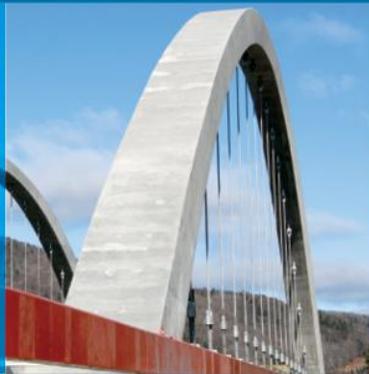


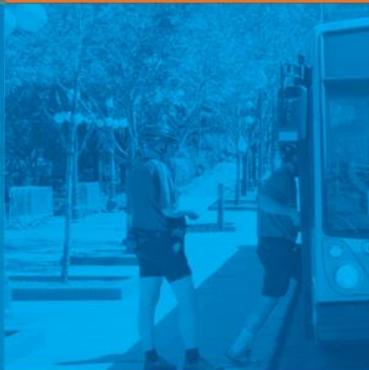
MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE
L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

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

Faits saillants de l'Enquête-ménages



Août 2017



ISBN : 978-2-550-79201-7 (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

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
1 PRINCIPAUX PARAMÈTRES DE L'ENQUÊTE.....	3
1.1 Territoire	3
1.2 Échantillonnage	4
1.3 Entrevues.....	4
1.4 Dimensions temporelles	5
2 PRINCIPAUX FACTEURS INFLUENÇANT LA MOBILITÉ	6
2.1 Démographie	6
2.1.1 Évolution de la population	6
2.1.2 Âge de la population.....	7
2.1.3 Nombre de ménages.....	8
2.1.4 Taille des ménages	9
2.2 Motorisation	11
2.3 Prix de l'essence	12
3 PORTRAIT DE LA MOBILITÉ.....	13
3.1 Selon le sexe et l'âge	13
3.2 Selon le statut d'occupation.....	14
3.3 Selon la période de la journée.....	15
3.4 Selon le motif de déplacement	16
3.5 Selon le mode de transport	18
3.5.1 Transport automobile	21
3.5.2 Transport en commun	22
3.5.3 Transport actif.....	23
3.6 Selon les principaux pôles de destination	23
3.7 Selon les principaux flux de déplacements	26
4 SYNTHÈSE.....	29

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 – Population du territoire (2001, 2006 et 2011).....	6
Tableau 2 – Variation de la population (2001 - 2011).....	7
Tableau 3 – Évolution du nombre de ménages pour le territoire d'enquête (2011 et 2001).....	9
Tableau 4 – Variation du nombre de ménages (2001 à 2011).....	9
Tableau 5 – Taux de motorisation (2015).....	12
Tableau 6 – Évolution du prix moyen affiché de l'essence ordinaire (2011 à 2015).....	12
Tableau 7 – Mobilité quotidienne selon le sexe (2015), territoire complet.....	13
Tableau 8 – Nombre de déplacements selon la période de la journée (2015).....	15
Tableau 9 – Répartition des déplacements selon le motif 24 h et PPAM (2015).....	17
Tableau 10 – Déplacements selon le mode de transport - 24 h (2015).....	19
Tableau 11 – Déplacements selon le mode de transport - PPAM (2015).....	20
Tableau 12 – Répartition de l'utilisation de l'auto et taux d'occupation des véhicules 24h (2015).....	21
Tableau 13 – Répartition de l'utilisation de l'auto et taux d'occupation des véhicules PPAM (2015).....	22
Tableau 14 – Part modale du transport en commun (2015).....	22
Tableau 15 – Principaux générateurs – 24 h, tous les modes et motifs, sauf le motif « Retour au domicile » (2015).....	25
Tableau 16 – Matrice origine-destination – 24 h, tous les modes et motifs, sauf le motif « Retour au domicile » (2015).....	26

LISTE DES FIGURES

Figure 1 – <i>Territoire, municipalités et arrondissements couverts par l'Enquête origine-destination de Saguenay</i>	3
Figure 2 – <i>Pyramide des âges selon le sexe pour le territoire (2001 vs 2011)</i>	8
Figure 3 – <i>Évolution de la taille moyenne des ménages (2001, 2006 et 2011)</i>	10
Figure 4 – <i>Évolution de la proportion des ménages selon leur composition (2001, 2006 et 2011)</i>	11
Figure 5 – <i>Mobilité selon l'âge (2015), territoire complet</i>	14
Figure 6 – <i>Mobilité selon le statut d'occupation (2015)</i>	15
Figure 7 – <i>Distribution horaire des déplacements (2015)</i>	16
Figure 8 – <i>Répartition des déplacements selon le motif 24 h et PPAM (2015)</i>	17
Figure 9 – <i>Répartition des déplacements selon le mode 24 h et PPAM (2015)</i>	18
Figure 10 – <i>Carte des méta-générateurs de destination dans Chicoutimi, Jonquière et La Baie</i>	24
Figure 11 – <i>Répartition régionale des échanges quotidiens</i>	28
Figure 12 – <i>Répartition des échanges quotidiens dans la ville de Saguenay</i>	28

INTRODUCTION

À l'automne 2015, la première Enquête Origine-Destination sur les déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Saguenay a été réalisée par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Des enquêtes sur les déplacements des personnes sont réalisées périodiquement dans les cinq autres régions métropolitaines du Québec : Montréal, Québec, Gatineau, Sherbrooke et Trois-Rivières. Elles visent à caractériser les déplacements des personnes d'une région donnée pour un jour ouvrable typique, généralement d'automne, peu importe les moyens de transport utilisés. Les données recueillies permettent d'évaluer la mobilité et les comportements des résidents de la région quant à l'utilisation des réseaux de transport et constituent un outil fondamental aux exercices de planification des systèmes de transport urbain et d'aménagement du territoire.

La région du Saguenay n'avait encore jamais fait l'objet d'une telle étude, ce qui en faisait la seule région métropolitaine de recensement (RMR)¹ québécoise définie par Statistique Canada à ne pas disposer de cet outil d'analyse et de planification du transport des personnes.

Les enquêtes origine-destination sont typiquement constituées de deux volets. Le premier, nommé « Enquête-ménages », est réalisé par téléphone auprès des résidents du territoire d'enquête. Le second, nommé « Enquête-cordon », est réalisé par entrevues en bordure de routes auprès des véhicules entrants dans le territoire d'enquête. Le présent document se concentre sur le premier volet de l'étude, soit l'Enquête-ménages, et fait un survol très rapide des principaux faits saillants. D'autres documents et données, de même que plus amples explications méthodologiques, seront rendus disponibles dans le [site Web](#) du Ministère.

Au terme de l'Enquête Origine-Destination 2015 de la région métropolitaine de Saguenay, qui s'est déroulée du 14 octobre au 2 décembre 2015, environ 19 000 appels téléphoniques ont été réalisés pour compléter 7 490 entrevues valides portant sur les habitudes de déplacement de ses résidents. Les services du consortium UniMarketing | WSP avaient été retenus pour l'exécution de l'enquête ainsi que le traitement des données recueillies.

¹ 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.
Source : <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/ref/dict/geo009-fra.cfm>

La première section du document présente les principaux paramètres méthodologiques de l'enquête. La deuxième section décrit quelques facteurs contextuels – principalement sociodémographiques – qui conditionnent les déplacements. Enfin, la troisième section présente un portrait général de la mobilité des personnes.

1 PRINCIPAUX PARAMÈTRES DE L'ENQUÊTE

1.1 TERRITOIRE

Le territoire couvert par l'Enquête Origine-Destination 2015 correspond à celui de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Saguenay telle qu'elle a été définie par Statistique Canada au recensement de 2011 (figure 1).

Le territoire d'enquête couvre une superficie d'environ 2 600 km² et comporte huit subdivisions de recensement (SDR) correspondant à la ville de Saguenay et aux sept municipalités périphériques :

- ▶ la ville de Saguenay, elle-même subdivisée en trois arrondissements : 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.

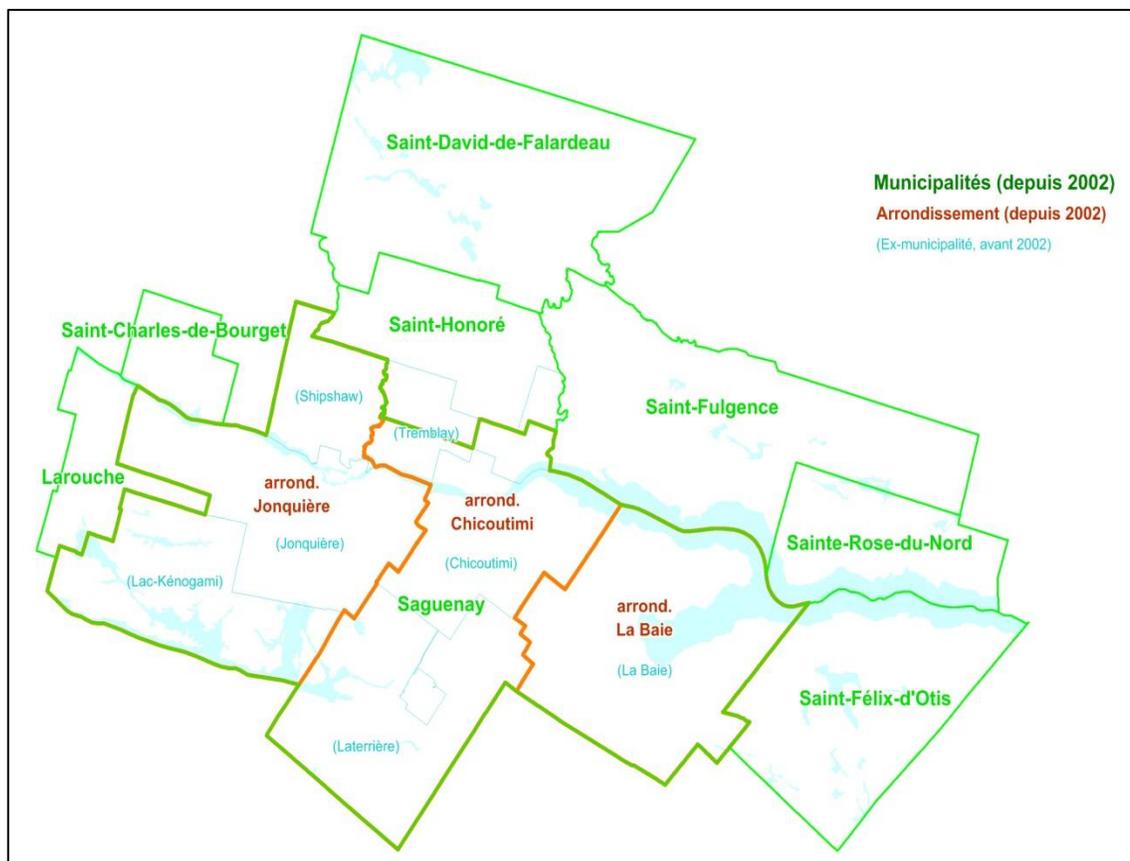


Figure 1 – Territoire, municipalités et arrondissements couverts par l'Enquête origine-destination de Saguenay

