


ENQUÊTES ORIGINE-DESTINATION  
POUR LA RÉGION DE LA CÔTE NORD

RAPPORT FINAL

PROJET N° 091-51083-00



GENIVAR Inc.  
1175, Boul. Lebourgneuf, bureau 300  
Québec (Québec) G2K 0B4  
Téléphone : (418) 780-0878  
Télécopieur : (418) 780-4182



Pierre-Luc Grenon ing., M. Ing.  
# OIQ : 137570  
03-07-2012

Québec, le 3 juillet 2012

**6705-11-ZS01**

**ENQUÊTES ORIGINE-DESTINATION  
POUR LA RÉGION DE LA CÔTE-NORD**

**GENIVAR Inc.**

**3 juillet 2012**

---

---

ÉQUIPE DE RÉALISATION

---

---

***Ministère des Transports du Québec***

Chargé de projet

Marc Larin, urb.

***GENIVAR Inc.***

Chargé de projet

Michel Robitaille, ing., M. Ing.

Ingénieur

Pierre-Luc Grenon, ing., M. Ing.

Technicien principal

François Genest

Secrétariat

Annie Renaud

---

***Référence à citer :***

GENIVAR (2012). *Enquêtes origine-destination pour la région de la Côte-Nord*. Rapport de GENIVAR au ministère des Transports du Québec. 80 pages et annexes.

## TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION .....	1
1.1	Contexte .....	1
1.2	Objectifs .....	1
2.	TERRITOIRE D'ÉTUDE .....	2
3.	LOCALISATION DES POSTES D'ENQUÊTE .....	4
4.	MÉTHODOLOGIE .....	5
4.1	Personnel requis .....	5
4.2	Signalisation .....	5
4.3	Questionnaire .....	6
4.4	Opération du poste d'enquête .....	7
4.5	Saisie .....	8
4.6	Traitement .....	8
4.6.1	Validation .....	8
4.6.2	Imputation .....	8
4.6.3	Expansion .....	9
5.	MATRICES-SYNTHÈSES DE DÉPLACEMENTS .....	10
6.	RÉSULTATS PAR SITE .....	26
6.1	Gare fluviale de Matane .....	26
6.1.1	Profil de la clientèle .....	26
6.1.2	Analyse des déplacements .....	27
6.1.3	Fréquence des déplacements .....	33
6.2	Gare fluviale de Godbout .....	35
6.2.1	Profil de la clientèle .....	35
6.2.2	Analyse des déplacements .....	36
6.2.3	Fréquence des déplacements .....	42
6.3	Gare fluviale de Baie-Comeau .....	44
6.3.1	Profil de la clientèle .....	44
6.3.2	Analyse des déplacements .....	45
6.3.3	Fréquence des déplacements .....	52
6.4	Route 389 direction nord .....	54
6.4.1	Profil de la clientèle .....	54
6.4.2	Analyse des déplacements .....	56
6.4.3	Fréquence des déplacements .....	64
6.5	Route 389 direction sud .....	67
6.5.1	Profil de la clientèle .....	67
6.5.2	Analyse des déplacements .....	69
6.5.3	Fréquence des déplacements .....	76
7.	CONCLUSION .....	79
7.1	Traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout .....	79
7.2	Route 389 .....	79

## LISTE DES FIGURES

Figure 2.1 –	Région administrative de la Côte-Nord.....	3
Figure 3.1 –	Localisation des postes d'enquête.....	4
Figure 5.1 –	Carte des regroupements géographiques pour les matrices-synthèses.....	11
Figure 6.1 –	Motifs de tous les déplacements recensés à Matane.....	27
Figure 6.2 –	Motifs des déplacements recensés à Matane par période (embarquement).....	28
Figure 6.3 –	Représentation spatiale des origines et des destinations des véhicules recensés au poste de la gare fluviale de Matane.....	29
Figure 6.4 –	Principales origines des déplacements recensés au quai de Matane.....	30
Figure 6.5 –	Principales destinations des déplacements recensés au quai de Matane.....	30
Figure 6.6 –	Synthèse des déplacements recensés au quai de Matane.....	32
Figure 6.7 –	Fréquence des déplacements de l'extérieur de la Côte-Nord vers la Côte-Nord au quai de Matane.....	34
Figure 6.8 –	Fréquence des déplacements de l'extérieur de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord au quai de Matane.....	34
Figure 6.9 –	Motifs de tous les déplacements recensés à Godbout.....	36
Figure 6.10 –	Motifs des déplacements recensés à Godbout par période (embarquement).....	37
Figure 6.11 –	Représentation spatiale des origines et des destinations des véhicules recensés au poste de la gare fluviale de Godbout.....	38
Figure 6.12 –	Principales origines des déplacements recensés au quai de Godbout.....	39
Figure 6.13 –	Principales destinations des déplacements recensés au quai de Godbout.....	39
Figure 6.14 –	Synthèse des déplacements recensés au quai de Godbout.....	41
Figure 6.15 –	Fréquence des déplacements de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord au quai de Godbout.....	43
Figure 6.16 –	Fréquence des déplacements de l'extérieur de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord au quai de Godbout.....	43
Figure 6.17 –	Motifs de tous les déplacements recensés à Baie-Comeau.....	45
Figure 6.18 –	Motifs des déplacements recensés à Baie-Comeau par période (embarquement).....	46
Figure 6.19 –	Représentation spatiale des origines et des destinations des véhicules recensés au poste de la gare fluviale de Baie-Comeau.....	47
Figure 6.20 –	Principales origines des déplacements recensés au quai de Baie-Comeau.....	49
Figure 6.21 –	Principales destinations des déplacements recensés au quai de Baie-Comeau.....	49
Figure 6.22 –	Synthèse des déplacements recensés au quai de Baie-Comeau.....	51
Figure 6.23 –	Fréquence des déplacements de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord au quai de Baie-Comeau.....	53
Figure 6.24 –	Fréquence des déplacements de l'extérieur de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord au quai de Baie-Comeau.....	53
Figure 6.25 –	Motifs de tous les déplacements recensés sur la route 389 en direction nord.....	56
Figure 6.26 –	Motifs des déplacements recensés sur la route 389 en direction nord.....	57
Figure 6.27 –	Représentation spatiale des origines et des destinations des véhicules recensés au poste de la route 389 en direction nord.....	58
Figure 6.28 –	Principales origines des déplacements recensés sur la route 389 en direction nord.....	59

Figure 6.29 – Principales destinations des déplacements recensés sur la route 389 en direction nord.....	60
Figure 6.30 – Synthèse des déplacements recensés sur la route 389 en direction nord .....	63
Figure 6.31 – Fréquence des déplacements de la Côte-Nord vers la Côte-Nord sur la route 389 en direction nord.....	65
Figure 6.32 – Fréquence des déplacements de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord sur la route 389 en direction nord.....	65
Figure 6.33 – Fréquence des déplacements de l'extérieur de la Côte-Nord vers la Côte-Nord sur la route 389 en direction nord.....	66
Figure 6.34 – Fréquence des déplacements de l'extérieur de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord sur la route 389 en direction nord.....	66
Figure 6.35 – Motifs de tous les déplacements recensés sur la route 389 en direction sud .....	69
Figure 6.36 – Motifs des déplacements recensés sur la route 389 en direction sud.....	70
Figure 6.37 – Représentation spatiale des origines et des destinations des véhicules recensés au poste de la route 389 en direction sud .....	71
Figure 6.38 – Principales origines des déplacements recensés sur la route 389 en direction sud ..	72
Figure 6.39 – Principales destinations des déplacements recensés sur la route 389 en direction sud.....	73
Figure 6.40 – Synthèse des déplacements recensés sur la route 389 en direction sud .....	75
Figure 6.41 – Fréquence des déplacements de la Côte-Nord vers la Côte-Nord sur la route 389 en direction sud.....	77
Figure 6.42 – Fréquence des déplacements de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord sur la route 389 en direction sud.....	77
Figure 6.43 – Fréquence des déplacements de l'extérieur de la Côte-Nord vers la Côte-Nord sur la route 389 en direction sud.....	78
Figure 6.44 – Fréquence des déplacements de l'extérieur de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord sur la route 389 en direction sud.....	78

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 3.1 – Postes d’enquête.....	4
Tableau 5.1 – Liste des regroupements géographiques pour les matrices-synthèses .....	10
Tableau 5.2 – Matrice-synthèse des déplacements au quai de Matane pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période du matin .....	12
Tableau 5.3 – Matrice-synthèse des déplacements au quai de Matane pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période hors-pointe.....	13
Tableau 5.4 – Matrice-synthèse des déplacements au quai de Matane pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période de fin d’après-midi .....	14
Tableau 5.5 – Matrice-synthèse des déplacements au quai de Godbout pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période du matin .....	15
Tableau 5.6 – Matrice-synthèse des déplacements au quai de Godbout pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période hors-pointe.....	16
Tableau 5.7 – Matrice-synthèse des déplacements au quai de Baie-Comeau pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période de fin d’après-midi.....	17
Tableau 5.8 – Matrice-synthèse des déplacements sur la route 389 en direction nord pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période du matin.....	18
Tableau 5.9 – Matrice-synthèse des déplacements sur la route 389 en direction nord pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période hors-pointe.....	19
Tableau 5.10 – Matrice-synthèse des déplacements sur la route 389 en direction nord pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période de fin d’après-midi.....	20
Tableau 5.11 – Matrice-synthèse des déplacements sur la route 389 en direction nord pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période du soir.....	21
Tableau 5.12 – Matrice-synthèse des déplacements sur la route 389 en direction sud pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période du matin.....	22
Tableau 5.13 – Matrice-synthèse des déplacements sur la route 389 en direction sud pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période hors-pointe.....	23
Tableau 5.14 – Matrice-synthèse des déplacements sur la route 389 en direction sud pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période de fin d’après-midi.....	24
Tableau 5.15 – Matrice-synthèse des déplacements sur la route 389 en direction sud pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période du soir.....	25
Tableau 6.1 – Statistiques du poste de Matane à l’embarquement de la gare fluviale.....	26
Tableau 6.2 – Composition de la circulation à la gare fluviale de Matane.....	26
Tableau 6.3 – Principales paires entre les origines et les destinations recensées au poste de la gare fluviale de Matane.....	31
Tableau 6.4 – Statistiques du poste de Godbout à l’embarquement de la gare fluviale.....	35
Tableau 6.5 – Composition de la circulation à la gare fluviale de Godbout.....	35
Tableau 6.6 – Principales paires entre les origines et les destinations recensées au poste de la gare fluviale de Godbout.....	40
Tableau 6.7 – Statistiques du poste de Baie-Comeau à l’embarquement de la gare fluviale.....	44
Tableau 6.8 – Composition de la circulation à la gare fluviale de Baie-Comeau.....	44
Tableau 6.9 – Principales paires entre les origines et les destinations recensées au poste de la gare fluviale de Baie-Comeau.....	50
Tableau 6.10 – Statistiques du poste de la route 389 en direction nord.....	54
Tableau 6.11 – Composition de la circulation sur la route 389 en direction nord.....	55

Tableau 6.12 – Destinations des automobilistes circulant sur la route 389 en direction nord .....	61
Tableau 6.13 – Principales paires entre les origines et les destinations recensées au poste de la route 389 en direction nord .....	62
Tableau 6.14 – Statistiques du poste de la route 389 en direction sud.....	67
Tableau 6.15 – Composition de la circulation sur la route 389 en direction sud.....	68
Tableau 6.16 – Principales paires entre les origines et les destinations recensées au poste de la route 389 en direction sud .....	74

---

---

## ANNEXES

---

---

Annexe A	Planche de signalisation utilisée pour l'enquête en bordure de la route 389
Annexe B	Questionnaire des enquêtes en bordure de route



## **1. INTRODUCTION**

### **1.1 Contexte**

Suite à l'augmentation de l'activité économique à l'est de Godbout et au parachèvement de la Trans-Labrador entre Fermont et RedBay, le ministère des Transports du Québec a demandé la réalisation d'enquêtes-cordon dont le but était de recenser et de caractériser certains déplacements effectués dans la région de la Côte-Nord. Le ministère des Transports du Québec a retenu les services professionnels de GENIVAR inc. pour réaliser les enquêtes origine-destination en bordure de route aux traverses fluviales Matane-Baie-Comeau-Godbout et sur la route 389 à la hauteur du kilomètre 23. Les résultats de ces enquêtes serviront aux fins d'analyse et de planification des systèmes et réseaux de transport actuels et projetés de la région de la Côte-Nord.

