6 Principaux pôles d'attraction du territoire**

Les plus importants pôles d'attraction des déplacements présents sur l'ensemble du territoire couvert par l'Enquête O-D de 2015 ont été définis à partir d'une compilation du nombre de déplacements-personnes dont ils constituent la destination, tous motifs confondus, à l'exclusion du retour au domicile qui, en soi, ne correspond pas à la réalisation d'une activité principale. Les déplacements effectués à l'heure du midi, même s'ils sont faits à pied et près des lieux d'emploi ou d'études, sont inclus dans le traitement puisqu'ils contribuent à l'affirmation des pôles, notamment en traduisant la présence typique de plus nombreux restaurants et services dans ces secteurs plus achalandés.

La figure 4 montre les 25 plus importants pôles d'attraction ainsi définis, alors que le tableau 15 examine ceux-ci en fonction du mode de transport emprunté. Les pôles y sont classés en ordre décroissant de leur pouvoir attractif, comme noté à la dernière colonne.

Il est usuel de retrouver dans de telles listes les grands centres commerciaux, les grandes institutions d'enseignement ainsi que les principaux établissements reliés à la santé. Il s'agit dans tous les cas de lieux qui attirent non seulement les déplacements des clientèles, mais concentrent aussi beaucoup d'emplois. Seuls deux grands employeurs apparaissent dans la liste, soit Rio Tinto Alcan et la base militaire de Bagotville, laquelle intègre d'ailleurs l'aéroport régional.

Tableau 15 – Part modale de chacun des modes selon le pôle de destination

Rang	Zone de destination	Auto- Conducteur	Auto- Passager	TC	Autobus scolaire	Taxi	Vélo	Marche	Déplacement- personne
1	Place du Royaume centre commercial - Chicoutimi	70,3 %	24,0 %	2,8 %	-	0,1 %	-	2,8 %	10 146
2	Université du Québec à Chicoutimi (UQAC) - Campus principal	79,2 %	9,3 %	4,5 %	1,9 %	0,2 %	1,3 %	3,6 %	5 050
3	Hôpital de Chicoutimi	78,7 %	16,2 %	2,2 %	-	-	-	1,7 %	4 524
4	Cégep de Chicoutimi	69,6 %	15,1 %	11,5 %	1,0 %	0,3 %	-	3,6 %	3 860
5	Costco/Rona - Chicoutimi	71,4 %	28,7 %	-	-	-	-	0,2 %	3 649
6	Place du Saguenay centre commercial - Chicoutimi	71,2 %	23,5 %	1,5 %	-	-	-	3,7 %	3 516
7	Cégep de Jonquière	69,5 %	9,9 %	11,7 %	-	-	0,7 %	9,2 %	3 233
8	Faubourg Sagamie - Jonquière	81,9 %	14,5 %	0,7 %	-	-	-	2,9 %	3 129
9	Place de la Colline - Chicoutimi	77,1 %	19,6 %	0,3 %	-	-	-	3,0 %	2 668
10	Place Centre-Ville Jonquière centre commercial	67,2 %	16,8 %	3,3 %	-	0,6 %	0,8 %	11,3 %	2 570
11	Hôpital de Jonquière CSSS	86,6 %	9,2 %	0,8 %	-	0,5 %	-	1,7 %	2 543
12	École polyvalente Arvida - Jonquière	44,1 %	18,8 %	2,9 %	29,9 %	-	0,3 %	5,0 %	2 103
13	École secondaire de l'Odysée/Dominique-Racine - Chicoutimi	34,2 %	19,9 %	20,0 %	16,2 %	-	0,7 %	7,8 %	2 057
14	Galerias Jonquière centre commercial	83,5 %	14,5 %	1,6 %	-	-	-	0,4 %	1 949
15	Rio Tinto Alcan usine Arvida - Jonquière	96,6 %	1,7 %	-	-	-	0,5 %	0,5 %	1 910
16	École secondaire Kénogami - Jonquière	30,7 %	8,9 %	-	54,9 %	-	-	5,5 %	1 832
17	Carrefour St Hubert centre commercial - Jonquière	81,3 %	10,4 %	-	-	0,8 %	-	6,7 %	1 803
18	Base des Forces canadiennes Bagotville - La Baie	89,5 %	8,5 %	0,9 %	-	-	1,1 %	-	1 740
19	Les Galeries de la Baie	73,8 %	20,5 %	0,6 %	-	-	-	5,1 %	1 656
20	Centre commercial Talbot Barrette - Chicoutimi	72,2 %	25,6 %	-	-	0,7 %	-	1,5 %	1 554
21	Super C Chicoutimi	73,9 %	20,9 %	1,1 %	-	-	-	4,1 %	1 495
22	IGA Extra - Marché Guy Bergeron - Jonquière	81,7 %	13,7 %	-	-	-	2,0 %	2,2 %	1 411
23	École polyvalente Jonquière	47,7 %	7,4 %	5,1 %	35,4 %	-	-	2,7 %	1 403
24	Metro Plus P.E. Prix Jonquière	79,9 %	14,7 %	0,8 %	-	-	-	4,6 %	1 391
25	École secondaire des Grandes-Marées - La Baie	34,8 %	15,7 %	1,7 %	30,6 %	-	-	19,1 %	1 316
<b>Total déplacement-mode</b>		<b>48 811</b>	<b>11 429</b>	<b>2 267</b>	<b>2 999</b>	<b>85</b>	<b>189</b>	<b>2 684</b>	<b>68 508</b>