1.2 ÉCHANTILLONNAGE

Selon les données du recensement de 2011, le territoire d'enquête comportait environ 69 500 ménages qui regroupaient près de 157 800 personnes. Selon l'estimation de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), cette population était passée à 160 000 personnes au moment de l'enquête en 2015. Le territoire d'enquête a été découpé en 21 strates géographiques d'échantillonnage pour s'assurer, dans chacune, d'une bonne représentativité des données recueillies. Les entrevues ont été réalisées principalement auprès de ménages choisis au hasard dans la banque de numéros de téléphone résidentiels inscrits à l'annuaire. Un échantillon aléatoire de numéros de téléphone cellulaire a été utilisé de façon complémentaire pour mieux rejoindre les segments plus jeunes de la population, lesquels ne disposent pas toujours d'une ligne de téléphone fixe.

La firme UniMarketing a réalisé les entrevues à partir d'un centre d'appels situé à Chicoutimi. Au total, près de 7 500 ménages ont été retenus après validation des entrevues, représentant globalement 11,0 % des ménages présents sur le territoire couvert par l'enquête. Il s'agit d'un très fort taux d'échantillonnage pour une étude de cette ampleur.

L'information recueillie a été soumise à un processus de pondération géographiquement stratifié et ajusté sur les effectifs de population par groupe d'âge et selon le sexe visant à estimer la mobilité de l'ensemble de la population à partir de l'échantillon. À cette fin, les données sur les ménages provenant du recensement de 2011 de Statistique Canada et les estimations de populations de 2015 produites par l'ISQ ont été utilisées.

1.3 ENTREVUES

Les questions de l'Enquête Origine-Destination 2015 portaient essentiellement sur trois aspects :

- ▶ le profil du ménage : lieu de résidence, nombre de personnes, nombre de véhicules à sa disposition; catégorie de revenu;
- ▶ le profil de chacune des personnes composant le ménage : âge, sexe, possession d'un permis de conduire, possession d'un laissez-passer de transport en commun, statut d'occupation², localisation du lieu habituel de travail ou d'études;
- ▶ le profil des déplacements de chacune des personnes du ménage, soit les renseignements relatifs à chacun des déplacements effectués durant la journée ouvrable précédant l'entrevue : motif et heure du déplacement, lieux de départ et de destination, modes de transport utilisés, lignes de transport en commun utilisées (le cas échéant).

² Ce terme est défini à la section 3.2.

L'information détaillée relative aux déplacements n'était recueillie que pour les membres du ménage âgés de 5 ans et plus. Seuls les déplacements personnels étaient répertoriés; les déplacements de nature commerciale ou professionnelle (p. ex. : camionneur, livreur) n'étaient pas consignés. L'entrevue était réalisée auprès d'une personne du ménage âgée de 16 ans et plus connaissant le mieux les déplacements de l'ensemble des personnes habitant avec elle. La durée moyenne d'une entrevue était de moins de 10 minutes, variant en fonction de la taille du ménage et du nombre de déplacements effectués.

1.4 DIMENSIONS TEMPORELLES

Les journées où ont été conduites les entrevues de même que le processus de pondération appliqué à l'enquête font en sorte que les résultats présentés plus loin se veulent représentatifs d'une journée ouvrable typique (du lundi au vendredi) de l'automne 2015.

Plus loin dans le document, les résultats sont présentés pour l'ensemble de la journée (24 heures) ainsi que pour certaines périodes définies sur la base de l'heure où sont faits les déplacements observés, soit :

- ▶ période de pointe du matin (PPAM) : 6 h à 8 h 59;
- ▶ période hors pointe – jour : 9 h à 14 h 59;
- ▶ période de pointe de l'après-midi (PPPM) : 15 h à 17 h 59;
- ▶ période de soirée et nuit : 18 h à 5 h 59.

2 PRINCIPAUX FACTEURS INFLUENÇANT LA MOBILITÉ

Bien que l'Enquête Origine-Destination de Saguenay 2015 ne permette pas à elle seule de brosser un portrait de l'évolution de la mobilité dans la région, il demeure intéressant de mettre en contexte l'évolution de certains facteurs qui sont en lien avec la façon dont les résidents se déplacent. On peut notamment considérer la démographie³, la motorisation et le prix de l'essence.

2.1 DÉMOGRAPHIE

2.1.1 *Évolution de la population*

La population totale du territoire d'enquête s'élevait à 157 790 personnes en 2011. Le tableau 1 montre qu'environ 92 % de cette population habite la ville de Saguenay. Cette répartition de la population entre la ville de Saguenay et les municipalités périphériques est relativement stable entre 2001 et 2011.

Tableau 1 – Population du territoire⁴ (2001, 2006 et 2011)

		2011		2006		2001	
		Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	Taux
Ville de Saguenay	Chicoutimi	66 900	42 %	66 430	43 %	68 560	43 %
	Jonquière	59 320	38 %	58 470	37 %	59 550	37 %
	La Baie	18 530	12 %	18 790	12 %	19 940	13 %
Total ville de Saguenay		144 750	92 %	143 690	92 %	148 050	93 %
Municipalités périphériques		13 040	8 %	12 610	8 %	11 140	7 %
Total territoire		157 790	100 %	156 300	100 %	159 190	100 %

De façon globale, la population a connu une légère augmentation entre 2006 et 2011 (près de 1,0 %) sans pour autant combler la baisse enregistrée entre 2001 et 2006 (-1,8 %). Cette inversion de tendance n'est cependant pas observée dans l'arrondissement de La Baie où la population continue de décroître d'une période à l'autre. Par ailleurs, la population des municipalités périphériques connaît une croissance continue pour les mêmes périodes.

³ Aux fins de comparaison, les chiffres de population et des ménages provenant des recensements 2001 et 2006 ont été compilés pour refléter la structure de la RMR de Saguenay telle que définie en 2011 par Statistique Canada.

⁴ Dans ce tableau ainsi que dans la suite du document, les chiffres en absolu sont arrondis à la dizaine.

2.1.2 Âge de la population

À partir de la répartition de la population par tranche d'âge en 2001 et 2011, on établit le tableau 2 qui rend compte de l'évolution de la population pour les arrondissements de la ville de Saguenay et les municipalités périphériques. Les constats suivants sont faits :

- ▶ une reprise des naissances dans les municipalités périphériques et l'arrondissement de Jonquière, qui peut être mise en parallèle à la hausse appréciable de la population dans la tranche d'âge des 25 à 34 ans, correspondant aux jeunes ménages;
- ▶ une diminution importante de la population dans les tranches d'âge de 5 à 24 ans et de 35 à 44 ans. Celle-ci est nettement plus importante dans la ville de Saguenay que dans les municipalités périphériques. C'est l'arrondissement de La Baie qui enregistre les diminutions les plus importantes dans les tranches d'âge de 5 à 14 ans et de 35 à 44 ans;
- ▶ une augmentation très importante de la population dans les tranches d'âge des 55 ans et plus; l'effet de vieillissement de la population étant nettement plus marqué dans les municipalités périphériques que dans la ville de Saguenay.

Tableau 2 – Variation de la population (2001 - 2011)

	Ville de Saguenay			Total ville de Saguenay	Municipalités périphériques	Total territoire
	Chicoutimi	Jonquière	La Baie			
0 à 4 ans	-1,3 %	10,8 %	-0,5 %	3,7 %	30,4 %	5,8 %
5 à 14 ans	-28,8 %	-19,0 %	-41,4 %	-27,0 %	-7,9 %	-25,5 %
15 à 24 ans	-16,8 %	-16,4 %	-14,8 %	-16,4 %	-9,5 %	-15,9 %
25 à 34 ans	7,7 %	13,7 %	7,4 %	10,0 %	31,0 %	11,5 %
35 à 44 ans	-38,6 %	-37,2 %	-53,0 %	-40,3 %	-22,8 %	-39,0 %
45 à 54 ans	-0,9 %	1,8 %	15,4 %	2,2 %	16,5 %	3,3 %
55 à 64 ans	41,7 %	41,4 %	49,2 %	42,5 %	77,5 %	45,1 %
65 à 74 ans	25,7 %	15,8 %	16,3 %	20,4 %	71,5 %	23,4 %
75 ans et plus	58,1 %	42,1 %	41,2 %	49,4 %	90,2 %	50,9 %
Total	-2,4 %	-0,6 %	-7,5 %	-2,4 %	17,7 %	-1,0 %

La figure 2 montre la pyramide des âges selon le sexe pour 2001 et 2011, pour l'ensemble du territoire d'enquête. On constate, comme mentionné plus haut, le recul des cohortes des 5 à 24 ans ainsi que celles des 35 à 49 ans et une forte croissance des cohortes des plus de 50 ans. Ces deux mouvements se composent pour accentuer le phénomène de vieillissement, lequel se reflète dans l'âge médian qui passe de 39,8 ans à 45,4 ans (+5,6 ans) entre 2001 et

2011. En comparaison, pour les mêmes années, l'âge médian est passé de 38,8 ans à 41,9 ans (+3,1 ans) pour l'ensemble du Québec.