Le rapport comprend 7 chapitres. Le chapitre 2 présente le territoire d'étude. Le chapitre 3 localise les postes d'enquête alors que le chapitre 4 présente la méthodologie. Le chapitre 5 présente les matrices-synthèses de déplacements. Enfin, le chapitre 6 est réservé à la description des résultats pour chacun des postes et le chapitre 7 est la conclusion.

### **1.2 Objectifs**

L'objectif du mandat est de dresser un portrait de la mobilité au moyen d'enquêtes de circulation réalisées en bordure de route. Ces enquêtes sont réalisées à des endroits ciblés par la Direction de la Côte-Nord du ministère des Transports du Québec et elles visent à connaître, entre autres, l'origine, la destination et le but des déplacements des usagers de la route.

## 2. TERRITOIRE D'ÉTUDE

Le territoire d'étude couvre la région administrative de la Côte-Nord. Cette région est située sur la rive nord du Saint-Laurent et elle est bordée à l'ouest par le fjord du Saguenay, au sud par le fleuve Saint-Laurent, à l'est par le Labrador et au nord par le Nord-du-Québec.

Elle s'étend d'ouest en est, de Tadoussac à Blanc-Sablon, et couvre le quart de la superficie du Québec. Cette région a une superficie d'environ 237 000 km<sup>2</sup> et une population de près de 96 000 (2011) habitants, ce qui donne une densité d'environ 0,4 habitant par kilomètre carré<sup>1</sup>.

La Côte-Nord compte 33 municipalités dont les plus importantes sont Baie-Comeau et Sept-Îles.

Les principaux axes routiers sont :

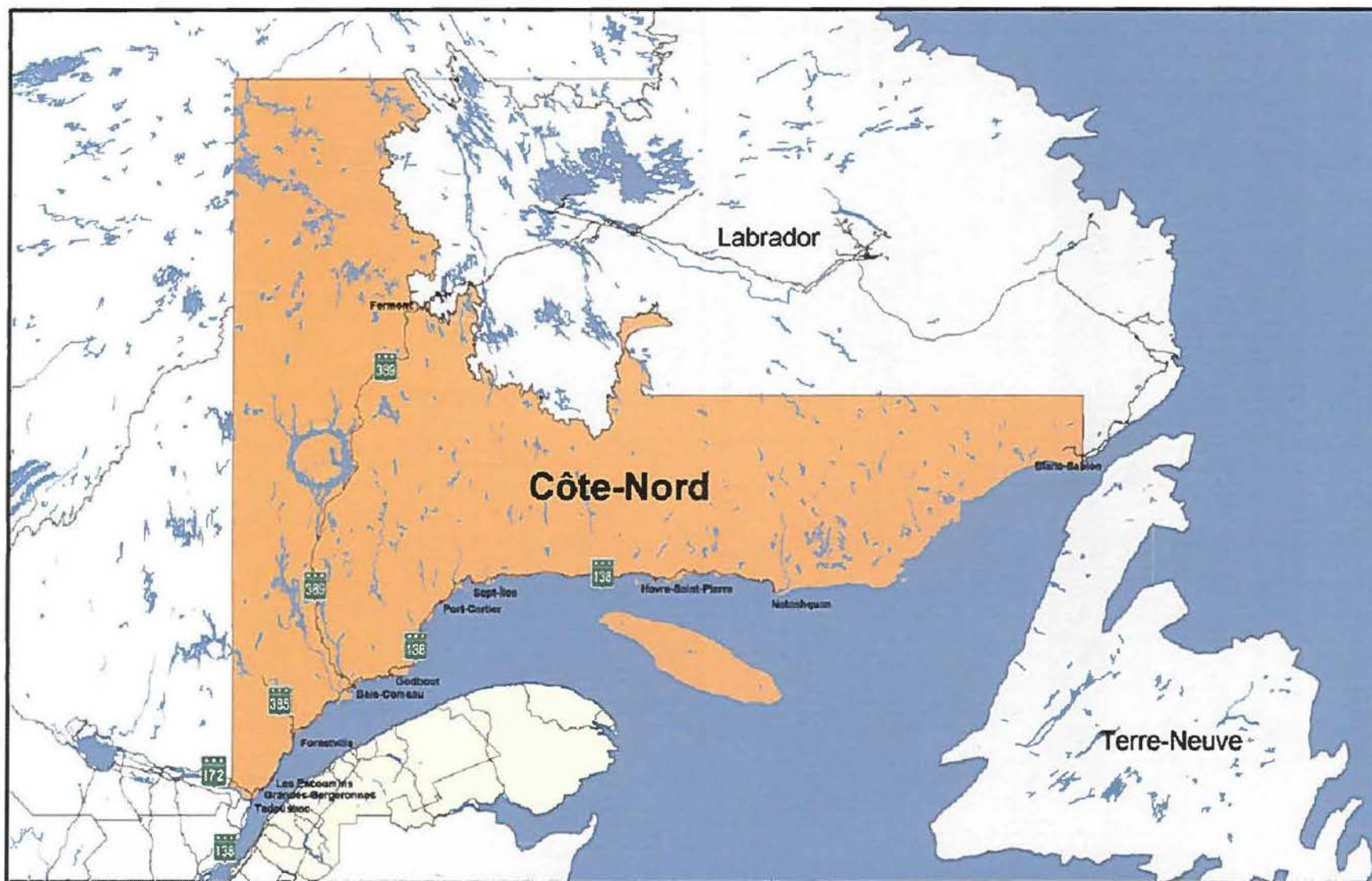
- Route 138 : relie Tadoussac à Natashquan et Vieux-Fort à Blanc-Sablon
- Route 172 : relie la région de la Côte-Nord à celle du Saguenay
- Route 385 : relie Forestville à Labrieville
- Route 389 : relie Baie-Comeau au Labrador et se connecte sur la Trans-Labrador

La figure 2.1 illustre la région administrative de la Côte-Nord, de même que ses principales municipalités.

---

<sup>1</sup> INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2012), *09 – La Côte-Nord ainsi que ses MRC et TE*, Gouvernement du Québec, URL : [http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/region\\_09/region\\_09\\_00.htm](http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/region_09/region_09_00.htm)

Figure 2.1 – Région administrative de la Côte-Nord



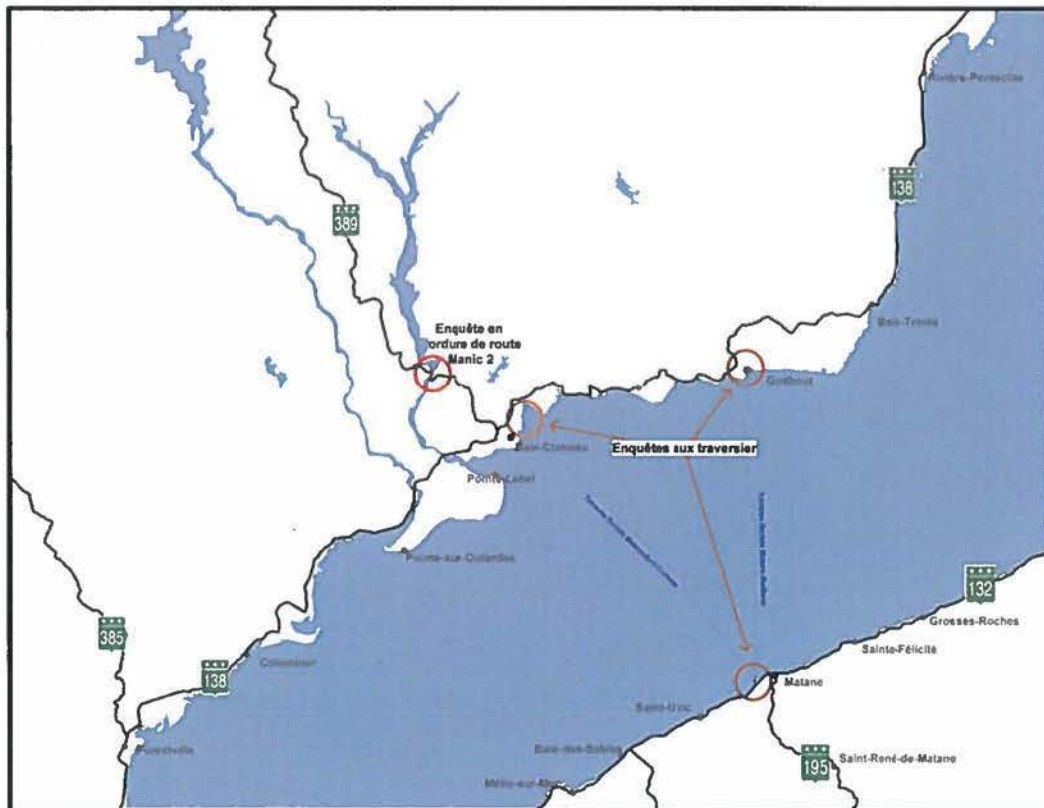
### 3. LOCALISATION DES POSTES D'ENQUÊTE

Les enquêtes ont été réalisées aux trois points d'embarquement de la traverse fluviale Matane–Baie-Comeau–Godbout ainsi que dans les deux directions sur la route 389, dans le secteur du barrage Manic 2, à la hauteur du kilomètre 23. La figure 3.1 présente la localisation des postes d'enquête.