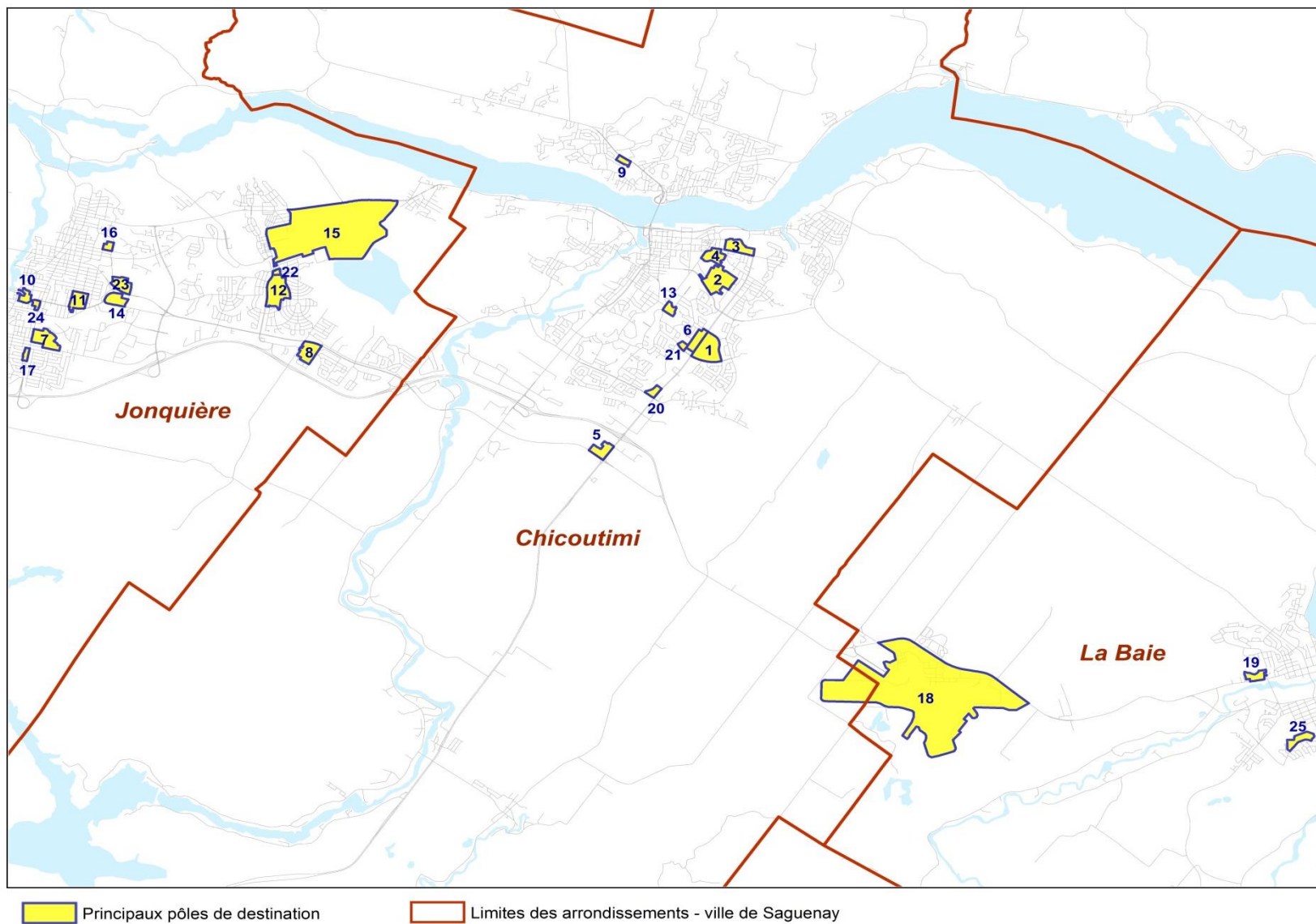


Figure 4 – Pôles de destination

### 3.3 ANALYSE DIFFÉRENCIÉE SELON LE GENRE

Dans le cadre de la mise en place du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2017-2020 (PAMÉFH), le MTMDET s'est engagé à produire une analyse en fonction du genre dans certaines de ses publications ministérielles. Ainsi, cette analyse de la mobilité différenciée selon le sexe répond à l'objectif 1 de ce Plan d'action qui consiste à : « Documenter les problématiques liées à la mobilité durable socialement équitable entre les femmes et les hommes, et diffuser les constats différenciés selon les sexes dans les publications ministérielles ».

Les caractéristiques de la mobilité sont différentes pour les femmes et les hommes. On sait que ces différences tendent à s'atténuer, mais elles sont encore suffisamment marquées pour faire l'objet d'une analyse spécifique. Ce volet du document traite donc des différences qui persistent entre les femmes et les hommes, à travers l'analyse des principaux indicateurs de la mobilité. La plupart du temps, les analyses sont segmentées par groupes d'âge, certaines différences étant plus marquées pour des groupes d'âge spécifiques.

#### 3.3.1 Taux de mobilité et nombre moyen de déplacements

Les femmes ont généralement un taux de mobilité (% de personnes s'étant déplacées durant la journée) plus faible que celui des hommes. Effectivement, on observe au Saguenay que 74 % des femmes sont mobiles comparativement à 78 % pour les hommes. Par contre, lorsqu'on segmente le taux de mobilité selon l'âge, on constate une parité des taux jusqu'à l'âge de 44 ans et un taux plus faible pour les femmes après cet âge (voir figure 5).