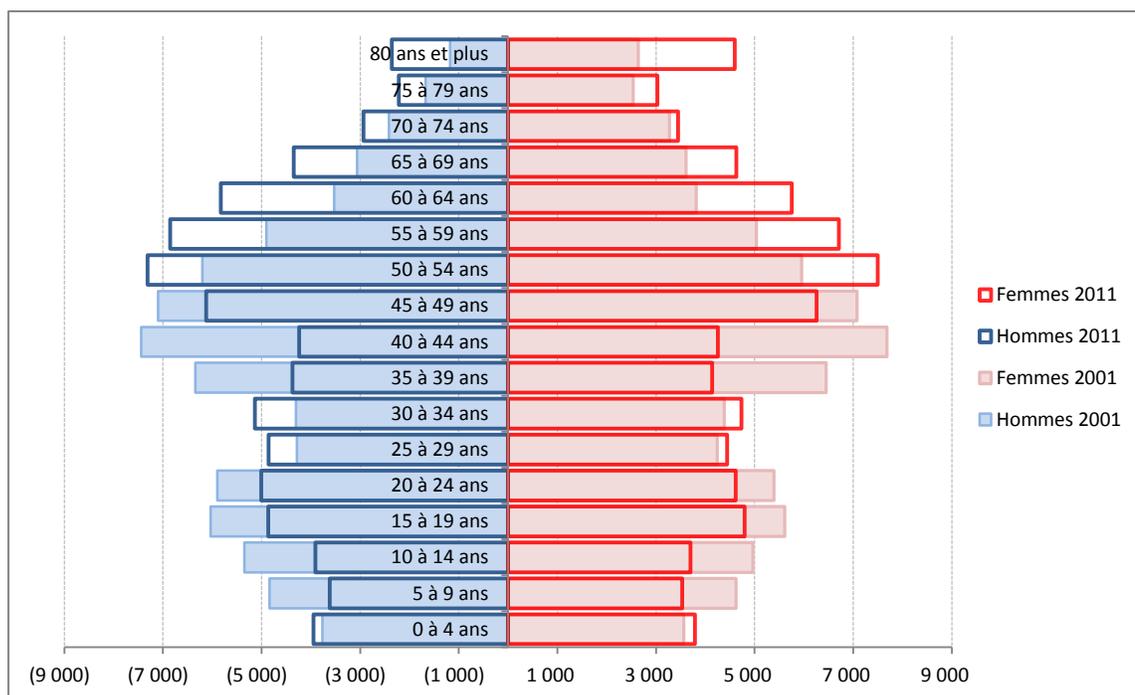


Figure 2 – Pyramide des âges selon le sexe pour le territoire (2001 vs 2011)

2.1.3 Nombre de ménages

Le nombre total de ménages du territoire d'enquête s'élevait à 69 520 en 2011. Sur la période de 2001 à 2011, la proportion des ménages situés dans la ville de Saguenay a légèrement décliné au profit de la proportion des ménages situés dans les municipalités périphériques (tableau 3).

Tableau 3 – Évolution du nombre de ménages pour le territoire d'enquête (2011 et 2001)

		2011		2006		2001	
		Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	Taux
Ville de Saguenay	Chicoutimi	29 980	43,1 %	27 900	42,3 %	27 650	43,3 %
	Jonquière	26 190	37,7 %	25 300	38,4 %	24 380	38,2 %
	La Baie	8 060	11,6 %	7 760	11,8 %	7 660	12,0 %
Total Ville de Saguenay		64 230	92,4 %	60 960	92,4 %	59 690	93,5 %
Municipalités périphériques		5 290	7,6 %	4 980	7,6 %	4 150	6,5 %
Total territoire		69 520	100,0 %	65 940	100,0 %	63 840	100,0 %

La RMR de Saguenay ne fait pas exception aux autres RMR québécoises. Malgré un recul démographique, elle connaît une importante augmentation du nombre de ménages (tableau 4). Cette augmentation est proportionnellement beaucoup plus marquée dans les municipalités périphériques que dans les arrondissements de Saguenay.

Tableau 4 – Variation du nombre de ménages (2001 à 2011)

		Variation 2006-2011		Variation 2001-2006		Variation 2001-2011	
		Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	Taux
Ville de Saguenay	Chicoutimi	2 080	7,5 %	250	0,9 %	2 330	8,4 %
	Jonquière	890	3,5 %	920	3,8 %	1 810	7,4 %
	La Baie	300	3,9 %	100	1,3 %	400	5,2 %
Total ville de Saguenay		3 270	5,4 %	1 270	2,1 %	4 540	7,6 %
Municipalités périphériques		310	6,2 %	830	20,0 %	1 140	27,5 %
Total territoire		3 580	5,4 %	2 100	3,3 %	5 680	8,9 %

2.1.4 Taille des ménages

Le nombre moyen de personnes par ménage dans la RMR a décliné entre 2001 et 2011, passant de 2,49 à 2,27. Ce phénomène s'observe aussi bien en ville que dans les municipalités périphériques bien que, pour ces dernières, la taille moyenne des ménages demeure plus élevée.

Même si la tendance à la baisse de la taille moyenne des ménages observée entre 2001 et 2006 se poursuit entre 2006 et 2011, elle semble ralentir pour Jonquière et les municipalités périphériques comme le fait ressortir la figure 3. Par contre, la décroissance s'accroît pour Chicoutimi entre 2006 et 2011 de sorte que la taille moyenne des ménages y est maintenant plus petite qu'à Jonquière.

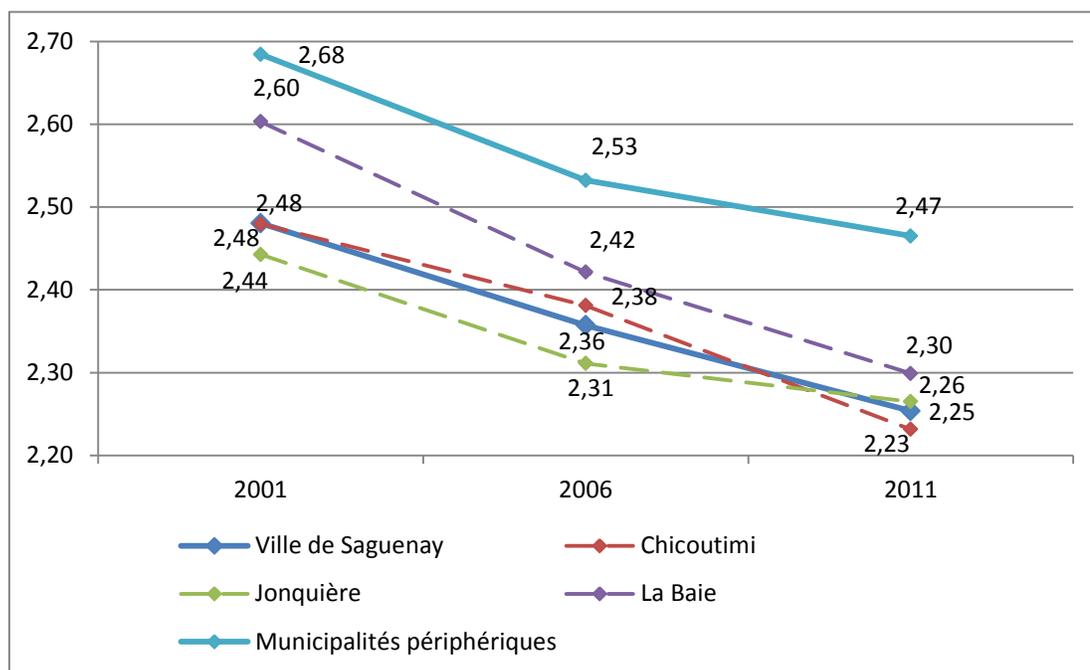


Figure 3 – Évolution de la taille moyenne des ménages (2001, 2006 et 2011)

La figure 4 montre pour chacun des secteurs de Saguenay une forte tendance à la hausse de la proportion des ménages à une seule personne alors que la situation est plus stable dans les municipalités périphériques, où on trouve d'ailleurs la plus forte proportion de ménages à deux personnes et plus. Ce phénomène est évidemment lié à la diminution de la taille moyenne des ménages observée sur le territoire de 2001 à 2011.

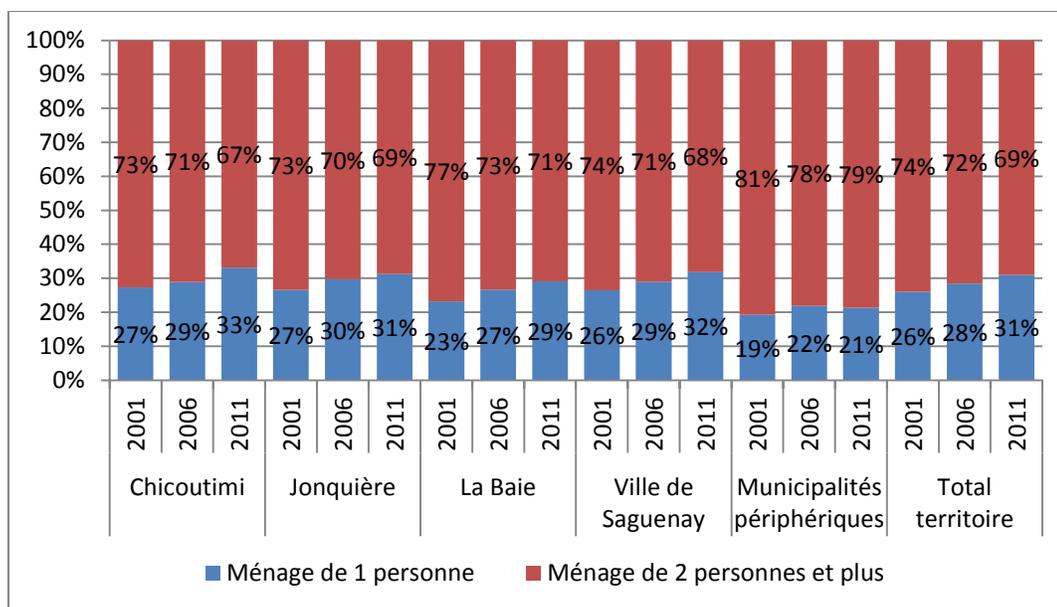


Figure 4 – Évolution de la proportion des ménages selon leur composition (2001, 2006 et 2011)

2.2 MOTORISATION

En 2015, le nombre total de véhicules dont disposaient les résidents du territoire d'enquête était d'environ 108 150⁵, ce qui correspond à un taux de motorisation individuelle de 0,80 véhicule par personne de 16 ans et plus. Comme le montre le tableau 5, ce taux est plus élevé pour les résidents des municipalités périphériques que pour ceux de la ville de Saguenay, avec un profil semblable à travers ses arrondissements.