Tableau 3.1 – Postes d'enquête

Site	Municipalité	Localisation	Nombre moyen de véhicules attendu
1	Matane	Gare de Matane 1410, rue de Matane sur Mer	59 (par traverse)
2	Godbout	Gare de Godbout 117, rue Pascal-Comeau	59 (par traverse)
3	Baie-Comeau	Gare de Baie-Comeau 14, route Maritime	59 (par traverse)
4	TNO Rivière-aux-Outardes	00389-01-040 1+550 (KM23) Direction NORD	428 (de 4h00 à 22h00)
5	TNO Rivière-aux-Outardes	00389-01-040 1+550 (KM23) Direction SUD	495 (de 4h00 à 22h00)

Figure 3.1 – Localisation des postes d'enquête



## **4. MÉTHODOLOGIE**

### **4.1 Personnel requis**

En fonction du débit estimé de véhicules aux endroits visés par les enquêtes, un nombre d'enquêteurs à y affecter a été déterminé. En plus des enquêteurs, un chef d'équipe a été déployé à chacun des sites afin de s'assurer du bon déroulement des enquêtes et de gérer la file d'attente.

Sur la route 389, un patrouilleur devait s'assurer que la signalisation en place était adéquate et qu'aucun panneau n'était tombé. Deux signaleurs ont également été postés de chaque côté du poste d'enquête pour diriger la circulation et la faire ralentir. Un comptage manuel en classification nécessitant deux (2) releveurs a été exécuté en même temps (4h à 22h) que l'enquête en bordure de route afin d'avoir les débits de circulation exacts dans le but de faire l'expansion des résultats.

### **4.2 Signalisation**

Une adaptation de la planche du MTQ TCD-078 a été approuvée par un ingénieur et utilisée pour la signalisation du poste de la route 389. Elle est présentée à l'annexe A. GENIVAR inc. a retenu les services du Groupe Bobson pour réaliser l'installation de la signalisation pendant l'enquête de la route 389 et assurer un éclairage adéquat du poste en dehors des heures d'ensoleillement. Des véhicules avec flèches et gyrophares étaient présents à l'emplacement des enquêteurs pour accroître la visibilité du poste d'enquête et des travailleurs.

Aux traverses fluviales, comme l'enquête se déroulait dans l'aire d'attente des véhicules, GENIVAR inc. a utilisé un camion avec une flèche et un gyrophare, de même qu'un panneau T-170-1 à l'entrée de l'aire d'attente. Les enquêteurs étaient identifiés à l'aide de leurs équipements de sécurité personnels, soient un dossard, un casque et des bottes de sécurité.

### 4.3 Questionnaire

Le questionnaire pour faire les enquêtes a été fourni par le MTQ. Les enquêteurs devaient enquêter les automobilistes sur l'origine et la destination de leur déplacement en cours. Ainsi, on cherchait à savoir la municipalité d'origine et de destination de leur déplacement si celles-ci étaient situées au Québec ou à Terre-Neuve-et-Labrador. Lorsque l'origine ou la destination du déplacement se trouvait dans une autre province, seule la province ou l'état dans le cas des États-Unis était noté.

Les automobilistes étaient également enquêtés sur le but de leur déplacement. Les choix de réponses étaient :

- Travail
- Études
- Magasinage / Affaires personnelles (rendez-vous)
- Reconduire / Chercher quelqu'un
- Vacances / Loisirs / Visite
- Autres

Le retour au domicile ne faisait pas partie des choix de réponses, de sorte que la question sur le but revenait à connaître l'activité qui a généré le déplacement.

Par la suite, les automobilistes étaient interrogés sur la fréquence de leurs déplacements, à savoir s'ils l'exécutaient plusieurs fois par semaine, quelques fois par mois, quelques fois par année ou moins.

Enfin, l'enquêteur devait indiquer quels étaient le type de véhicule et le nombre d'occupants à bord. Les choix pour le type de véhicules étaient :

- Automobile ou fourgonnette
- Camion léger / minibus
- Véhicule récréatif / motorisé
- Véhicule lourd – 1 unité
- Véhicule lourd – 2 unités
- Véhicule lourd – 3 unités
- Autobus
- Motocyclette
- Autres

Pour la présentation des résultats et des matrices, des regroupements ont été faits entre les types de véhicules afin d'avoir deux classes : véhicules légers et véhicules lourds :

Véhicules légers	Véhicules lourds
Automobile ou fourgonnette Camion léger / minibus Motocyclette	Véhicule récréatif / motorisé Véhicule lourd – 1 unité Véhicule lourd – 2 unités Véhicule lourd – 3 unités Autobus

Le questionnaire des enquêtes est présenté à l'annexe B.

#### 4.4 Opération du poste d'enquête

Pour les postes d'enquêtes aux quais de Matane, Godbout et Baie-Comeau, les enquêteurs devaient être présents 90 minutes avant le départ du navire.

Pour les enquêtes sur la route 389 (4h00 à 22h00), les signaleurs, les releveurs, les enquêteurs, le chef d'équipe et le patrouilleur devaient être présents au moins trente (30) minutes à l'avance de façon à ce que tout soit en ordre pour débiter à l'heure prévue. Les enquêteurs étaient placés en ligne, de façon à ce que chaque enquêteur puisse interviewer un véhicule en même temps. Ainsi, le premier enquêteur questionnait le premier conducteur à l'arrêt, le deuxième enquêteur questionnait le deuxième véhicule et ainsi de suite. Dans le cas où il se formait une file d'attente, celle-ci devait être gérée par le chef d'équipe.

Une vérification régulière des questionnaires était faite pour valider s'ils étaient remplis correctement et pour corriger les oublis, la lisibilité des réponses, etc. dans le but de rectifier au besoin les consignes et d'obtenir des questionnaires remplis de façon homogène.

Tout au long de l'enquête, le patrouilleur faisait des allers-retours pour s'assurer que la signalisation était demeurée conforme et qu'aucun panneau n'était tombé. Par ailleurs, dans le cas où il y avait une file d'attente, ce dernier avait la responsabilité de mesurer la durée de celle-ci et d'en informer le chef d'équipe pour faciliter la prise de décision dans la gestion de la file.

Toutes les 30 minutes, les questionnaires d'enquêtes remplis étaient récupérés et placés dans des enveloppes identifiées pour chaque site.

Aux traverses fluviales, les enquêteurs circulaient dans les rangées de véhicules afin d'aborder les conducteurs et leur poser les questions. Si le conducteur était

absent de son véhicule, le véhicule était identifié à l'aide d'un Post-It et l'enquêteur y retournait plus tard.

#### 4.5 Saisie

Afin de saisir les questionnaires, le MTQ a mis à la disposition de GENIVAR inc. le logiciel qu'il a développé pour supporter la saisie informatique en différé des questionnaires d'enquêtes O-D routières. Ce logiciel SARER (Saisie assistée des Relevés d'Enquêtes Routières) est développé sous MS-ACCESS. Il contient notamment des menus déroulants pour le repérage et il permet de codifier instantanément les choix de réponses possibles grâce à des bases de données géographiques pré-géocodées.

#### 4.6 Traitement

##### 4.6.1 Validation

Les informations saisies ont été codifiées à partir des bases de données associées au logiciel. Au besoin, internet et Google Earth ont été utilisés pour la recherche, la validation et la codification des lieux d'origine et de destination non répertoriés dans la base de données du MTQ.

Les questionnaires qui avaient une variable critique manquante, c'est-à-dire l'origine ou la destination, ont été rejetés. Ceux qui avaient une variable non-critique manquante ou imprécise ont été identifiés à même le questionnaire ainsi que dans la base de données. Ces informations sont celles requises pour élaborer les matrices de déplacement (type de véhicules, motif et période).

##### 4.6.2 Imputation

Pour l'imputation, une vérification a d'abord été réalisée parmi tous les enregistrements à imputer afin de valider si l'information manquante pouvait être déduite à partir de la destination, du motif ou de la fréquence. Si c'était le cas, la valeur manquante était imputée.

Pour les autres questionnaires contenant des informations manquantes, l'ensemble des déplacements pour un poste donné a été regroupé par paire d'origine et de destination avant d'être trié par période, type de véhicule et motif. Lorsque le tri mettait en évidence des enregistrements incomplets, les champs à



imputer étaient remplis de façon proportionnelle à la fréquence des déplacements similaires.

Les variables non-critiques imputées ont été identifiées dans les champs correspondants de la base de données.

#### 4.6.3 Expansion

Les observations collectées pendant l'enquête ne constituent qu'un échantillon du nombre total de déplacements circulant à chaque période aux sites enquêtés. Un facteur d'expansion a dû être appliqué à chacun des déplacements enquêtés afin de représenter l'ensemble de la circulation à un site donné.

Pour calculer les facteurs d'expansion sur la route 389, le comptage manuel qui a été réalisé au site d'enquête a été utilisé. Un compteur automatique et une paire de tubes pneumatiques ont aussi été installés pour permettre de valider la classification du comptage manuel.

Pour les sites situés sur des quais d'embarquement, les véhicules ne pouvant être interrogés, soit à cause du refus ou de l'absence du conducteur, étaient identifiés par un questionnaire vide et c'est le nombre total de questionnaires qui a servi de comptage manuel.