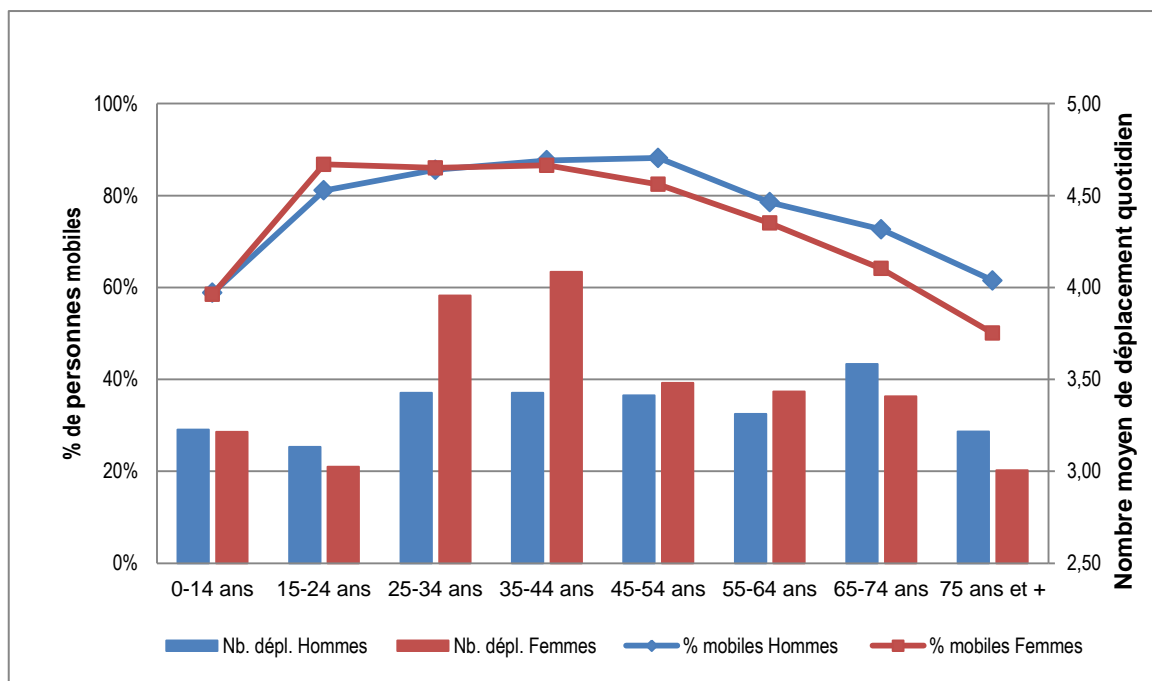


Figure 5 – Taux de mobilité et nombre de déplacements selon l'âge et le genre

Bien qu'on note une proportion plus importante de femmes ne se déplaçant pas, celles qui se déplacent par contre, effectuent en moyenne plus de déplacements que les hommes sur une base quotidienne, avec 3,49 déplacements par jour, comparativement à 3,35 pour les hommes. Cette différence est particulièrement marquée pour les femmes de 25-44 ans, qui effectuent en moyenne 0,5 déplacement de plus que les hommes du même âge.

### 3.3.2 Détention du permis de conduire

Le taux de détention du permis de conduire se maintient largement au-dessus de 90 % pour les hommes de 25 à 74 ans. Pour les femmes, on note des taux de détention comparables à ceux des hommes jusqu'à 44 ans. Après cet âge, leur taux de détention du permis de conduire est inférieur à celui des hommes et diminue constamment jusqu'à 74 ans. On peut facilement imaginer que les femmes de 35-44 ans d'aujourd'hui, ayant des taux de détention du permis aussi élevés que ceux des hommes de cette cohorte, maintiendront ce taux dans le temps et les différences femmes/hommes à ce chapitre sont appelées à disparaître totalement d'ici une trentaine d'années avec le passage de cette cohorte vers les âges plus avancés.

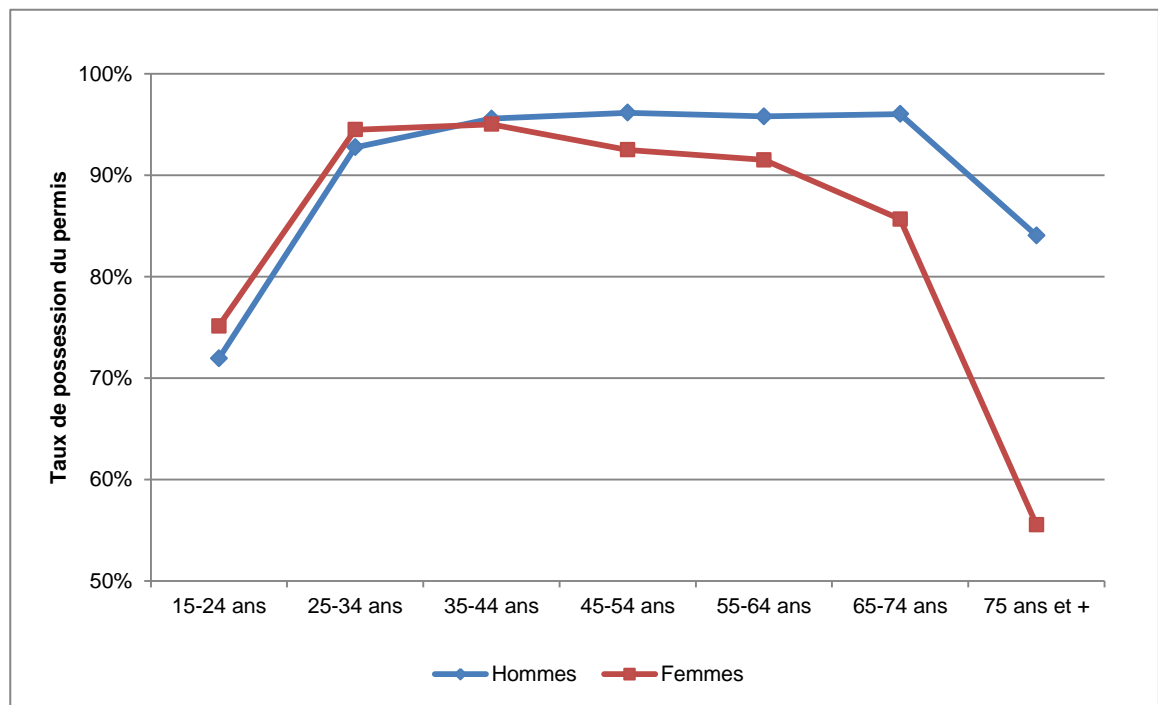


Figure 6 – Détention du permis de conduire selon l'âge et le genre

### 3.3.3 Occupation principale

En considérant à la fois le travail à temps complet et à temps partiel, la proportion de femmes de 15 à 64 ans, dont l'occupation principale est le travail, est inférieure à celle des hommes, avec 58 % pour les femmes et 69 % pour les hommes. La proportion de femmes occupant un emploi à temps partiel est plus importante que celle des hommes, creusant ainsi davantage l'écart entre les femmes et les hommes quant à la participation au marché du travail.