De même, le taux de motorisation des ménages est beaucoup plus élevé pour les municipalités périphériques que pour la ville de Saguenay et chacun de ses arrondissements. Ce taux pour le territoire d'enquête est de 1,56. Il est supérieur à ceux mesurés lors des Enquêtes Origine-Destination des autres RMR du Québec, notamment les RMR de taille comparable : Trois-Rivières 2011 (1,47) et Sherbrooke 2012 (1,44).

Chicoutimi a un taux de motorisation des ménages plus bas que les autres secteurs, ce qui pourrait refléter une plus grande proportion d'étudiants utilisateurs du transport en commun.

⁵ Ce nombre est calculé à partir de la déclaration des répondants de l'Enquête origine-destination quant au nombre de véhicules motorisés dont disposent les membres du ménage, qu'il s'agisse de véhicules de promenade ou camions légers, y compris des véhicules fournis par l'employeur, à l'exception des motocyclettes, scooters et véhicules récréatifs. Pour ces raisons méthodologiques, l'estimation du parc automobile peut différer des données publiées par la Société de l'assurance automobile du Québec.

Tableau 5 – Taux de motorisation (2015)

		Motorisation individuelle	Motorisation des ménages
Ville de Saguenay	Chicoutimi	0,78	1,49
	Jonquière	0,80	1,55
	La Baie	0,78	1,57
Total ville de Saguenay		0,79	1,53
Municipalités périphériques		0,89	1,92
Total territoire		0,80	1,56

2.3 PRIX DE L'ESSENCE

Le tableau 6 montre que le niveau du prix moyen de l'essence durant les mois d'enquête dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean est nettement plus bas en 2015 comparativement aux quatre années précédentes. Cela est de nature à favoriser le choix de l'automobile pour les déplacements urbains.

Tableau 6 – Évolution du prix moyen affiché de l'essence ordinaire⁶ (2011 à 2015)

	2015	2014	2013	2012	2011
Octobre (¢/l)	105,4	128,0	127,9	134,9	124,2
Novembre (¢/l)	106,8	121,7	129,9	127,2	121,0

⁶ Régie de l'énergie du Québec : <http://www.regie-energie.qc.ca/energie/tableaux.html>.

3 PORTRAIT DE LA MOBILITÉ

À l'automne 2015, au cours d'une journée ouvrable, les résidents de 5 ans et plus du territoire couvert par l'Enquête Origine-Destination de Saguenay effectuaient environ 412 700⁷ déplacements, tous les modes et motifs confondus.

3.1 SELON LE SEXE ET L'ÂGE

Le taux de mobilité, défini comme le nombre total des déplacements divisé par la population, toujours pour les 5 ans et plus, est de 2,71 pour l'ensemble du territoire.

La répartition de la population selon le sexe montre une proportion légèrement plus grande d'hommes que de femmes. Comme observé dans d'autres régions urbaines, les hommes effectuent un plus grand nombre de déplacements que les femmes et montrent donc un taux de mobilité légèrement plus élevé que celles-ci.

Tableau 7 – Mobilité quotidienne selon le sexe (2015), territoire complet

	Hommes		Femmes	
	Nombre	Taux	Nombre	Taux
Estimé de population (5 ans et +)	76 140	50,1 %	75 970	49,9 %
Nombre de déplacements	208 110	50,4 %	204 560	49,6 %
Taux de mobilité	2,73		2,69	
Taux de mobilité total	2,71			

La figure 5 résume la mobilité selon l'âge pour l'ensemble du territoire d'enquête. L'histogramme montre le nombre de déplacements en absolu alors que la courbe illustre le taux de mobilité (nombre de déplacements par personne) pour chaque tranche d'âge. Le plus grand nombre de déplacements ainsi que le taux de mobilité le plus élevé sont observés chez les 30 à 34 ans, traduisant l'intensité des activités liées à la vie familiale. Ce taux décroît régulièrement avec l'âge pour, sans surprise, atteindre son niveau le plus bas chez les 80 ans et plus, passant brusquement en dessous du seuil des deux déplacements par jour.

⁷ Il est à noter que tous les chiffres provenant des enquêtes origine-destination sont des estimations statistiques comportant une marge d'erreur. De façon générale, les volumes de déplacements inférieurs à 300 pour l'Enquête origine-destination 2015 du Saguenay pourraient ne pas être significatifs. De plus, les arrondis peuvent causer des différences apparentes en ce qui a trait aux sommes et aux pourcentages.

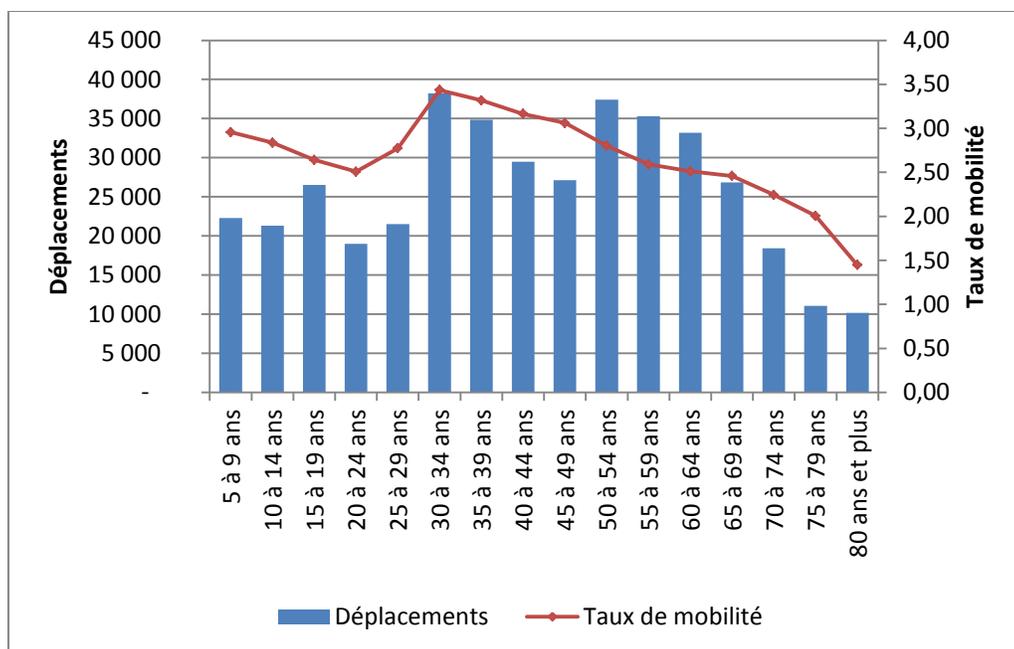


Figure 5 – Mobilité selon l'âge (2015), territoire complet

3.2 SELON LE STATUT D'OCCUPATION

La figure 6 présente le nombre quotidien, en absolu, de déplacements effectués selon le statut d'occupation des résidents du territoire ainsi que le taux de mobilité individuel correspondant. Le statut d'occupation correspond à la déclaration des personnes quant à leur activité prédominante.

Ce sont les travailleurs qui représentent de loin le plus large volume de déplacements sur le réseau. Ils montrent aussi les plus forts taux de mobilité, suivis de très près par les étudiants. Seules les personnes sans emploi enregistrent un taux de mobilité quotidien inférieur à 2.

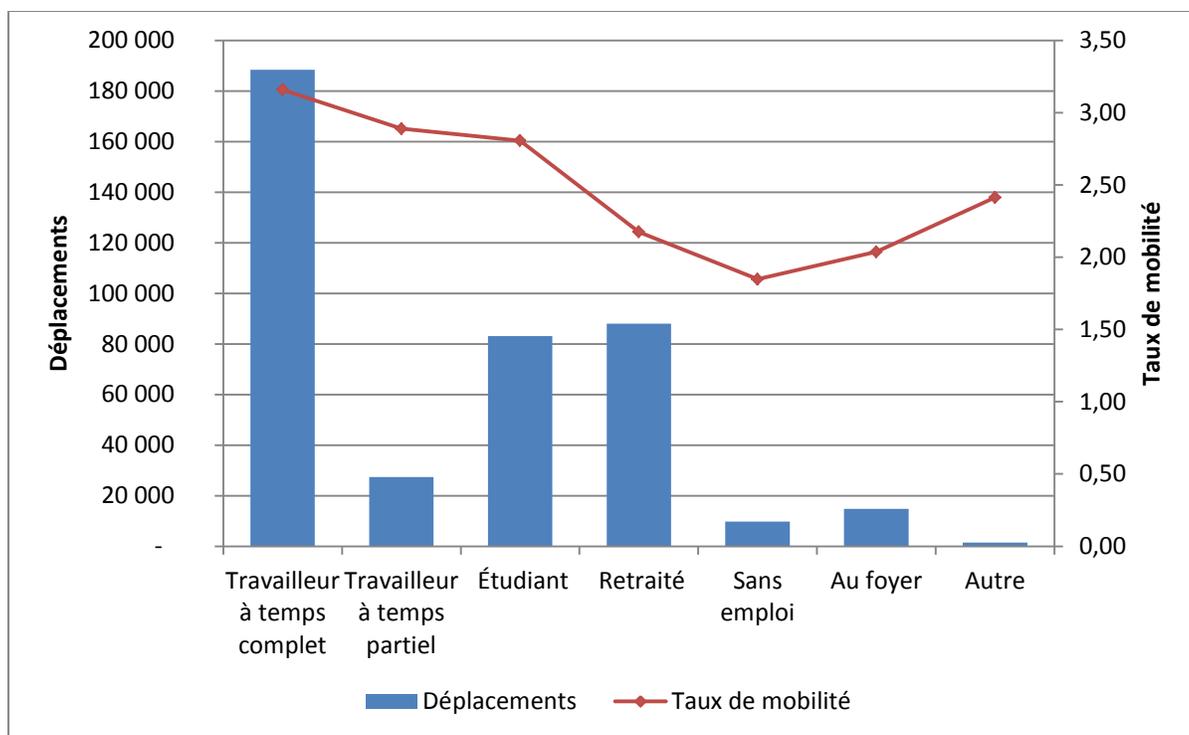


Figure 6 – Mobilité selon le statut d'occupation (2015)

3.3 SELON LA PÉRIODE DE LA JOURNÉE

Le tableau 8 présente le nombre de déplacements selon la période de la journée. On remarque que le plus grand nombre de déplacements s'effectue le jour, entre les deux périodes de pointe. Cependant, l'intensité de la sollicitation du réseau, reflétée dans la moyenne horaire du nombre des déplacements, est plus importante pendant les deux périodes de pointe. Il y a d'ailleurs beaucoup plus de déplacements qui sont effectués pendant la pointe de l'après-midi que pendant celle du matin, les gens s'étant déplacés durant la journée cherchant eux aussi à retourner à leur domicile à la fin de l'après-midi.