## 5. MATRICES-SYNTHÈSES DE DÉPLACEMENTS

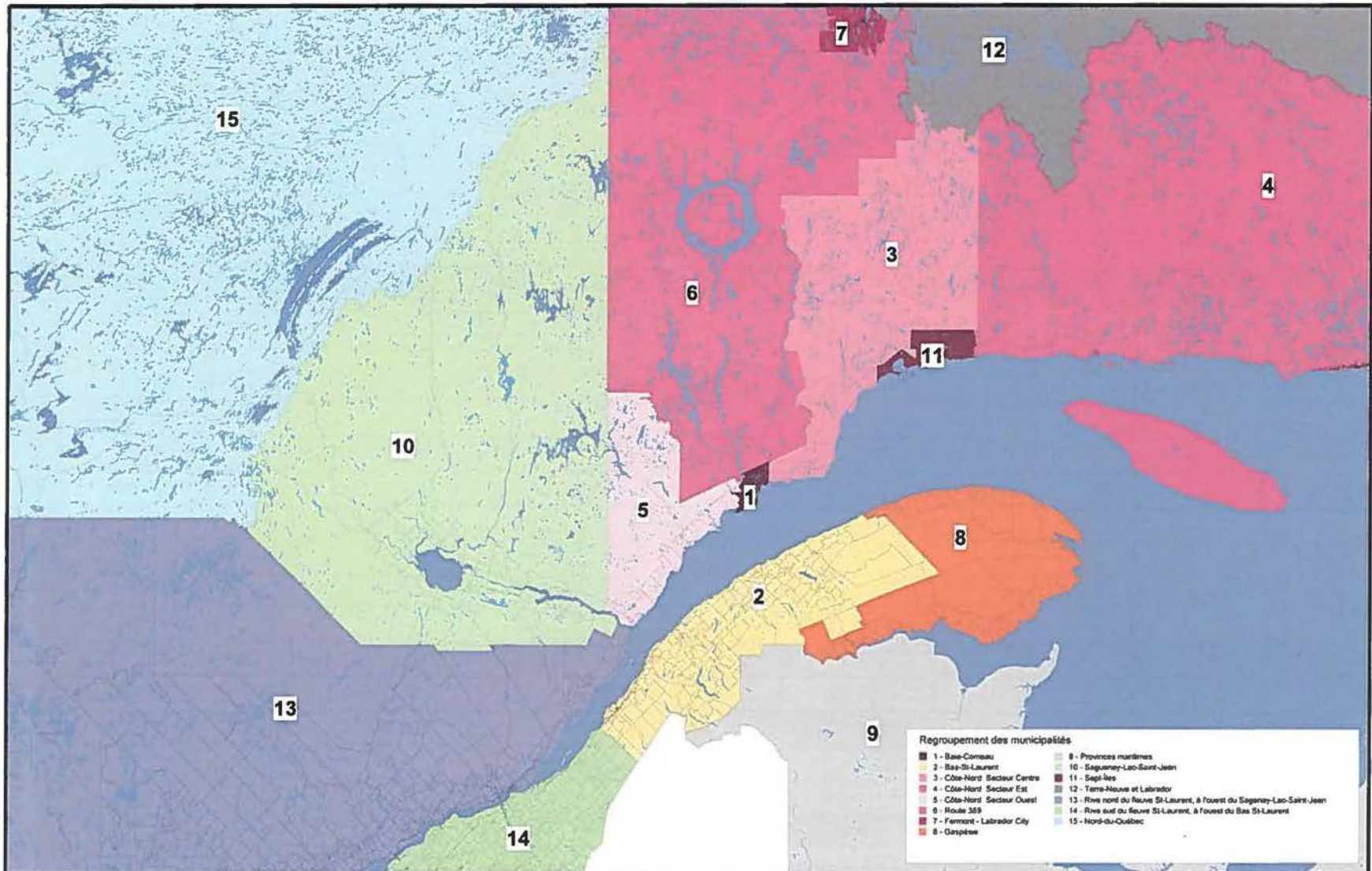
Cette section présente les matrices synthèses des déplacements pour chacun des cinq (5) postes d'enquête. Les matrices sont présentées en fonction de chacune des périodes d'enquête pour tous les postes.

Les origines et les destinations des déplacements ont été regroupées en fonction de 15 secteurs géographiques définis par le MTQ. Le tableau 5.1 liste ces regroupements alors que la figure 5.1 les illustre.

**Tableau 5.1 – Liste des regroupements géographiques pour les matrices-synthèses**

Numéro	Regroupement
1	Baie-Comeau
2	Bas-Saint-Laurent
3	Côte-Nord Secteur Centre
4	Côte-Nord Secteur Est
5	Côte-Nord Secteur Ouest
6	Route 389
7	Fermont – Labrador City
8	Gaspésie
9	Provinces maritimes (Nouveau Brunswick, Nouvelle Écosse, Île-du-Prince-Édouard)
10	Saguenay-Lac-Saint-Jean
11	Sept-Îles
12	Terre-Neuve et Labrador
13	Rive-nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Saguenay-Lac-Saint-Jean
14	Rive-sud du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Bas-Saint-Laurent (inclut les États-Unis)
15	Nord-du-Québec

Figure 5.1 – Carte des regroupements géographiques pour les matrices-synthèses



**Tableau 5.2 – Matrice-synthèse des déplacements au quai de Matane pour tous les véhicules  
et tous les motifs lors de la période du matin**

		DESTINATIONS														TOTAL	
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N		
ORIGINES	A	Baie-Comeau															0
	B	Bas-Saint-Laurent	7		6	2	1		1			1	10				28
	C	Côte-Nord - Secteur Centre															0
	D	Côte-Nord - Secteur Est															0
	E	Côte-Nord - Secteur Ouest															0
	F	Route 389															0
	G	Fermont - Labrador City															0
	H	Gaspésie							1				1				2
	I	Provinces maritimes												2			2
	J	Saguenay - Lac-Saint-Jean															0
	K	Sept-Îles															0
	L	Terre-Neuve-et-Labrador															0
	M	Rive-Nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Saguenay-Lac-Saint-Jean															0
	N	Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Bas-Saint-Laurent											1				1
TOTAL			7	0	6	2	1	0	2	0	0	1	12	2	0	0	33

**Tableau 5.3 – Matrice-synthèse des déplacements au quai de Matane pour tous les véhicules  
et tous les motifs lors de la période hors-pointe**

		DESTINATIONS														TOTAL	
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N		
ORIGINES	A	Baie-Comeau															0
	B	Bas-Saint-Laurent	6		3	1	1		1			1	15		2	1	31
	C	Côte-Nord - Secteur Centre															0
	D	Côte-Nord - Secteur Est															0
	E	Côte-Nord - Secteur Ouest															0
	F	Route 389															0
	G	Fermont - Labrador City															0
	H	Gaspésie	7		1			1	1							1	11
	I	Provinces maritimes							1								1
	J	Saguenay - Lac-Saint-Jean															0
	K	Sept-Îles															0
	L	Terre-Neuve-et-Labrador															0
	M	Rive-Nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Saguenay-Lac-Saint-Jean			1												1
	N	Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Bas-Saint-Laurent															0
TOTAL		13	0	5	1	1	1	3	0	0	1	15	0	2	2	44	

**Tableau 5.4 – Matrice-synthèse des déplacements au quai de Matane pour tous les véhicules  
et tous les motifs lors de la période de fin d'après-midi**

		DESTINATIONS														TOTAL	
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N		
ORIGINES	A	Baie-Comeau															0
	B	Bas-Saint-Laurent	12		5	2		1	1				4		1		26
	C	Côte-Nord - Secteur Centre															0
	D	Côte-Nord - Secteur Est															0
	E	Côte-Nord - Secteur Ouest															0
	F	Route 389															0
	G	Fermont - Labrador City															0
	H	Gaspésie	5				3		1	3			1				13
	I	Provinces maritimes	1			3			2				1		1		8
	J	Saguenay - Lac-Saint-Jean															0
	K	Sept-Îles															0
	L	Terre-Neuve-et-Labrador															0
	M	Rive-Nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Saguenay-Lac-Saint-Jean															0
	N	Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Bas-Saint-Laurent							1	1							2
TOTAL			18	0	5	5	3	2	5	3	0	0	6	0	2	0	49

**Tableau 5.5 – Matrice-synthèse des déplacements au quai de Godbout pour tous les véhicules  
et tous les motifs lors de la période du matin**

		DESTINATIONS														TOTAL	
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N		
ORIGINES	A	Baie-Comeau		2						1			1				4
	B	Bas-Saint-Laurent															0
	C	Côte-Nord - Secteur Centre								1	2				1		4
	D	Côte-Nord - Secteur Est		1													1
	E	Côte-Nord - Secteur Ouest															0
	F	Route 389															0
	G	Fermont - Labrador City		2						2	3					1	8
	H	Gaspésie															0
	I	Provinces maritimes															0
	J	Saguenay - Lac-Saint-Jean															0
	K	Sept-Îles		4							1				1	2	8
	L	Terre-Neuve-et-Labrador															0
	M	Rive-Nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Saguenay-Lac-Saint-Jean															0
	N	Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Bas-Saint-Laurent															0
TOTAL			0	9	0	0	0	0	0	4	6	0	1	0	2	3	25

**Tableau 5.6 – Matrice-synthèse des déplacements au quai de Godbout pour tous les véhicules  
et tous les motifs lors de la période hors-pointe**

		DESTINATIONS														TOTAL		
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N			
ORIGINES	A	Baie-Comeau		10						3	1					1	15	
	B	Bas-Saint-Laurent															0	
	C	Côte-Nord - Secteur Centre		6						1					1		8	
	D	Côte-Nord - Secteur Est		1													1	
	E	Côte-Nord - Secteur Ouest		3						2							5	
	F	Route 389															0	
	G	Fermont - Labrador City		3													3	
	H	Gaspésie															0	
	I	Provinces maritimes															0	
	J	Saguenay - Lac-Saint-Jean															0	
	K	Sept-Îles		10						3	3					1	17	
	L	Terre-Neuve-et-Labrador															0	
	M	Rive-Nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Saguenay-Lac-Saint-Jean															0	
	N	Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Bas-Saint-Laurent															0	
TOTAL			0	33	0	0	0	0	0	0	9	4	0	0	0	1	2	49



**Tableau 5.7 – Matrice-synthèse des déplacements au quai de Baie-Comeau pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période de fin d'après-midi**

		DESTINATIONS														TOTAL		
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N			
ORIGINES	A	Baie-Comeau		7						2							9	
	B	Bas-Saint-Laurent															0	
	C	Côte-Nord - Secteur Centre		1													1	
	D	Côte-Nord - Secteur Est		1					1								2	
	E	Côte-Nord - Secteur Ouest		4					2							1	7	
	F	Route 389		1													1	
	G	Fermont - Labrador City		1							1						2	
	H	Gaspésie															0	
	I	Provinces maritimes															0	
	J	Saguenay - Lac-Saint-Jean		1													1	
	K	Sept-Îles		2													2	
	L	Terre-Neuve-et-Labrador		2							1						3	
	M	Rive-Nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Saguenay-Lac-Saint-Jean		1													1	
	N	Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Bas-Saint-Laurent															0	
TOTAL			0	21	0	0	0	0	0	0	5	2	0	0	0	0	1	29

**Tableau 5.8 – Matrice-synthèse des déplacements sur la route 389 en direction nord pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période du matin**

		DESTINATIONS														TOTAL		
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N			
ORIGINES	A	Baie-Comeau					3	100	18						1			122
	B	Bas-Saint-Laurent						1							1			2
	C	Côte-Nord - Secteur Centre																0
	D	Côte-Nord - Secteur Est																0
	E	Côte-Nord - Secteur Ouest							3	3								6
	F	Route 389																0
	G	Fermont - Labrador City																0
	H	Gaspésie																0
	I	Provinces maritimes								1								1
	J	Saguenay - Lac-Saint-Jean							2	4								6
	K	Sept-Îles							1	1								2
	L	Terre-Neuve-et-Labrador																0
	M	Rive-Nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Saguenay-Lac-Saint-Jean					1		8						1			10
	N	Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Bas-Saint-Laurent				1			4									5
TOTAL			0	0	0	1	4	107	39	0	0	0	0	3	0	0	155	

**Tableau 5.9 – Matrice-synthèse des déplacements sur la route 389 en direction nord pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période hors-pointe**

		DESTINATIONS														TOTAL	
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N		
ORIGINES	A	Baie-Comeau					14	58	14					4			89
	B	Bas-Saint-Laurent							6								6
	C	Côte-Nord - Secteur Centre															0
	D	Côte-Nord - Secteur Est															0
	E	Côte-Nord - Secteur Ouest						3	1								4
	F	Route 389															0
	G	Fermont - Labrador City															0
	H	Gaspésie															0
	I	Provinces maritimes						1	9								10
	J	Saguenay - Lac-Saint-Jean						2	5								8
	K	Sept-Îles							1								1
	L	Terre-Neuve-et-Labrador															0
	M	Rive-Nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Saguenay-Lac-Saint-Jean						4	15					1			20
	N	Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Bas-Saint-Laurent						5	10								16
TOTAL			0	0	0	0	14	73	62	0	0	0	0	5	0	0	155