Le taux de femmes au foyer est de 10 %, alors que ce type d'occupation est pratiquement inexistant en ce qui concerne les hommes.

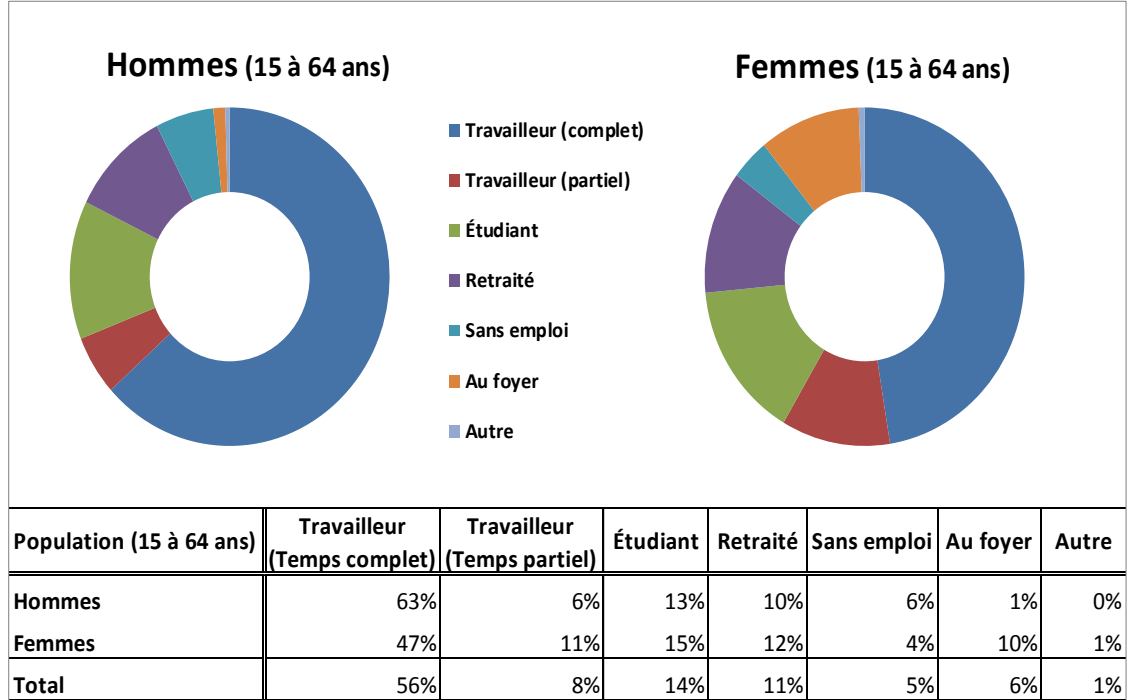


Figure 7 – Répartition de la population selon l'occupation principale et le genre

### 3.3.4 Profil des travailleurs et travailleuses

Le profil des travailleuses et travailleurs est montré en détail par groupe d'âge à la figure 8. On constate, pour tous les groupes d'âge, que les taux Travailleur à temps complet des hommes sont supérieurs (de 10 à 20 points de pourcentage) à ceux des femmes, alors que c'est l'inverse pour les taux de Travailleur à temps partiel, ce type d'occupation étant plus important chez les femmes que chez les hommes (autour de 5 points de pourcentage de plus pour les femmes).