Tableau 8 – Nombre de déplacements selon la période de la journée (2015)

Période	Nombre	Taux	Moyenne horaire
Pointe AM	83 890	20,3 %	27 960
Jour	142 140	34,4 %	23 690
Pointe PM	118 070	28,6 %	39 360
Soir/Nuit	68 580	16,6 %	5 720
Total	412 680	100,0 %	

La figure 7 montre la distribution des déplacements selon leur heure de début. Les deux périodes de pointe du matin (6 h à 8 h 59) et du soir (15 h à 17 h 59) ont été fixées d'une durée égale de trois heures. On observe pour chacune d'elle une heure critique qui se situe entre 7 h et 7 h 59 pour la pointe du matin et entre 16 h et 16 h 59 pour la pointe du soir. On enregistre la plus forte intensité horaire de demande en transport pour l'heure de pointe de l'après-midi.

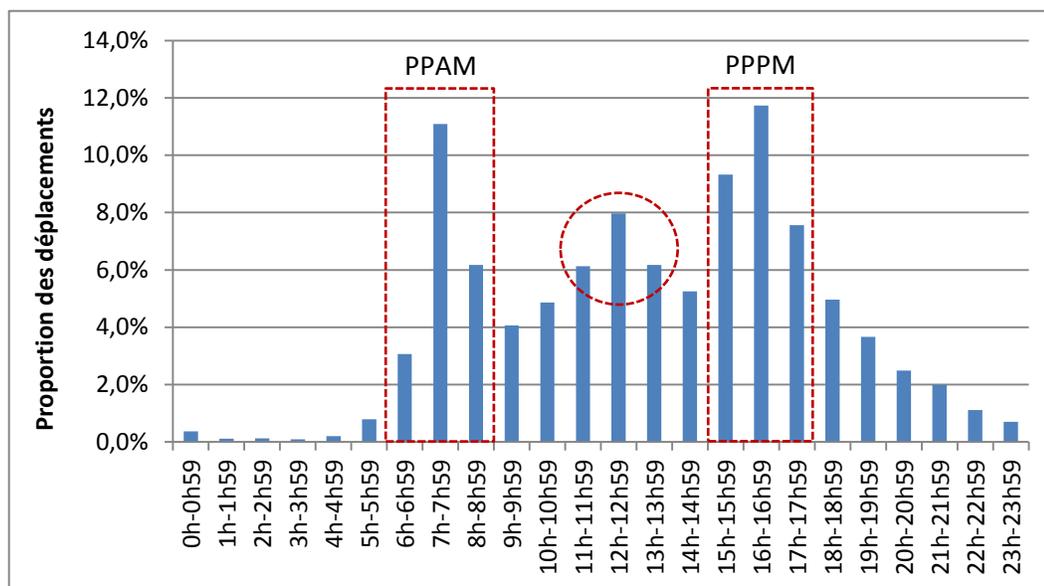


Figure 7 – Distribution horaire des déplacements (2015)

On remarque également une pointe marquée pour l'heure du dîner, avec 8,0 % de la mobilité quotidienne. Ce taux est plus élevé que ceux observés à Sherbrooke en 2012 (5,3 %) et à Trois-Rivières en 2011 (5,8 %).

3.4 SELON LE MOTIF DE DÉPLACEMENT

Le tableau 9 et la figure 8 présentent la répartition des déplacements selon le motif pour 24 h et pour la période de pointe du matin. Les motifs sont définis comme suit :

- ▶ Travail : motifs travail au lieu habituel ou sur un autre lieu, rendez-vous d'affaires ou travail sur la route;
- ▶ Études : motif études ou école;
- ▶ Magasinage : motif magasinage ou commissions (p. ex. : épicerie, grandes surfaces, commerces spécialisés, etc.);
- ▶ Loisir : motifs loisir, sortie au restaurant ou visite d'amis;
- ▶ Autres : motifs santé, reconduire ou chercher quelqu'un ou autre;

- Retour au domicile.

Tableau 9 – Répartition des déplacements selon le motif 24 h et PPAM (2015)

Motifs	24 h		PPAM	
	Nombre	Taux	Nombre	Taux
Travail	67 230	16,3 %	41 250	49,2 %
Étude	29 960	7,3 %	20 970	25,0 %
Magasinage	57 250	13,9 %	2 940	3,5 %
Loisirs	43 720	10,6 %	4 290	5,1 %
Autres	46 040	11,2 %	10 520	12,5 %
Retour au domicile	168 470	40,8 %	3 910	4,7 %
Total	412 670	100,0 %	83 880	100,0 %

Durant la période de pointe du matin, on remarque, sans surprise, que le motif principal des déplacements effectués sur le territoire est le travail (49,2 %), suivi par les études (25,0 %).

Sur une période de 24 h, les déplacements pour les motifs « Magasinage » et « Loisirs » combinés représentent une proportion pratiquement égale (24,5 %) à celle combinée des déplacements pour les motifs « Travail » et « Études » (23,6 %). Ces proportions sont très similaires à celles obtenues lors des plus récentes Enquêtes Origine-Destination de Sherbrooke (2012) et de Trois-Rivières (2011).

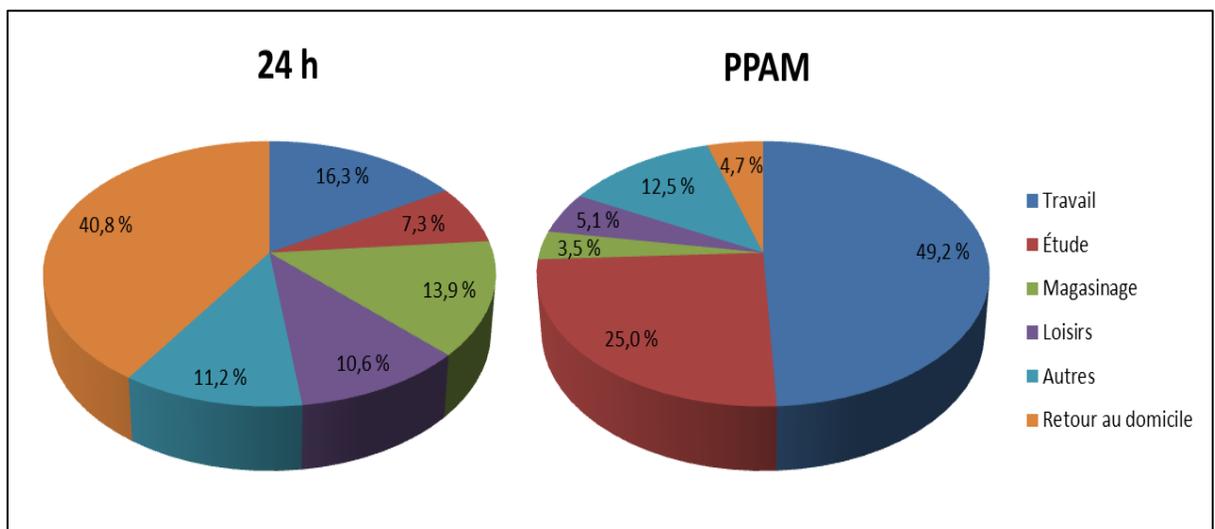


Figure 8 – Répartition des déplacements selon le motif 24 h et PPAM (2015)

3.5 SELON LE MODE DE TRANSPORT

La figure 9 présente la répartition des déplacements selon le mode de transport emprunté⁸ sur le territoire d'enquête pour 24 h et pour la période de pointe du matin.

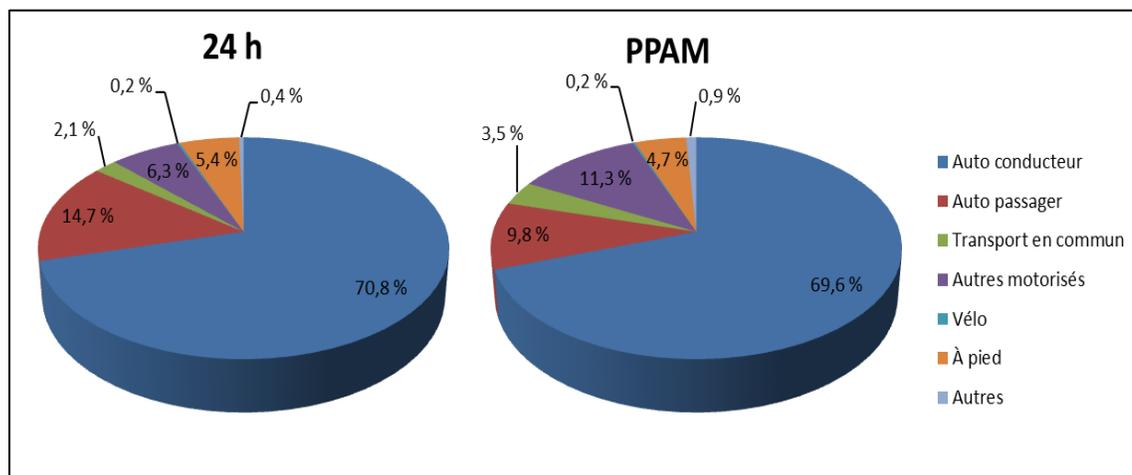


Figure 9 – Répartition des déplacements selon le mode 24 h et PPAM (2015)

Le tableau 10 et le tableau 11 présentent les déplacements décomposés selon les modes empruntés respectivement pour l'ensemble de la journée et pour la période de pointe du matin⁹.