**Tableau 5.10 – Matrice-synthèse des déplacements sur la route 389 en direction nord pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période de fin d'après-midi**

		DESTINATIONS														TOTAL	
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N		
ORIGINES	A	Baie-Comeau				5	15	9									30
	B	Bas-Saint-Laurent					1	2									3
	C	Côte-Nord - Secteur Centre					1										1
	D	Côte-Nord - Secteur Est															0
	E	Côte-Nord - Secteur Ouest						2	2								4
	F	Route 389															0
	G	Fermont - Labrador City															0
	H	Gaspésie															0
	I	Provinces maritimes							3					1			4
	J	Saguenay - Lac-Saint-Jean						1	3								4
	K	Sept-Îles															0
	L	Terre-Neuve-et-Labrador															0
	M	Rive-Nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Saguenay-Lac-Saint-Jean							12								12
	N	Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Bas-Saint-Laurent						1	4		1						6
TOTAL			0	0	0	0	5	21	36	0	1	0	0	1	0	0	65

**Tableau 5.11 – Matrice-synthèse des déplacements sur la route 389 en direction nord pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période du soir**

		DESTINATIONS														TOTAL	
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N		
ORIGINES	A	Baie-Comeau				2	8	1									11
	B	Bas-Saint-Laurent															0
	C	Côte-Nord - Secteur Centre						1									1
	D	Côte-Nord - Secteur Est															0
	E	Côte-Nord - Secteur Ouest					1										1
	F	Route 389															0
	G	Fermont - Labrador City															0
	H	Gaspésie															0
	I	Provinces maritimes							2								2
	J	Saguenay - Lac-Saint-Jean							1								1
	K	Sept-Îles							1								1
	L	Terre-Neuve-et-Labrador															0
	M	Rive-Nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Saguenay-Lac-Saint-Jean						2	3					1			6
	N	Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Bas-Saint-Laurent												1			1
TOTAL			0	0	0	0	2	11	9	0	0	0	0	2	0	0	25

**Tableau 5.12 – Matrice-synthèse des déplacements sur la route 389 en direction sud pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période du matin**

		DESTINATIONS														TOTAL	
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N		
ORIGINES	A	Baie-Comeau															0
	B	Bas-Saint-Laurent															0
	C	Côte-Nord - Secteur Centre															0
	D	Côte-Nord - Secteur Est															0
	E	Côte-Nord - Secteur Ouest	7														7
	F	Route 389	8	1	1		2			6	1				1		20
	G	Fermont - Labrador City	2		1						1				1		5
	H	Gaspésie															0
	I	Provinces maritimes															0
	J	Saguenay - Lac-Saint-Jean															0
	K	Sept-Îles															0
	L	Terre-Neuve-et-Labrador															0
	M	Rive-Nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Saguenay-Lac-Saint-Jean															0
	N	Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Bas-Saint-Laurent															0
TOTAL			17	1	2	0	2	0	0	6	2	0	0	0	2	0	33

**Tableau 5.13 – Matrice-synthèse des déplacements sur la route 389 en direction sud pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période hors-pointe**

		DESTINATIONS														TOTAL	
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N		
ORIGINES	A	Baie-Comeau															0
	B	Bas-Saint-Laurent															0
	C	Côte-Nord - Secteur Centre															0
	D	Côte-Nord - Secteur Est															0
	E	Côte-Nord - Secteur Ouest	14														14
	F	Route 389	52		1	1	2	3		1		8			9	3	81
	G	Fermont - Labrador City	12	2							2	1			8	9	35
	H	Gaspésie															0
	I	Provinces maritimes															0
	J	Saguenay - Lac-Saint-Jean															0
	K	Sept-Îles															0
	L	Terre-Neuve-et-Labrador	1													1	2
	M	Rive-Nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Saguenay-Lac-Saint-Jean															0
	N	Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Bas-Saint-Laurent															0
TOTAL		80	2	1	1	2	3	0	1	2	9	0	0	18	14	133	

**Tableau 5.14 – Matrice-synthèse des déplacements sur la route 389 en direction sud pour tous les véhicules  
et tous les motifs lors de la période de fin d’après-midi**

		DESTINATIONS														TOTAL	
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N		
ORIGINES	A	Baie-Comeau															0
	B	Bas-Saint-Laurent															0
	C	Côte-Nord - Secteur Centre															0
	D	Côte-Nord - Secteur Est															0
	E	Côte-Nord - Secteur Ouest	3														3
	F	Route 389	114		2		4				2			1	2		125
	G	Fermont - Labrador City	13	1		1					6	5			7		34
	H	Gaspésie															0
	I	Provinces maritimes															0
	J	Saguenay - Lac-Saint-Jean															0
	K	Sept-Îles															0
	L	Terre-Neuve-et-Labrador													1		1
	M	Rive-Nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Saguenay-Lac-Saint-Jean															0
	N	Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Bas-Saint-Laurent															0
	TOTAL		130	1	2	1	4	0	0	0	6	7	0	0	8	3	163



**Tableau 5.15 – Matrice-synthèse des déplacements sur la route 389 en direction sud pour tous les véhicules et tous les motifs lors de la période du soir**

		DESTINATIONS														TOTAL	
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N		
ORIGINES	A	Baie-Comeau															0
	B	Bas-Saint-Laurent															0
	C	Côte-Nord - Secteur Centre															0
	D	Côte-Nord - Secteur Est															0
	E	Côte-Nord - Secteur Ouest	1														1
	F	Route 389	16	1													17
	G	Fermont - Labrador City	11		4		1				2			1	5		25
	H	Gaspésie															0
	I	Provinces maritimes															0
	J	Saguenay - Lac-Saint-Jean															0
	K	Sept-Îles															0
	L	Terre-Neuve-et-Labrador									1				1		2
	M	Rive-Nord du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Saguenay-Lac-Saint-Jean															0
	N	Rive-Sud du fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du Bas-Saint-Laurent															0
TOTAL		29	1	4	0	1	0	0	0	1	2	0	0	1	6	45	

## 6. RÉSULTATS PAR SITE

### 6.1 Gare fluviale de Matane

#### 6.1.1 Profil de la clientèle

Trois départs du traversier ont eu lieu à Matane, soient à 5h30, 11h00 et 17h00. Les deux premiers départs se sont faits vers Godbout alors que le troisième avait Baie-Comeau comme destination. Le départ le plus achalandé a été celui du soir avec 49 véhicules. Les déplacements de tous les automobilistes ont été recensés sur le quai de Matane et tous les questionnaires remplis étaient valides.

**Tableau 6.1 – Statistiques du poste de Matane à l'embarquement de la gare fluviale**

Date de l'enquête	Mardi 27 septembre 2011			
	DÉPARTS			
	AM (5h30)	HP (11h00)	PM (17h00)	TOTAL
Débit de circulation recensé	33	44	49	126
Nombre de questionnaire valide	33	44	49	126
Taux de réponses valides	100%	100%	100%	100%

Le tableau 6.2 présente la composition de la circulation au quai de Matane, de même que les taux d'occupation par période et par type de véhicules.

**Tableau 6.2 – Composition de la circulation à la gare fluviale de Matane**

	AM (5h30)			HP (11h00)			PM (17h00)		
	Véh. légers	Véh. lourds	% véh. lourds	Véh. légers	Véh. lourds	% véh. lourds	Véh. légers	Véh. lourds	% véh. lourds
Débits	24	9	27,3%	38	6	13,6%	41	8	16,3%
Taux occupation	1,46	1,11		1,79	1,00		1,80	1,63	
	1,36			1,68			1,78		

Le nombre de véhicules a crû pour chacun des départs. De plus, pour ces véhicules, le taux d'occupation était plus fort au départ de 17h00 qu'à celui du matin. Bien que le nombre de véhicules lourds n'ait pas beaucoup varié au cours de la journée, ils représentaient une plus grande partie de la circulation le matin. De plus, pour ces véhicules, le taux d'occupation est élevé le soir en raison de véhicules motorisés avec plusieurs occupants à bord.

## 6.1.2 Analyse des déplacements

### 6.1.2.1 Motifs

Les figures 6.1 et 6.2 illustrent les motifs des déplacements recensés au quai d'embarquement de la traverse de Matane. Tel que mentionné à la section 4.3, le questionnaire des enquêtes ne contenait pas le motif « Retour au domicile », de sorte que les motifs représentés sur les figures 6.1 et 6.2 représentent en fait l'activité ayant généré le déplacement.

À toutes les périodes de la journée, la principale activité générant des déplacements était le travail. Le second motif en importance était toujours vacances/loisirs.