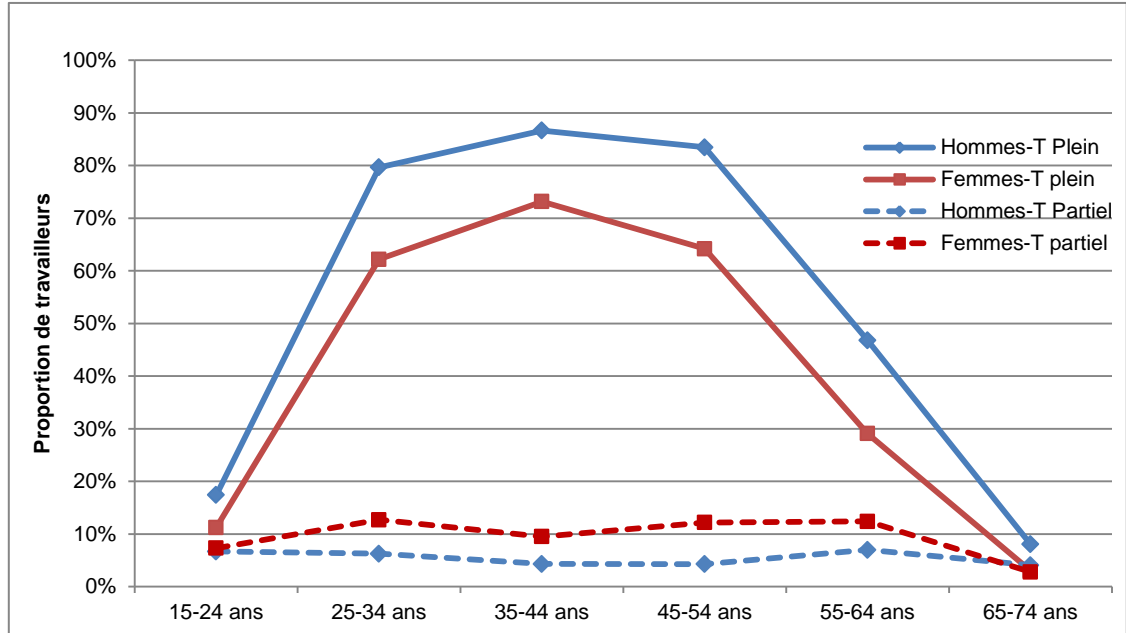


Figure 8 – Proportion de travailleurs – Temps plein et partiel

### 3.3.5 Répartition selon les modes de déplacement

La figure 9 présente la part modale des déplacements effectués en automobile (conducteur et passager). Cette figure illustre à quel point, tant pour les femmes que pour les hommes, les déplacements privés motorisés occupent la presque totalité du marché des déplacements après l'âge de 25 ans. Effectivement, la part modale cumulée des déplacements conducteur et passager dépasse 90 % pour les 25 ans et plus. La différence entre les femmes et les hommes se situe dans la répartition entre les déplacements faits à titre de conducteur ou passager. Alors que la part modale auto-passager des hommes de plus de 25 ans est de 5 % tout au plus et reste constante jusqu'aux âges plus avancés, celle des femmes correspond au double, avec 10 % pour les 25-44 ans, et l'écart se creuse davantage par la suite plus on avance en âge, pour atteindre finalement 40 % d'auto-passagères chez les 75 ans et plus. Ce phénomène est directement lié à ce qu'on a pu observer au chapitre de la détention du permis de conduire, à la section 3.3.2.

La figure 10 illustre les parts modales du transport en commun et de la marche. Les plus fortes parts modales du transport en commun sont observées chez les jeunes, surtout les 15-24 ans, avec des parts de 10 % chez les femmes et 9 % chez les hommes. Après cet âge, les parts modales restent faibles (moins de 2 %) avec une utilisation du transport en commun légèrement plus marquée pour les femmes de 55 ans et plus. Concernant la marche, les plus fortes parts modales sont observées chez les moins de 14 ans avec un peu plus de 15 %, tant chez les filles que chez les garçons. Alors que la part de la marche se maintient autour de 4 % pour les hommes après l'âge de 25 ans, elle augmente graduellement chez les femmes de 45 ans et plus pour atteindre 10 % chez les 75 ans et plus.



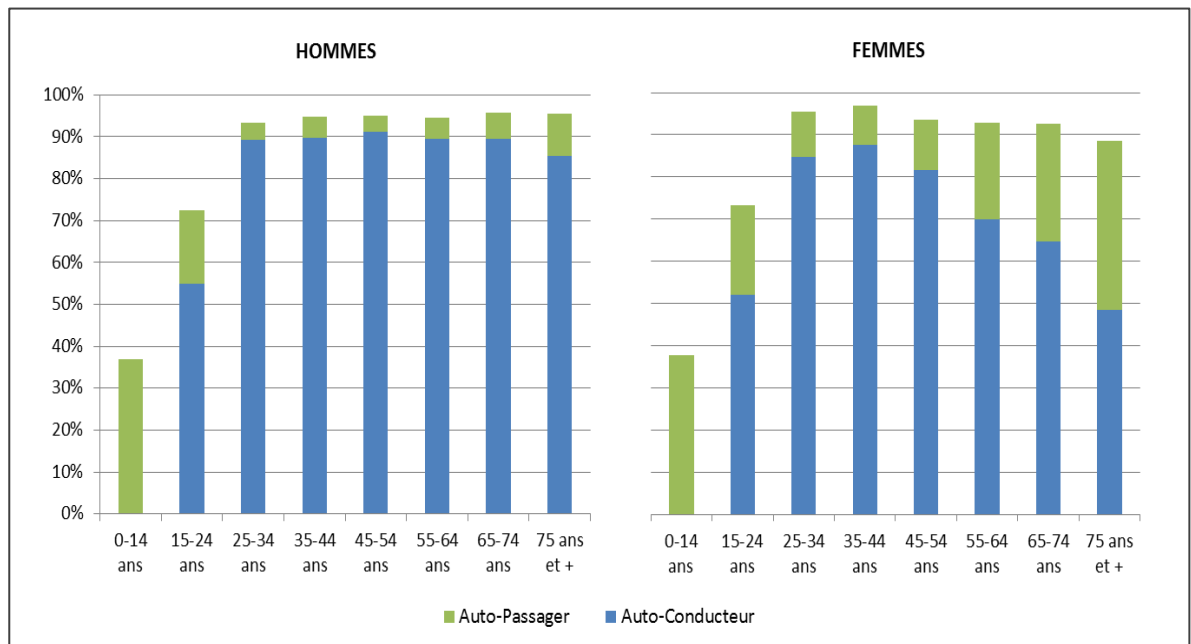


Figure 9 – Parts modales Automobile Conducteur et Passager selon l'âge et le genre