Sur l'ensemble du territoire, on observe que moins de 6 % des déplacements quotidiens ont été faits à pied ou à vélo, tout le reste étant effectué par un mode motorisé. Ce taux descend sous la barre de 5 % en pointe du matin. La proportion des déplacements motorisés est légèrement plus élevée pour les résidents des municipalités périphériques que pour ceux de la ville de Saguenay.

⁸ Dans la section 3.5, il est question des déplacements selon le mode de transport. Un déplacement y est comptabilisé autant de fois qu'il y a de modes empruntés. Par exemple, une personne qui se déplace d'abord en automobile et ensuite en transport en commun donnera lieu à 1 déplacement-personne et 2 déplacements selon le mode de transport. C'est pourquoi le nombre total de déplacements en fonction du mode est plus grand que le nombre de déplacements total présenté ailleurs à la section 3. Parmi les déplacements totaux, on compte près de 1 380 déplacements, dits « multimodaux », qui se sont faits à partir de plus d'un mode de transport.

⁹ Les pourcentages présentés dans ces tableaux représentent la proportion du mode de transport sur le nombre total de déplacements.

Tableau 10 – Déplacements selon le mode de transport - 24 h (2015)

Modes	Ville de Saguenay						Total ville de Saguenay	Municipalités périphériques		Total territoire		
	Chicoutimi		Jonquière		La Baie			Nombre	Taux	Nombre	Taux	
MOTORISÉ	170 790	93,7 %	146 420	94,1 %	40 880	93,3 %	358 090	93,8 %	30 750	94,9 %	388 840	93,9 %
AUTO	157 150	86,2 %	131 700	84,7 %	37 120	84,7 %	325 970	85,4 %	28 020	86,5 %	353 990	85,5 %
<i>Conducteur</i>	130 170	71,4 %	109 270	70,3 %	30 130	68,8 %	269 570	70,6 %	23 580	72,8 %	293 150	70,8 %
<i>Passager</i>	26 980	14,8 %	22 430	14,4 %	6 990	16,0 %	56 400	14,8 %	4 440	13,7 %	60 840	14,7 %
TRANSPORT EN COMMUN	4 840	2,7 %	2 780	1,8 %	840	1,9 %	8 460	2,2 %	<i>130</i>	0,4 %	8 590	2,1 %
AUTRES MOTORISÉS	8 800	4,8 %	11 940	7,7 %	2 920	6,7 %	23 660	6,2 %	2 600	8,0 %	26 260	6,3 %
<i>Autobus scolaire</i>	7 680	4,2 %	10 730	6,9 %	2 660	6,1 %	21 070	5,5 %	2 530	7,8 %	23 600	5,7 %
<i>Taxi</i>	<i>260</i>	0,1 %	470	0,3 %	<i>60</i>	0,1 %	790	0,2 %	<i>20</i>	0,1 %	810	0,2 %
<i>Transport adapté</i>	630	0,3 %	500	0,3 %	<i>190</i>	0,4 %	1 320	0,3 %	<i>40</i>	0,1 %	1 360	0,3 %
<i>Autres</i>	<i>230</i>	0,1 %	<i>240</i>	0,2 %	<i>10</i>	0,0 %	480	0,1 %	<i>10</i>	0,0 %	490	0,1 %
NON MOTORISÉ	10 720	5,9 %	8 590	5,5 %	2 690	6,1 %	22 000	5,8 %	1 460	4,5 %	23 460	5,7 %
<i>Vélo</i>	340	0,2 %	440	0,3 %	<i>40</i>	0,1 %	820	0,2 %	<i>120</i>	0,4 %	940	0,2 %
<i>À pied</i>	10 380	5,7 %	8 150	5,2 %	2 650	6,1 %	21 180	5,6 %	1 340	4,1 %	22 520	5,4 %
AUTRES	770	0,4 %	530	0,3 %	230	0,5 %	1 530	0,4 %	180	0,6 %	1 710	0,4 %
TOTAL	182 280	100,0 %	155 540	100,0 %	43 800	100,0 %	381 620	100,0 %	32 390	100,0 %	414 010	100,0 %

Note : les nombres en italique grisés ainsi que leurs proportions pourraient ne pas être significatifs (voir note de bas de page 7).

Tableau 11 – Déplacements selon le mode de transport - PPAM (2015)

Modes	Ville de Saguenay						Total ville de Saguenay		Municipalités périphériques		Total territoire	
	Chicoutimi		Jonquière		La Baie		Nombre	Taux	Nombre	Taux	Nombre	Taux
MOTORISÉ	34 820	94,2 %	29 330	94,5 %	8 410	92,3 %	72 560	94,1 %	6 950	95,1 %	79 510	94,2 %
AUTO	29 720	80,4 %	24 450	78,8 %	7 000	76,8 %	61 170	79,3 %	5 810	79,5 %	66 980	79,4 %
<i>Conducteur</i>	25 980	70,3 %	21 610	69,6 %	6 000	65,9 %	53 590	69,5 %	5 130	70,2 %	58 720	69,6 %
<i>Passager</i>	3 740	10,1 %	2 840	9,1 %	1 000	11,0 %	7 580	9,8 %	680	9,3 %	8 260	9,8 %
TRANSPORT EN COMMUN	1 640	4,4 %	900	2,9 %	330	3,6 %	2 870	3,7 %	<i>70</i>	1,0 %	2 940	3,5 %
AUTRES MOTORISÉS	3 460	9,4 %	3 980	12,8 %	1 080	11,9 %	8 520	11,1 %	1 070	14,6 %	9 590	11,4 %
<i>Autobus scolaire</i>	3 170	8,6 %	3 640	11,7 %	1 020	11,2 %	7 830	10,2 %	1 050	14,4 %	8 880	10,5 %
<i>Taxi</i>	<i>50</i>	0,1 %	<i>110</i>	0,4 %	-	0,0 %	<i>160</i>	0,2 %	<i>10</i>	0,1 %	<i>170</i>	0,2 %
<i>Transport adapté</i>	<i>200</i>	0,5 %	<i>140</i>	0,5 %	<i>60</i>	0,7 %	400	0,5 %	<i>10</i>	0,1 %	410	0,5 %
<i>Autres</i>	<i>40</i>	0,1 %	<i>90</i>	0,3 %	-	0,0 %	<i>130</i>	0,2 %	-	0,0 %	<i>130</i>	0,2 %
NON MOTORISÉ	1 760	4,8 %	1 500	4,8 %	600	6,6 %	3 860	5,0 %	260	3,6 %	4 120	4,9 %
<i>Vélo</i>	<i>60</i>	0,2 %	<i>60</i>	0,2 %	<i>20</i>	0,2 %	<i>140</i>	0,2 %	<i>30</i>	0,4 %	<i>170</i>	0,2 %
<i>À pied</i>	1 700	4,6 %	1 440	4,6 %	580	6,4 %	3 720	4,8 %	<i>230</i>	3,1 %	3 950	4,7 %
AUTRES	370	1,0 %	210	0,7 %	100	1,1 %	680	0,9 %	100	1,4 %	780	0,9 %
TOTAL	36 950	100,0 %	31 040	100,0 %	9 110	100,0 %	77 100	100,0 %	7 310	100,0 %	84 410	100,0 %

Note : les nombres en italique grisés ainsi que leurs proportions pourraient ne pas être significatifs (voir note de bas de page 7).

3.5.1 *Transport automobile*

Utilisée en tant que conducteur ou passager, l'automobile est de loin le mode de transport le plus sollicité aussi bien pour l'ensemble de la journée que pour la période de pointe du matin, avec des proportions respectives de 86 % et de 79 % des déplacements totaux. Ces proportions sont supérieures à celles observées dans les cinq autres RMR du Québec.

Le tableau 12 et le tableau 13 montrent que le mode auto-conducteur compte pour environ 83 % des déplacements en auto pour toute la journée et pour 88 % en période de pointe du matin. On note que cette proportion est légèrement plus élevée dans les municipalités périphériques que dans la ville de Saguenay.

Par ailleurs, le taux d'occupation des véhicules, défini comme le ratio du nombre total des déplacements en auto sur celui des déplacements auto-conducteur, est de 1,21 pour 24 h et de 1,15 en période de pointe du matin pour l'ensemble du territoire. Ces ratios sont inférieurs à ceux observés pour les autres RMR québécoises, bien qu'ils se rapprochent beaucoup de ceux observés à Trois-Rivières (1,21 pour 24 h et 1,17 en période de pointe du matin).

Dans les municipalités périphériques, tant en période de pointe du matin que sur toute la journée, le taux d'occupation des véhicules est très légèrement inférieur à celui mesuré à Saguenay.

À l'intérieur de la ville de Saguenay, il est intéressant de noter que l'arrondissement de La Baie se distingue par un taux d'occupation plus élevé que partout ailleurs, aussi bien sur 24 h (1,23) qu'en période de pointe du matin (1,17).

Tableau 12 – Répartition de l'utilisation de l'auto et taux d'occupation des véhicules 24h (2015)

	Ville de Saguenay			Total ville de Saguenay	Municipalités périphériques	Total territoire
	Chicoutimi	Jonquière	La Baie			
Auto conducteur	82,8 %	83,0 %	81,2 %	82,7 %	84,1 %	82,8 %
Auto passager	17,2 %	17,0 %	18,8 %	17,3 %	15,9 %	17,2 %
Total auto	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0%
Taux d'occupation	1,21	1,21	1,23	1,21	1,19	1,21

Tableau 13 – Répartition de l'utilisation de l'auto et taux d'occupation des véhicules PPAM (2015)

	Ville de Saguenay			Total ville de Saguenay	Municipalités périphériques	Total territoire
	Chicoutimi	Jonquière	La Baie			
Auto conducteur	87,4 %	88,4 %	85,7 %	87,6 %	88,3 %	87,7 %
Auto passager	12,6 %	11,6 %	14,3 %	12,4 %	11,7 %	12,3 %
Total auto	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Taux d'occupation	1,14	1,13	1,17	1,14	1,13	1,14

3.5.2 *Transport en commun*

Le mode transport en commun¹⁰ (TC) dans la région à l'étude ne compte que pour 2,1 % des déplacements sur 24 h et 3,5 % des déplacements pour la période de pointe du matin.