Figure 6.1 – Motifs de tous les déplacements recensés à Matane

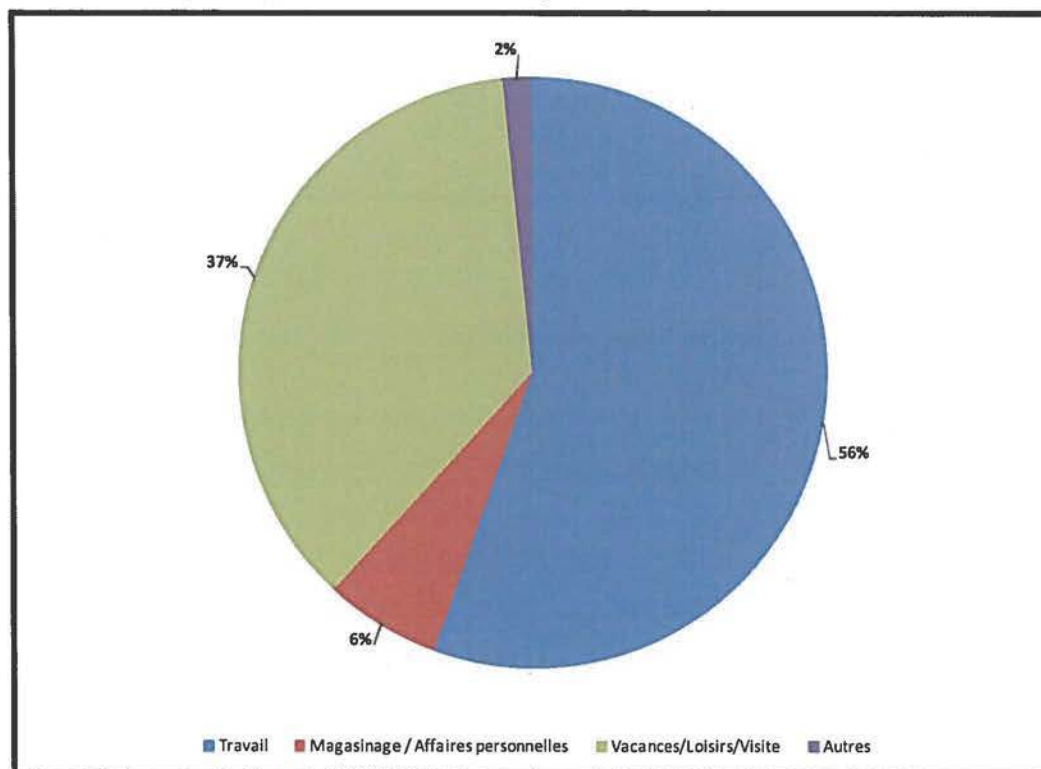
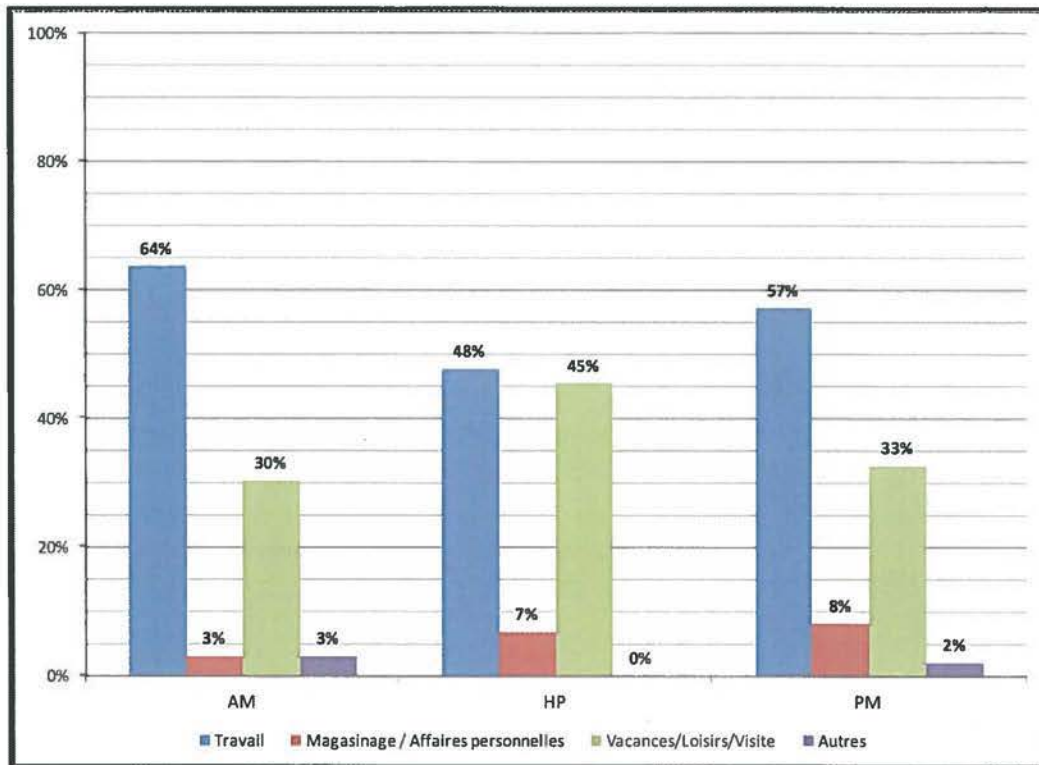


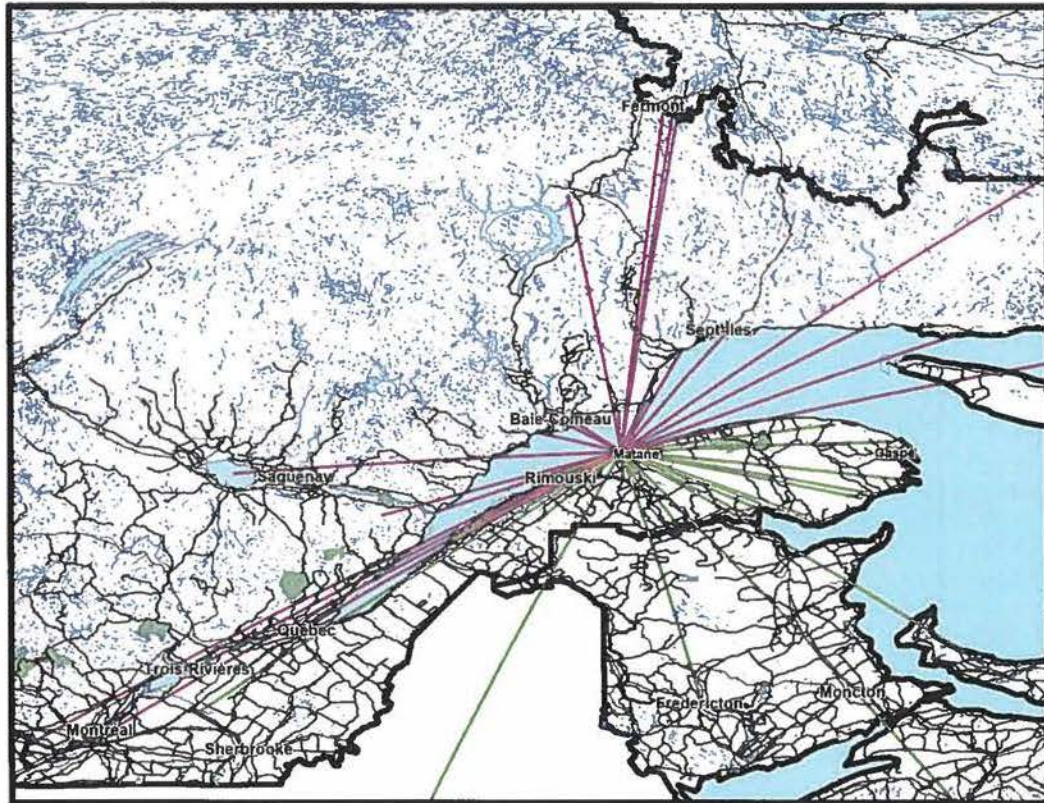
Figure 6.2 – Motifs des déplacements recensés à Matane par période (embarquement)



### 6.1.2.2 Portrait des origines et des destinations

La figure 6.3 illustre les origines (en vert) des déplacements recensés à la gare fluviale de Matane et les destinations (en rose) de ces déplacements. Les déplacements passant par la gare fluviale de Matane relient principalement les villes de Rimouski, Matane, Baie-Comeau et Sept-Îles. Des déplacements vont également vers Fermont et on observe des déplacements de plus longue distance provenant de Montréal, du Nouveau-Brunswick et des États-Unis.

**Figure 6.3 – Représentation spatiale des origines et des destinations des véhicules recensés au poste de la gare fluviale de Matane**



La figure 6.4 présente les origines des déplacements au quai d'embarquement de la traverse de Matane pour chacune des périodes recensées. On constate que les deux principales villes d'origine sont Matane et Rimouski.

La figure 6.5 présente quant à elle les destinations de ces mêmes déplacements. Les principales destinations observées sont Baie-Comeau et Sept-Îles. Cependant, comme pour les origines, on constate que plusieurs déplacements se destinent à des endroits différents des villes listées sur la figure 6.5.

Il est à noter que le soir, il y avait plus de déplacements qui se destinaient vers Baie-Comeau qu'aux autres périodes. Comme le bateau arrivait à Baie-Comeau vers 19h30, il est possible que des usagers faisant des déplacements de longues distances soient demeurés à Baie-Comeau pour se reposer avant d'entreprendre le reste de leur voyage. Dans un tel cas, Baie-Comeau représentait une destination intermédiaire dans leur itinéraire et il n'est pas possible de connaître la destination finale de ces déplacements.

Figure 6.4 – Principales origines des déplacements recensés au quai de Matane

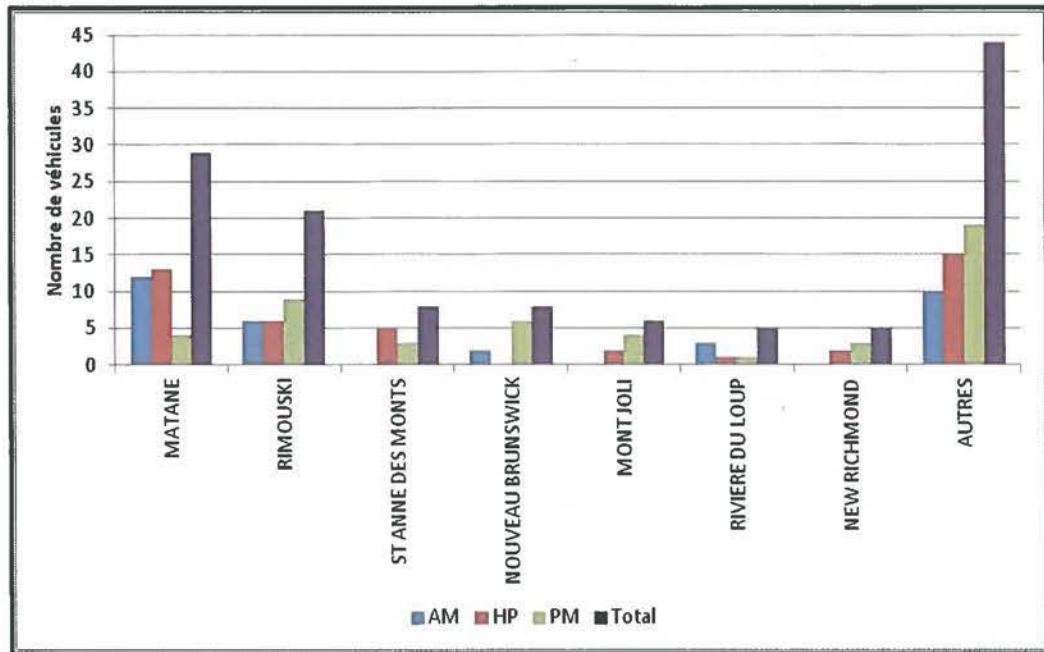
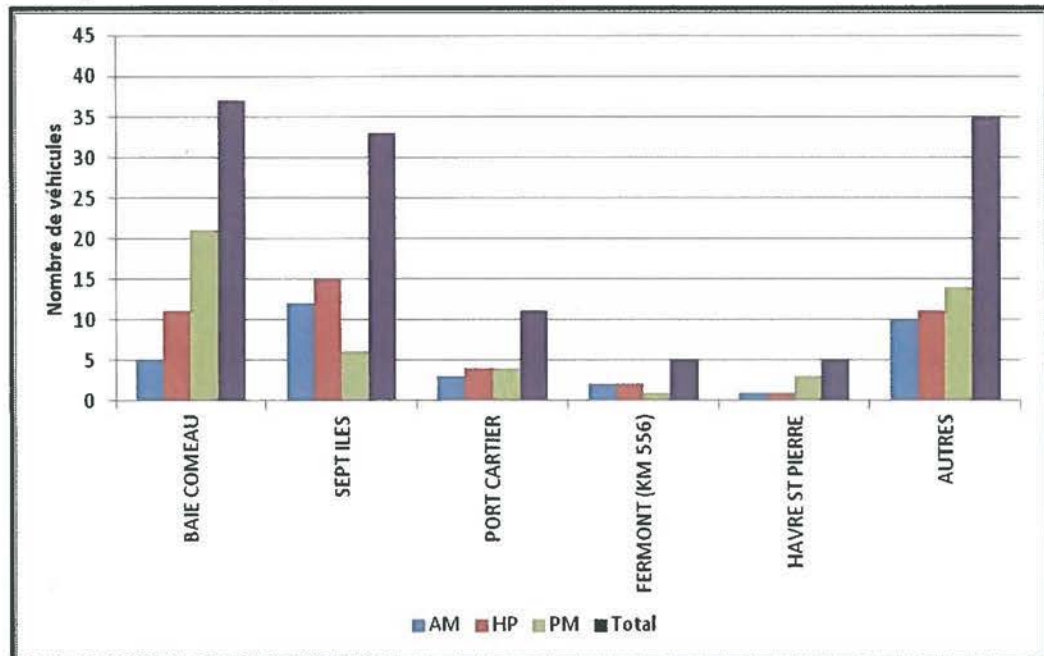


Figure 6.5 – Principales destinations des déplacements recensés au quai de Matane



### 6.1.2.3 Paires OD

À ce poste d'enquête, il n'y a pas de forte prédominance d'une paire origine-destination en particulier. On peut voir que les deux principales origines sont Matane et Rimouski et que les principales destinations sont Baie-Comeau et Sept-Îles.