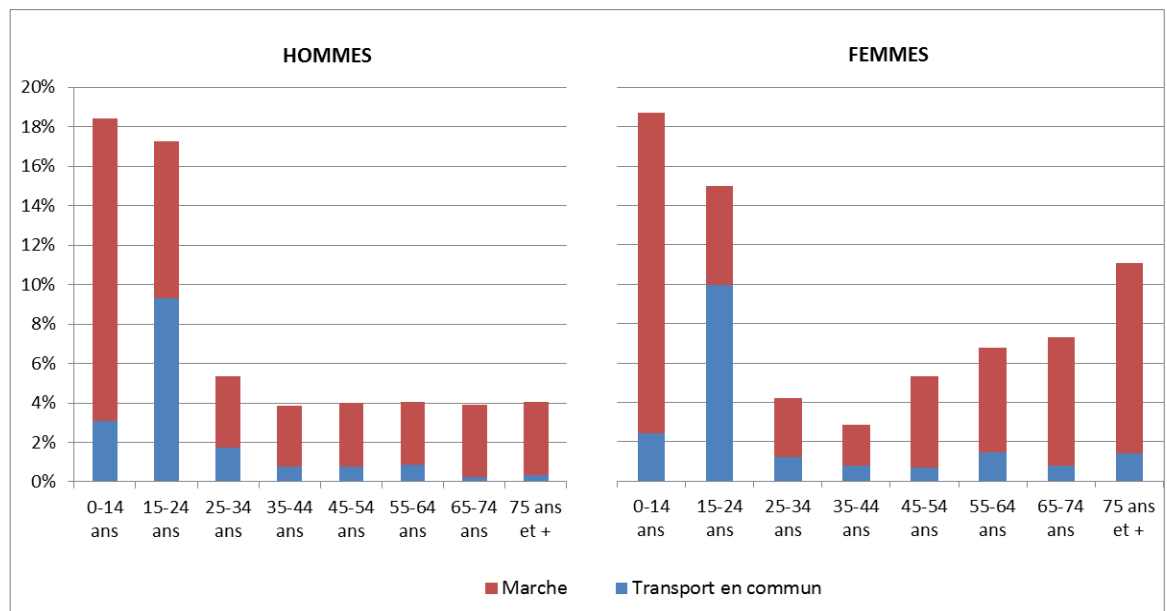


Figure 10 – Parts modales du Transport en commun et de la Marche selon l'âge et le genre

### 3.3.6 Heures de départ pour le motif Travail

Le graphique de la figure 11 montre la répartition des heures de départ pour les déplacements à motif Travail qui débutent entre 4 h et 10 h. L'accent est mis sur cette période de pointe élargie, car c'est à ce moment-là que débutent plus des trois quarts des déplacements à motif

Travail autant pour les hommes que pour les femmes. On note que les hommes quittent le domicile plus tôt que les femmes, à tel point qu'après 8 h, 33 % des femmes qui travaillent sont encore au domicile, alors que c'est le cas de seulement 18 % des hommes.

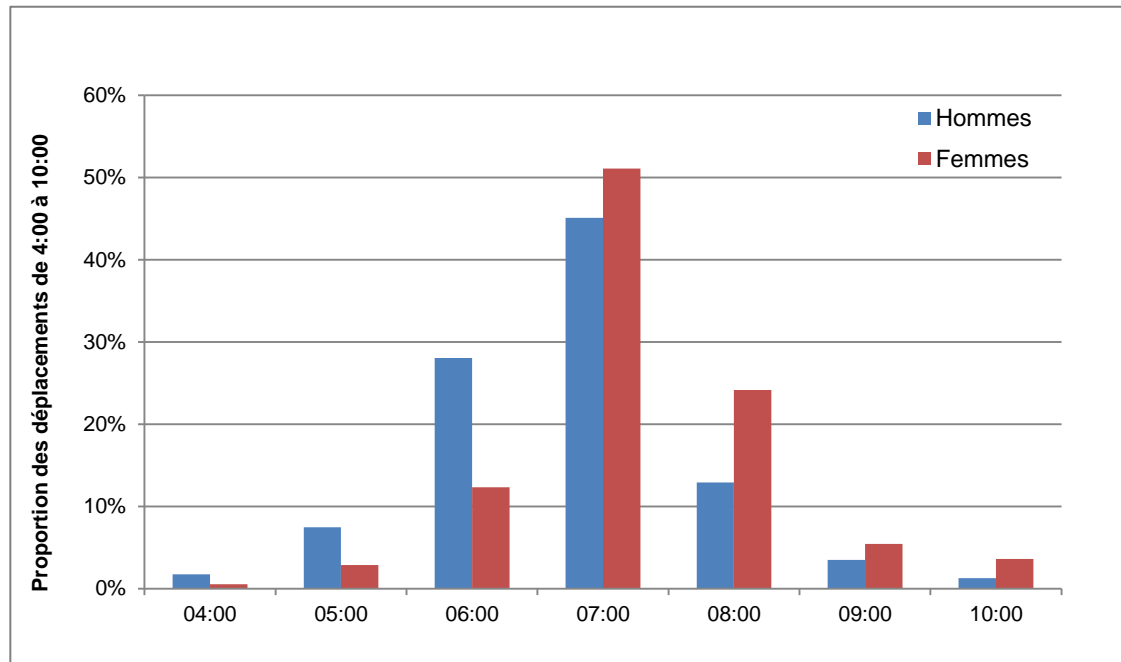


Figure 11 – Répartition des heures de départ pour le motif Travail selon le genre

### 3.3.7 Caractérisation des lieux de travail

La figure 12 présente les déplacements à motifs Travail se destinant aux différents secteurs municipaux en fonction de la part attribuable aux femmes. On observe, entre autres, que les secteurs urbains centraux attirent plus fortement les femmes que les hommes pour le motif Travail. La concentration d'emplois de services, de santé et d'éducation n'est pas étrangère au fait d'y retrouver un grand nombre de travailleuses. Inversement, les secteurs où les emplois sont plutôt de type manufacturier et agricole voient une présence prédominante des hommes.