Sur les 8 590¹¹ déplacements enregistrés pour une journée complète, plus du tiers sont effectués en pointe du matin.

Les déplacements en transport en commun sont essentiellement le fait des résidents de la ville de Saguenay, ceux des municipalités périphériques n'en expliquant que 2 %.

Le tableau 14 montre, sans surprise, que la part modale du transport en commun, calculée par rapport à l'ensemble des déplacements motorisés, exclusion faite des modes actifs (marche, vélo) et autres, est plus importante durant la pointe du matin que sur 24 h.

Tableau 14 – Part modale du transport en commun (2015)

	Ville de Saguenay			Total ville de Saguenay	Municipalités périphériques	Total territoire
	Chicoutimi	Jonquière	La Baie			
24h	2,8 %	1,9 %	2,0 %	2,4 %	0,4 %	2,2 %
PPAM	4,7 %	3,0 %	3,9 %	3,9 %	1,0 %	3,7 %

¹⁰ Le transport en commun ne comprend pas le mode « Transport adapté », lequel est inclus dans la catégorie « Autres motorisés ».

¹¹ Le nombre de déplacements TC enregistré au cours de l'Enquête origine-destination ne reflète pas nécessairement l'achalandage journalier moyen estimé à partir des données annuelles de la Société de transport du Saguenay (STS). D'une part, l'Enquête ne rejoint pas les résidences collectives (universitaires et pour personnes âgées). Elle ne considère pas non plus les déplacements des personnes de passage. D'autre part, certains déplacements TC effectués par des jeunes pour le motif « Études » peuvent avoir été plutôt associés par les répondants au transport scolaire.

En période de pointe du matin, la part modale du transport en commun est de seulement 1 % pour les municipalités périphériques alors qu'elle est quatre fois plus importante pour la ville de Saguenay (3,9 %). C'est l'arrondissement de Chicoutimi qui montre le taux le plus élevé (4,7 %).

3.5.3 *Transport actif*

La période couverte par l'enquête correspond à l'automne et n'est donc pas des plus favorables au transport actif qui englobe les déplacements effectués à pied ou à vélo. Ces deux modes ne représentent qu'environ 6 % des déplacements quotidiens.

Sur 24 heures, le nombre de déplacements à vélo déclaré est non significatif pour les municipalités périphériques et pour l'arrondissement de La Baie, et demeure très faible dans les arrondissements de Chicoutimi et de Jonquière.

La plus large part des déplacements actifs, soit environ 96 %, correspond aux déplacements piétonniers¹², lesquels sont majoritairement le fait des résidents de la ville de Saguenay, que ce soit en période de pointe du matin ou durant la journée entière. Bien qu'en nombre ce soit l'arrondissement de Chicoutimi qui génère le plus de déplacements actifs, il n'en demeure pas moins que c'est l'arrondissement de La Baie qui en enregistre la plus forte proportion (6,1 %).

3.6 SELON LES PRINCIPAUX PÔLES DE DESTINATION

Les principaux pôles vers lesquels les gens se sont déplacés durant une journée ouvrable moyenne d'automne 2015¹³ sont illustrés à la figure 10 sous forme de méta-générateurs, soit des ensembles de lieux rapprochés qui correspondent à des centres commerciaux, des sites institutionnels ou des établissements du réseau de la santé, respectivement identifiés en rouge, bleu et vert. Les points jaunes illustrent quant à eux tous les autres lieux qui génèrent quotidiennement moins de 100 déplacements chacun, peu importe leur nature.

¹² Il est à noter qu'un déplacement piétonnier correspond ici à la marche utilitaire. Celle-ci est définie comme un déplacement entièrement effectué par la marche afin d'atteindre un lieu d'activité concrète. Ainsi, les promenades à pied ou encore la marche pour se rendre à un arrêt d'autobus ne sont pas comptabilisées en soi comme des déplacements piétonniers.

¹³ Pour les déplacements sur 24 h, pour tous modes et motifs, sauf le motif « Retour au domicile ».

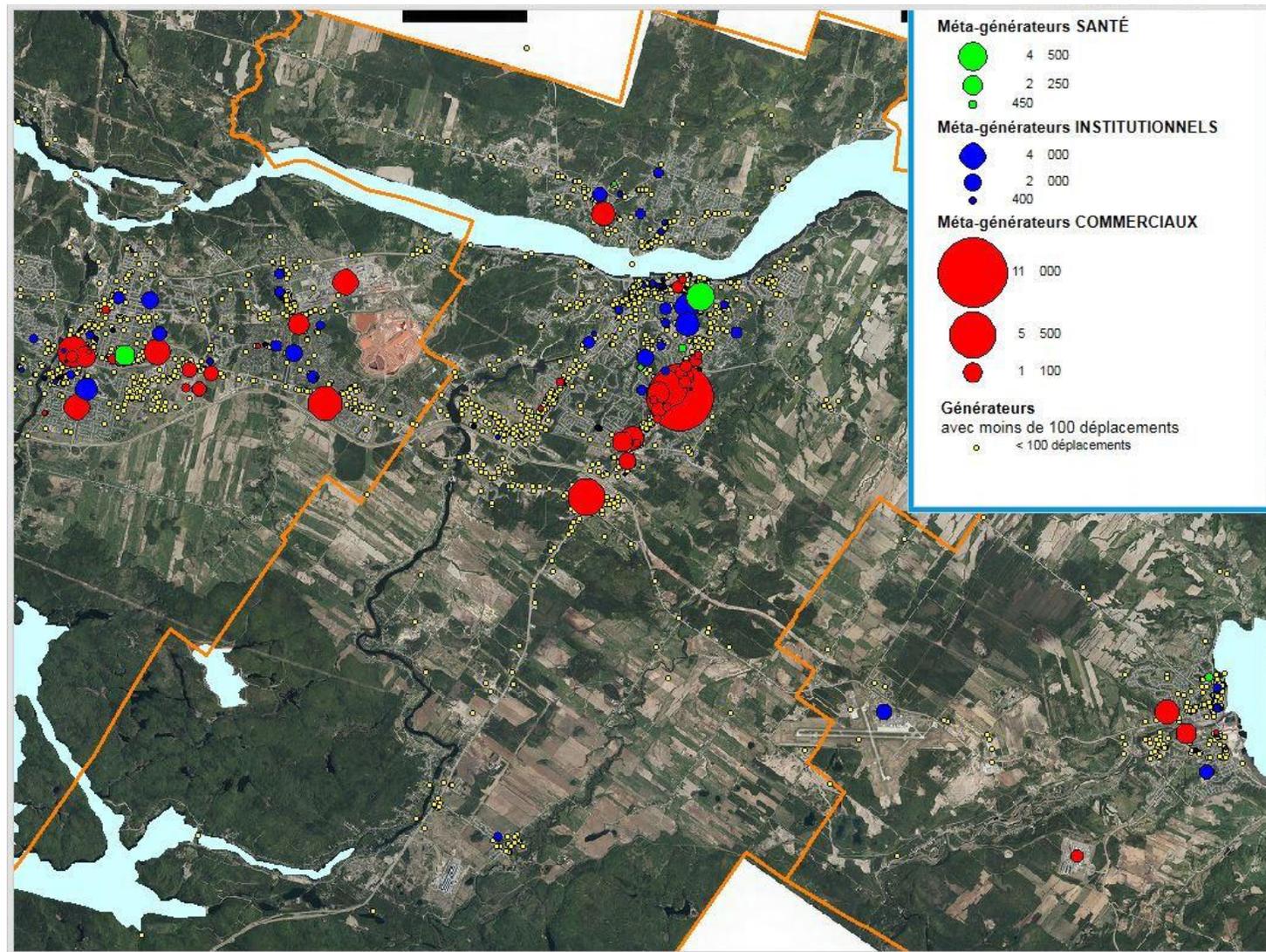


Figure 10 – Carte des méta-générateurs de destination dans Chicoutimi, Jonquière et La Baie

Les 25 pôles les plus importants sont situés dans la ville de Saguenay et attirent ensemble environ 17 % des déplacements quotidiens. Le tableau 15 les présente par ordre décroissant du nombre de déplacements. La Place du Royaume occupe le premier rang (10 150 déplacements), suivi de l'Université du Québec à Chicoutimi (5 050 déplacements) et de l'Hôpital de Chicoutimi (4 520 déplacements).

Tableau 15 – Principaux générateurs – 24 h, tous les modes et motifs, sauf le motif « Retour au domicile » (2015)

Pôle	Nom	Déplacements
1	Place du Royaume, centre commercial - Chicoutimi	10 150
2	Université du Québec à Chicoutimi (UQAC), Campus principal	5 050
3	Hôpital de Chicoutimi	4 520
4	Cégep de Chicoutimi	3 860
5	Costco / Rona - Chicoutimi	3 650
6	Place du Saguenay, centre commercial - Chicoutimi	3 520
7	Cégep de Jonquière	3 230
8	Faubourg Sagamie - Jonquière	3 130
9	Place de la Colline - Chicoutimi	2 670
10	Place Centre-Ville Jonquière, centre commercial	2 570
11	Hôpital de Jonquière CSSS	2 540
12	École polyvalente Arvida - Jonquière	2 100
13	École secondaire de l'Odysée / Dominique-Racine - Chicoutimi	2 060
14	Galeries Jonquière, centre commercial	1 950
15	Rio Tinto Alcan usine Arvida - Jonquière	1 910
16	École secondaire Kénogami - Jonquière	1 830
17	Carrefour St-Hubert centre commercial - Jonquière	1 800
18	Base des Forces canadiennes Bagotville - La Baie	1 740
19	Les Galeries de la Baie	1 660
20	Centre commercial Talbot Barrette - Chicoutimi	1 550
21	Super C Chicoutimi	1 500
22	IGA Extra - Marché Guy Bergeron - Jonquière	1 410
23	École polyvalente Jonquière	1 400
24	Metro Plus P.E. Prix Jonquière	1 390
25	École secondaire des Grandes-Marées - La Baie	1 320
Total		68 510

3.7 SELON LES PRINCIPAUX FLUX DE DÉPLACEMENTS

Le tableau 16 correspond à la matrice origine-destination des déplacements quotidiens, laquelle résume les volumes de déplacements entre les grands secteurs géographiques du territoire d'enquête, pour tous les modes et motifs, sauf le motif « Retour au domicile ».