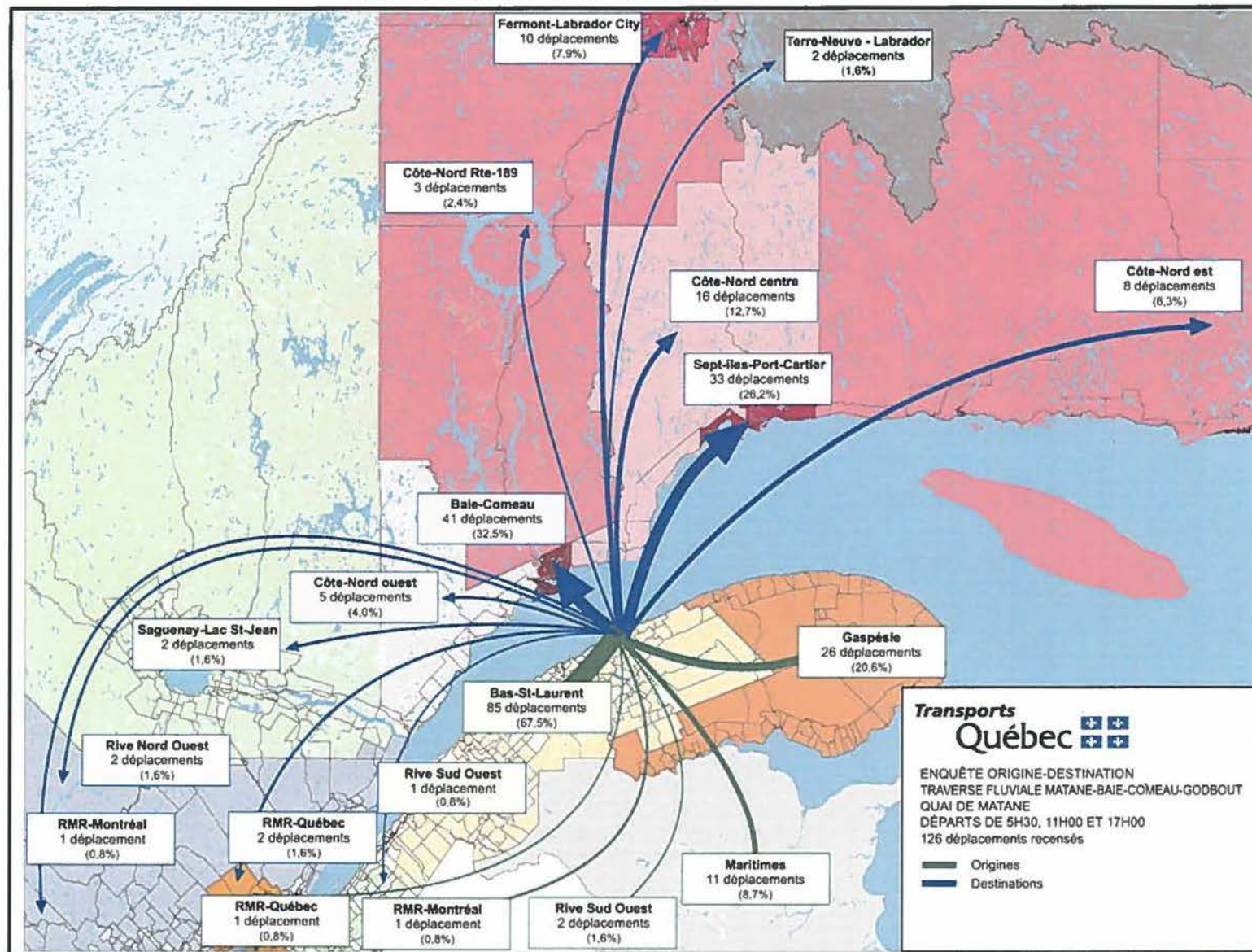
**Tableau 6.3 – Principales paires entre les origines et les destinations recensées au poste de la gare fluviale de Matane**

ORIGINE	DESTINATION	DÉBIT
MATANE	SEPT ILES	8
MATANE	BAIE COMEAU	7
RIMOUSKI	BAIE COMEAU	6
RIMOUSKI	SEPT ILES	6
NEW RICHMOND	BAIE COMEAU	5
RIMOUSKI	PORT CARTIER	5
MONT JOLI	BAIE COMEAU	4
ST ANNE DES MONTS	BAIE COMEAU	4

### 6.1.2.4 Synthèse

La figure 6.6 présente une synthèse des déplacements recensés au quai de Matane.

Figure 6.6 – Synthèse des déplacements recensés au quai de Matane





### 6.1.3 Fréquence des déplacements

La fréquence des déplacements a été analysée en classifiant les déplacements de ce poste en deux catégories :

- déplacements (110) provenant de l'extérieur de la Côte-Nord et se dirigeant vers la Côte-Nord;
- déplacements (16) provenant de l'extérieur de la Côte-Nord et se dirigeant vers l'extérieur de la Côte-Nord

Les figures 6.7 et 6.8 illustrent la fréquence des déplacements pour ces regroupements.

Parmi les déplacements qui se destinent sur la Côte-Nord, la majorité se fait quelques fois par année ou une seule fois par année. Les déplacements plus fréquents, à raison de plusieurs fois par semaine, ne représentent que 7,3% des déplacements.

La fréquence des déplacements de transit est plus faible que celle des déplacements se destinant sur la Côte-Nord. En effet, plus de la moitié des déplacements en transit ne se font qu'une fois ou moins par année. Seuls 12,5% de ces déplacements se font une fois par semaine.

Figure 6.7 – Fréquence des déplacements de l'extérieur de la Côte-Nord vers la Côte-Nord au quai de Matane

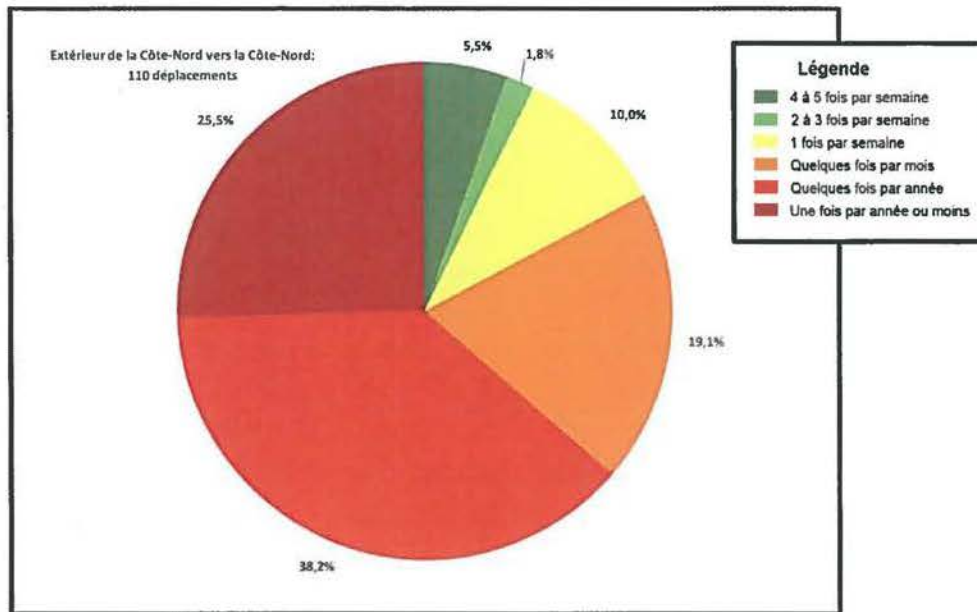
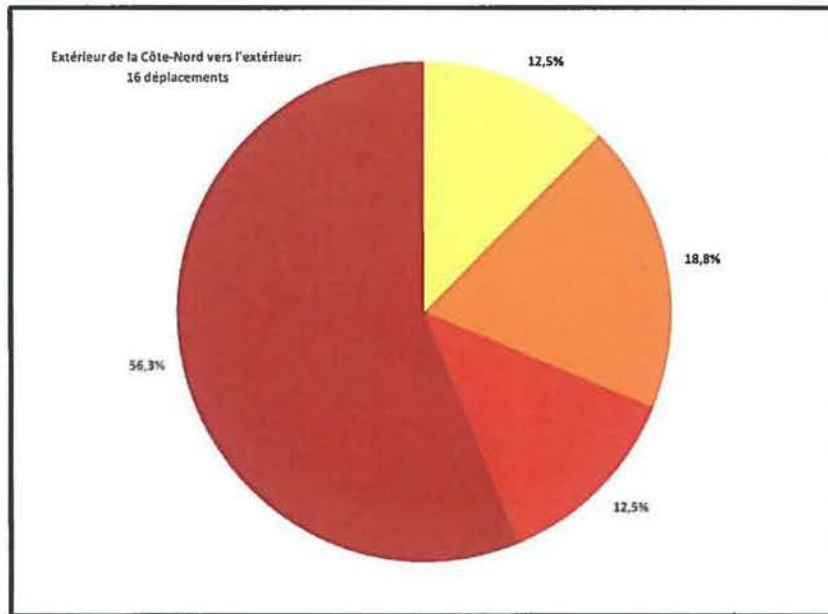


Figure 6.8 – Fréquence des déplacements de l'extérieur de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord au quai de Matane



## 6.2 Gare fluviale de Godbout

### 6.2.1 Profil de la clientèle

Deux départs ont eu lieu du quai de Godbout le jour de l'enquête, soient un à 8h00 et un à 14h00. Le départ de 14h00 est presque deux fois plus achalandé que celui du matin. Tous les conducteurs des véhicules sur le traversier ont été sondés pour chacun des départs.

**Tableau 6.4 – Statistiques du poste de Godbout à l'embarquement de la gare fluviale**

Date de l'enquête	Mardi 27 septembre 2011		
	DÉPARTS		
	AM (8h00)	HP (14h00)	TOTAL
Débit de circulation recensé	25	49	74
Nombre de questionnaire valide	25	49	74
Taux de réponses valides	100%	100%	100%

Le tableau 6.5 présente la composition de la circulation au quai de Godbout, de même que les taux d'occupation par période et par type de véhicules.