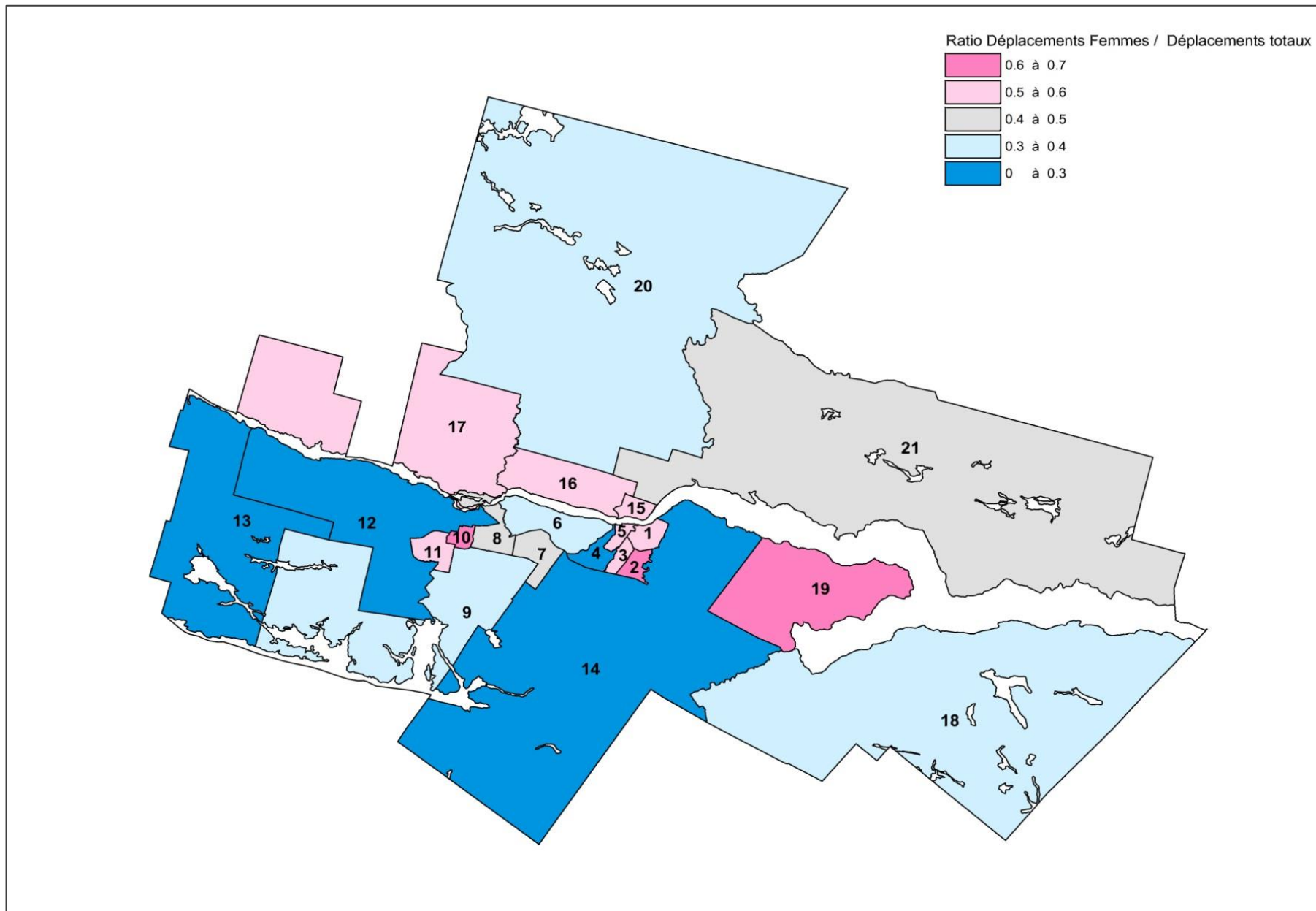


Figure 12 – Parts des déplacements pour le motif Travail attribuables aux femmes, par secteur municipal

## CONCLUSION

L'Enquête O-D de 2015 sur les déplacements des personnes dans la région de Saguenay s'est déroulée du 14 octobre au 2 décembre 2015 sous la forme d'entrevues téléphoniques auprès des ménages habitant la région délimitée. Cette enquête régionale sur les déplacements des personnes est la première effectuée dans la région de Saguenay.

Compte tenu de l'intérêt que suscite cette source d'information dans les divers milieux où l'on fait de la planification, de la recherche et du développement urbain, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) a produit ce document où sont présentés le cadre de réalisation ainsi que quelques résultats sommaires de l'Enquête O-D de 2015 pour la région de Saguenay.

L'échantillon valide final de l'enquête comprend au total 47 729 observations, dont 43 451 constituent des déplacements déclarés effectués par les personnes de 5 ans et plus, le reste correspondant aux enregistrements relatifs aux personnes ne s'étant pas déplacées. Les données ont été recueillies auprès de 7 491 ménages valides composés d'un total de 17 267 personnes.

### Synthèse des résultats

- ▶ Environ 98 % des usagers du transport en commun habitent dans la ville de Saguenay, dont la majorité dans les arrondissements de Chicoutimi (59 %) et de Jonquière (30 %);
- ▶ La majorité des usagers de l'automobile en tant que conducteurs ainsi qu'utilisateurs de taxis sont des travailleurs (respectivement 64 % et 48 %);
- ▶ La clientèle du transport en commun est constituée majoritairement d'étudiants (66 %);
- ▶ Une représentation quasiment nulle de clientèle féminine est observée chez les usagers du vélo (94 %);
- ▶ Les femmes sont davantage des passagères d'une automobile (64 %) que les hommes; par contre, elles utilisent le transport en commun et le taxi dans les mêmes proportions que ceux-ci;
- ▶ Les 5 à 19 ans représentent une grande proportion des passagers automobile (40 %), des marcheurs (38 %) et, sans surprise, des usagers de l'autobus scolaire (99 %);
- ▶ Seulement 53 % des passagers d'une automobile possèdent un permis de conduire. Cela peut être expliqué par le fait qu'une grande part des passagers sont des enfants;
- ▶ 89 % des usagers du transport en commun disposent d'un laissez-passer;
- ▶ Les usagers des modes auto-conducteur, avec 3,4 déplacements quotidiens, et auto-passager, autobus et marche, chacun avec environ 2,4 déplacements par jour, ont les taux de mobilité modaux les plus élevés. À l'inverse, les usagers du taxi et du transport en commun effectuent moins de déplacements en moyenne sur une base quotidienne (respectivement 1,6 et 1,9);
- ▶ On observe une mobilité moyenne plus faible chez les gens habitant dans les municipalités périphériques par rapport à ceux qui vivent dans la ville de Saguenay;

- ▶ L'usage de l'automobile domine pour tous les motifs de déplacement, à l'exception du motif Études pour lequel le mode autobus scolaire et le transport en commun sont privilégiés;
- ▶ Les femmes sont moins mobiles que les hommes, mais celles qui se déplacent effectuent plus de déplacements quotidiennement, surtout chez les 25-44 ans;
- ▶ Les hommes et les femmes ont des taux de détention du permis de conduire très élevés (atteignant 95 % pour certains groupes d'âge), par contre, après l'âge de 44 ans, les taux des femmes diminuent plus elles avancent en âge, devenant ainsi inférieurs à ceux des hommes;
- ▶ En période de pointe du matin, on observe que les hommes partent plus tôt pour le travail que les femmes.