Tableau 16 – Matrice origine-destination – 24 h, tous les modes et motifs, sauf le motif « Retour au domicile » (2015)

Destination		Ville de Saguenay			Total ville de Saguenay	Municipalités périphériques	Hors territoire	Total général
		Chicoutimi	Jonquière	La Baie				
Origine	Chicoutimi	98 610	10 820	3 100	112 530	1 670	2 400	116 600
	Ville de Saguenay	Jonquière	16 600	65 820	1 310	83 730	830	2 800
La Baie		5 590	1 300	16 830	23 720	<i>270</i>	360	24 350
Total ville de Saguenay		120 800	77 940	21 240	219 980	2 770	5 560	228 310
Municipalités périphériques		5 880	1 590	750	8 220	5 830	750	14 800
Hors territoire		560	360	20	940	20	120	1 080
Total général		127 240	79 890	22 010	229 140	8 620	6 430	244 190

Note : les nombres en italique grisés pourraient ne pas être significatifs. (Voir note de bas de page 7)

La figure 11 présente les grands flux de déplacements entre la ville de Saguenay, les municipalités périphériques et l'extérieur du territoire, pour les déplacements 24 h, pour tous les modes et motifs, sauf le motif « Retour au domicile ». Les flèches droites représentent les interactions des différents secteurs alors que les flèches courbées représentent les déplacements internes dans chacun des secteurs¹⁴. On observe que 90,1 % des déplacements totaux sont des déplacements internes dans la ville de Saguenay. Les déplacements internes dans l'ensemble des municipalités périphériques représentent quant à eux 2,4 % des déplacements totaux. La proportion des déplacements des municipalités périphériques en direction de la ville de Saguenay est d'environ 3,4 % alors qu'en direction inverse elle est de 1,1 %, confirmant le rôle de noyau urbain que joue la ville de Saguenay.

La figure 12 montre ensuite les flux de déplacements entre les différents arrondissements de la ville de Saguenay (répartition des déplacements internes dans la ville de Saguenay)¹⁵. Les arrondissements de Chicoutimi et de Jonquière sont évidemment les secteurs produisant et

¹⁴ Un déplacement est considéré comme interne lorsque l'origine et la destination du déplacement se situent dans le même secteur.

¹⁵ Les pourcentages dans la figure 12 doivent être interprétés comme ceci : 27,0 % des déplacements totaux sont des déplacements internes dans l'arrondissement de Jonquière.

attirant le plus de déplacements. Ces deux arrondissements sont aussi ceux qui génèrent le plus de déplacements internes. On constate que l'arrondissement de Chicoutimi ressort comme un pôle central compte tenu de l'asymétrie des échanges qu'il a avec les deux autres arrondissements.

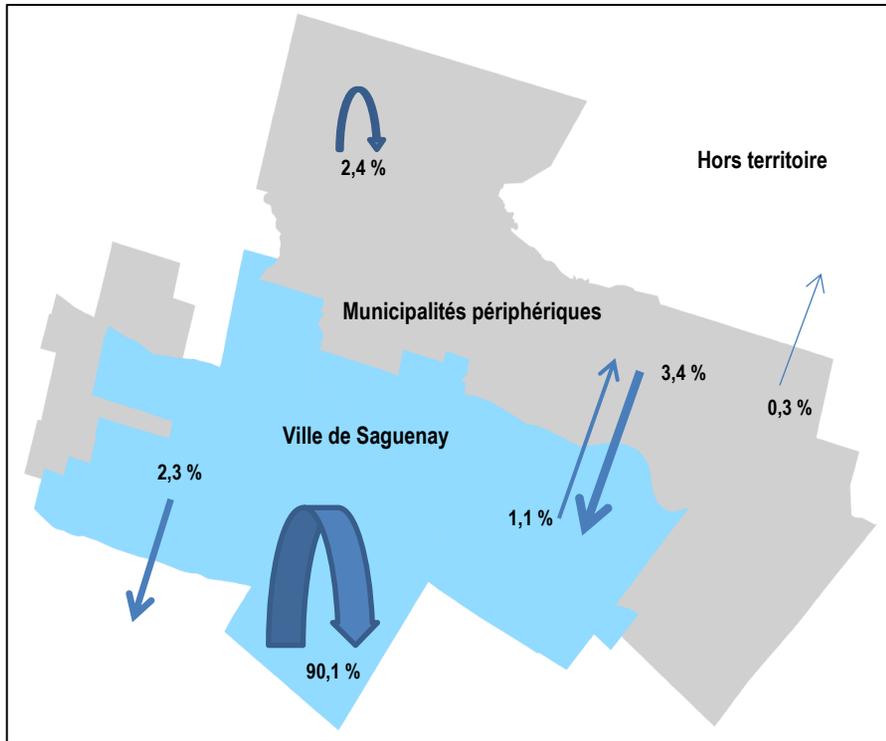


Figure 11 – Répartition régionale des échanges quotidiens

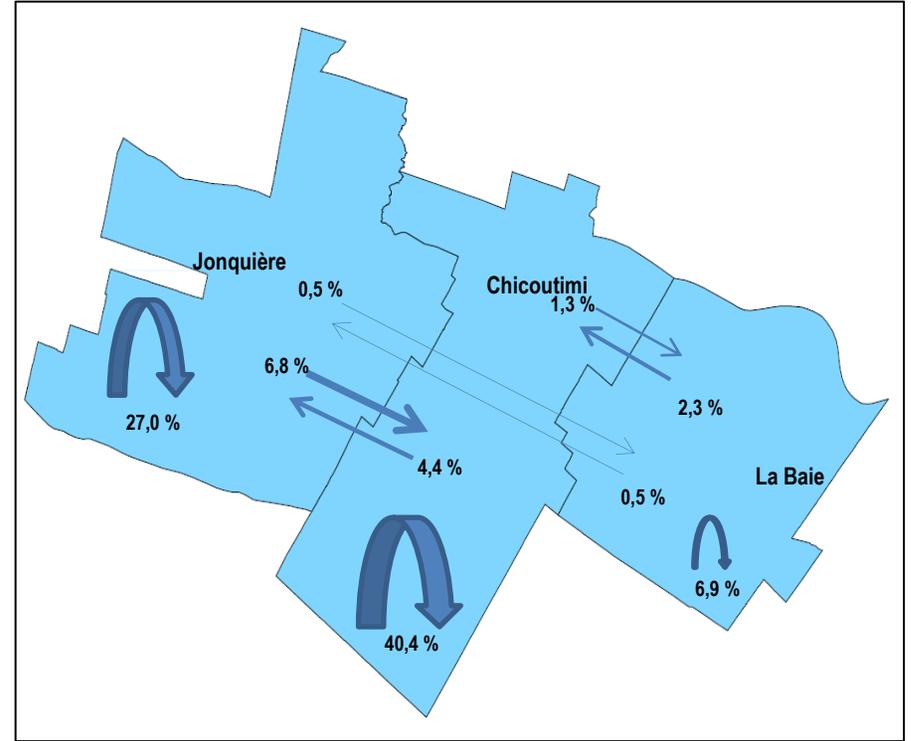


Figure 12 – Répartition des échanges quotidiens dans la ville de Saguenay

4 SYNTHÈSE

Les premiers résultats de l'Enquête Origine-Destination 2015 sur la mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Saguenay nous permettent de dégager les constats suivants :

- ▶ Plus de 412 700 déplacements sont effectués par les résidents du territoire de l'Enquête Origine-Destination pour un jour ouvrable typique de l'automne 2015.
- ▶ Le taux de mobilité moyen est de 2,71 déplacements par jour; son niveau le plus élevé est observé chez les 30 à 34 ans (3,43).
- ▶ Le taux de mobilité des hommes est légèrement supérieur à celui observé chez les femmes;
- ▶ Les heures de pointe s'étendent de 7 h à 8 h le matin, et de 16 h à 17 h l'après-midi.
- ▶ La période de pointe de l'après-midi est plus achalandée que celle du matin.
- ▶ Les résidents de Saguenay font proportionnellement plus de déplacements pendant la période du dîner que ceux de Sherbrooke et Trois-Rivières.
- ▶ Les déplacements pour les motifs « Magasinage » et « Loisirs » représentent une proportion tout aussi importante (24,5 %) que celle des déplacements pour les motifs « Travail » et « Études » (23,6 %), sur 24 heures. Ces proportions sont pratiquement les mêmes que celles obtenues lors des plus récentes Enquêtes Origine-Destination de Sherbrooke (2012) et de Trois-Rivières (2011).
- ▶ La part de marché de l'automobile est plus forte à Saguenay que dans les autres RMR de la province avec un taux d'occupation des véhicules le plus faible aussi bien pour toute la journée que sur la période de pointe du matin.
- ▶ Le transport en commun est peu sollicité avec une part modale (2,2 %) plus faible que celle observée dans les RMR de taille semblable (2,5 % pour Trois-Rivières; 5,1 % pour Sherbrooke).
- ▶ La part de marché du transport actif est plus faible à Saguenay que dans les RMR de taille semblable (Sherbrooke et Trois-Rivières).
- ▶ La plus forte proportion de déplacements actifs est réalisée par les résidents de l'arrondissement de La Baie.
- ▶ Les centres commerciaux attirent les volumes de déplacements quotidiens les plus importants dans la liste des 25 lieux les plus visités.
- ▶ L'asymétrie des échanges entre les secteurs montre que l'arrondissement de Chicoutimi joue un rôle de pôle régional des activités.