## **Annexe 1**

### **Liste des secteurs municipaux de l'Enquête Origine-Destination 2015**

## Annexe 1

### Liste des secteurs municipaux de l'Enquête Origine-Destination 2015

Secteur municipal	Description
1	Rivière-du-Moulin, Notre-Dame, Murdock
2	Des Oiseaux, Place du Royaume
3	Plateau-des-Saguenéens, Des Écrivains-Est
4	Saint-Paul, Des Écrivains-Ouest
5	Centre-ville de Chicoutimi, Coopérative
6	Côte-de-la-Réserve, Saint-Jean-Eudes, Sainte-Thérèse
7	Saint-Jacques, Saint-Mathias, Dubose
8	Saint-Philippe, Des Fleurs, Plateau-Deschênes
9	Petite-France, Langelier, Lac-Kénogami-Est
10	Sainte-Famille, Fatima
11	Centre-ville de Jonquière, Saint-Georges, Saint-Raphaël
12	Jonquière-Nord, Des Peintres, Pibrac, Kénogami
13	Larouche, Lac-Kénogami-Ouest
14	Laterrière, Bagotville
15	Vanier, Saint-Luc, Sainte-Anne
16	Sainte-Geneviève, Sainte-Claire
17	Shipshaw, Saint-Charles-de-Bourget
18	Grande-Baie, Port-Alfred, Saint-Félix-d'Otis
19	Centre-ville de La Baie, Bagot
20	Saint-Honoré, Saint-David-de-Falardeau
21	Saint-Fulgence, Canton-Tremblay, Sainte-Rose-du-Nord
22	Hors territoire

## **Annexe 2**

### **Lecture des matrices**

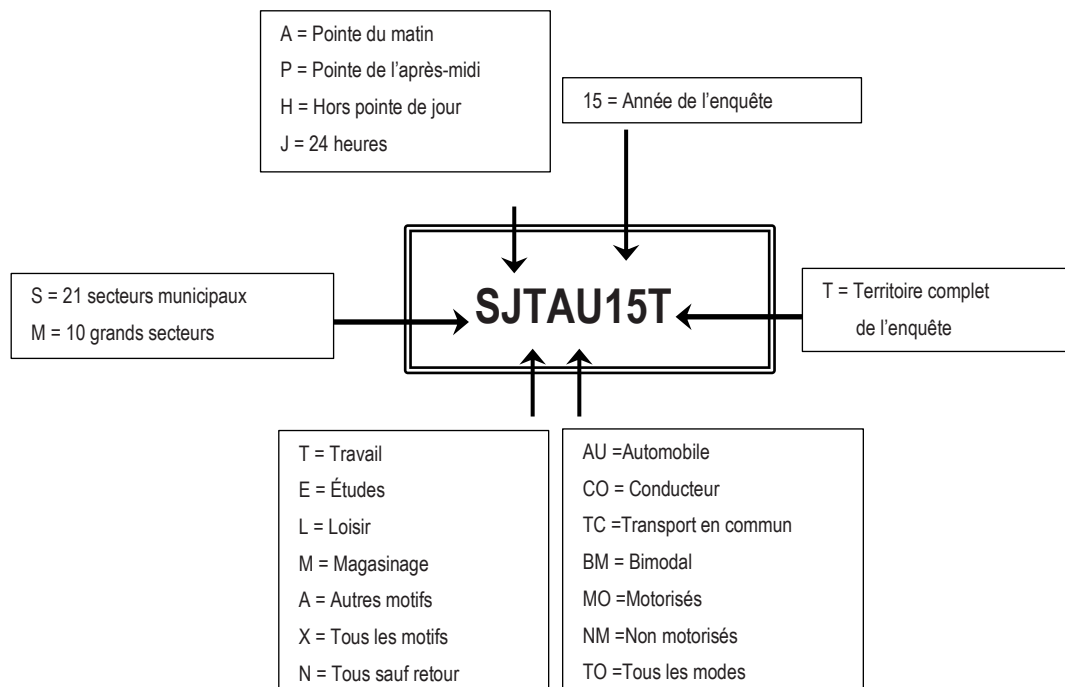


## Annexe 2

### LECTURE DES MATRICES

Le site Web du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) permet de consulter ou de télécharger les matrices origine-destination relatives aux déplacements des personnes entre les 21 secteurs municipaux (fichiers commençant par la lettre S) et entre les 10 grands secteurs (fichiers commençant par la lettre M).

Ces matrices se présentent sous forme d'un fichier « Excel » où chaque onglet correspond à une matrice origine-destination distincte. Le premier onglet du fichier offre un outil permettant de sélectionner chacune des matrices, selon les catégories de classification et la nomenclature résumées au schéma suivant :



Ainsi, la matrice « SATAU15T » décrit, sur la base des secteurs municipaux, les flux de déplacements effectués durant la période de pointe du matin, pour le motif Travail, utilisant en tout ou en partie le mode Automobile, pour tout le territoire de l'Enquête O-D de 2015 de la région de Saguenay.