**Tableau 6.5 – Composition de la circulation à la gare fluviale de Godbout**

	AM (8h00)			HP (14h00)		
	Véh. légers	Véh. lourds	% véh. lourds	Véh. légers	Véh. lourds	% véh. lourds
<b>Débits</b>	20	5	20,0%	45	4	8,2%
<b>Taux occupation</b>	1,85	1,20		1,67	1,25	
	1,72			1,63		

Le nombre de véhicules était plus élevé au départ en période hors-pointe avec 49 véhicules comparativement à 25 le matin. Le nombre de véhicules lourds est similaire aux deux périodes. Le taux d'occupation des véhicules légers était plus élevé le matin alors qu'il est demeuré similaire pour les véhicules lourds sur les deux départs du traversier.

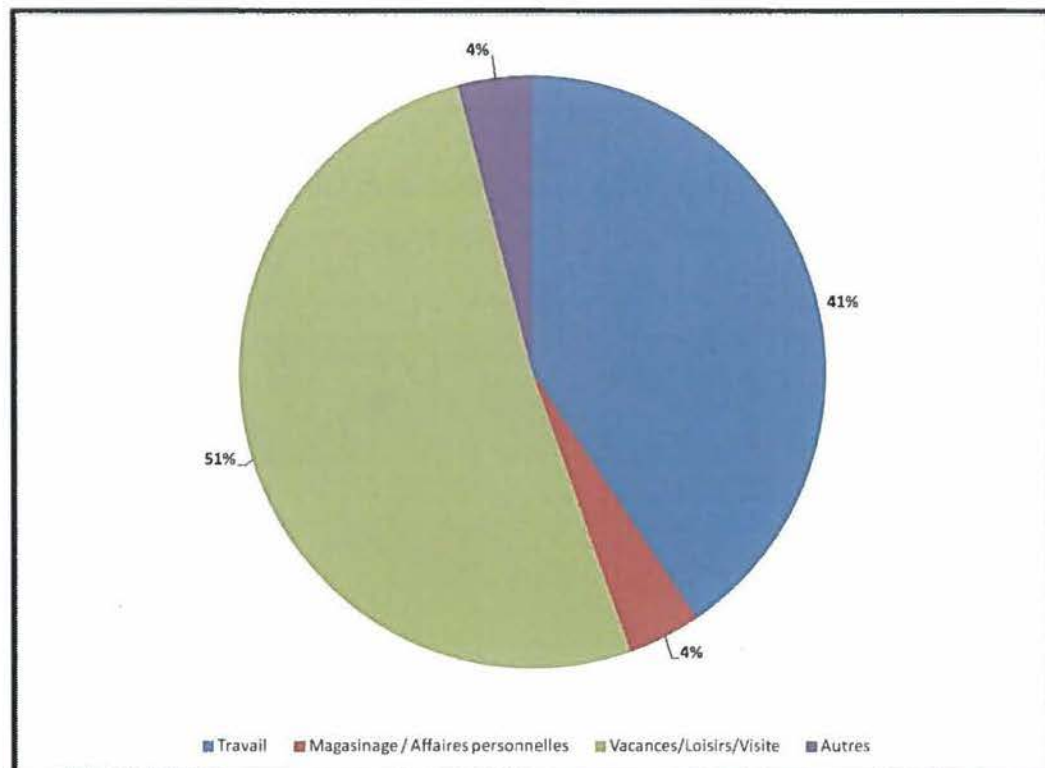
## 6.2.2 Analyse des déplacements

### 6.2.2.1 Motifs

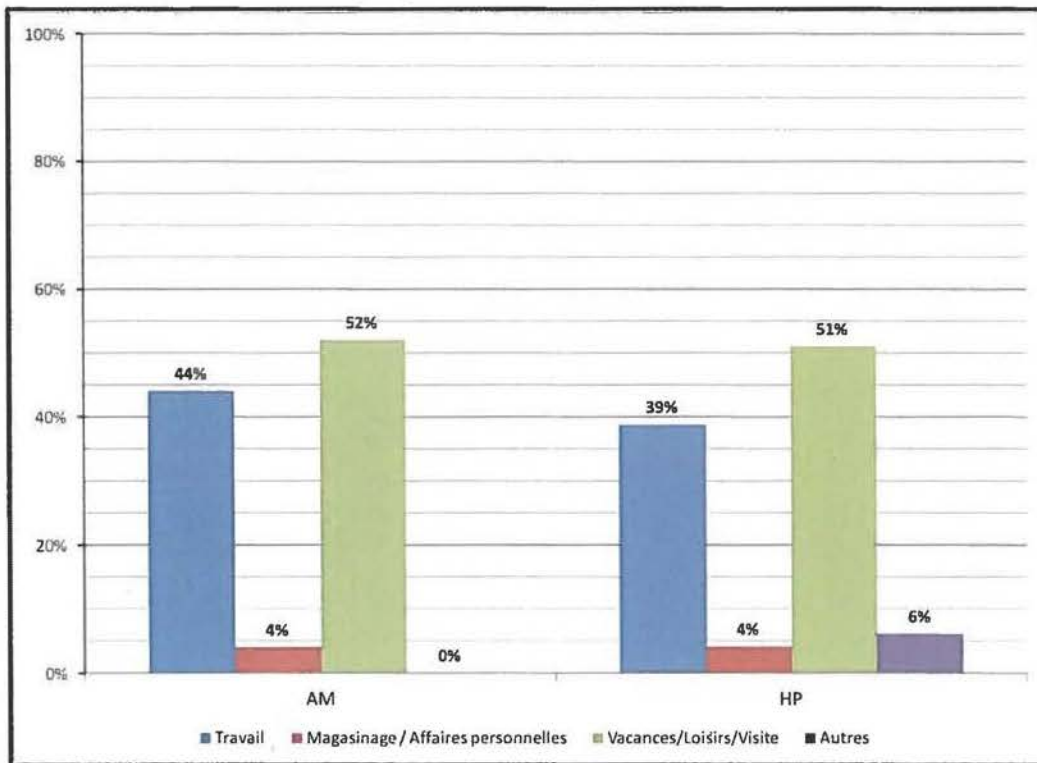
Les figures 6.9 et 6.10 illustrent les motifs des déplacements recensés au quai d'embarquement de la traverse de Godbout. Tel que mentionné à la section 4.3, le questionnaire des enquêtes ne contenait pas le motif « Retour au domicile », de sorte que les motifs représentés sur les figures 6.9 et 6.10 représentent en fait l'activité ayant généré le déplacement.

Contrairement au quai de Matane, les vacances et les loisirs sont les activités qui génèrent le plus de déplacements au quai de Godbout, suivi du motif travail et cela, peu importe la période de la journée.

Figure 6.9 – Motifs de tous les déplacements recensés à Godbout



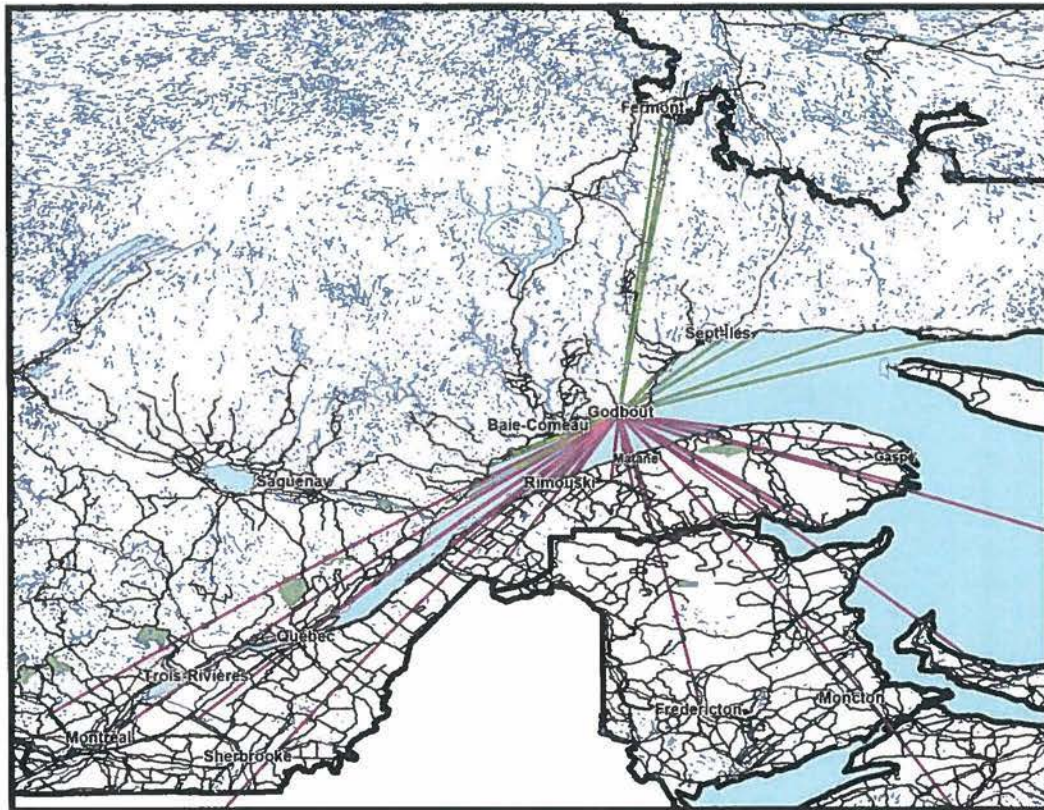
**Figure 6.10 – Motifs des déplacements recensés à Godbout  
par période (embarquement)**



#### 6.2.2.2 Portrait des origines et des destinations

La figure 6.11 illustre les origines (en vert) des déplacements recensés à la gare fluviale de Godbout et les destinations (en rose) de ces déplacements. Les déplacements passant par la traverse fluviale de Godbout relient principalement des villes situées entre Baie-Comeau et Sept-Îles sur la rive-nord du fleuve et entre Rimouski et Sainte-Anne-des-Monts sur la rive-sud. On note également plusieurs déplacements avec Fermont.

**Figure 6.11 – Représentation spatiale des origines et des destinations des véhicules recensés au poste de la gare fluviale de Godbout**



La figure 6.12 illustre les origines des déplacements au quai d'embarquement de la traverse de Godbout pour chacune des périodes recensées. Les deux principales origines sont Sept-Îles et Baie-Comeau avec respectivement 32% et 23% des déplacements.

La figure 6.13 illustre les destinations des déplacements au quai d'embarquement de la traverse de Godbout pour chacune des périodes recensées. Les trois principales destinations sont Matane, Rimouski et le Nouveau-Brunswick. On constate cependant qu'il y a beaucoup de déplacements qui se dirigent vers des destinations autres celles listées à la figure 6.10.

Figure 6.12 – Principales origines des déplacements recensés au quai de Godbout

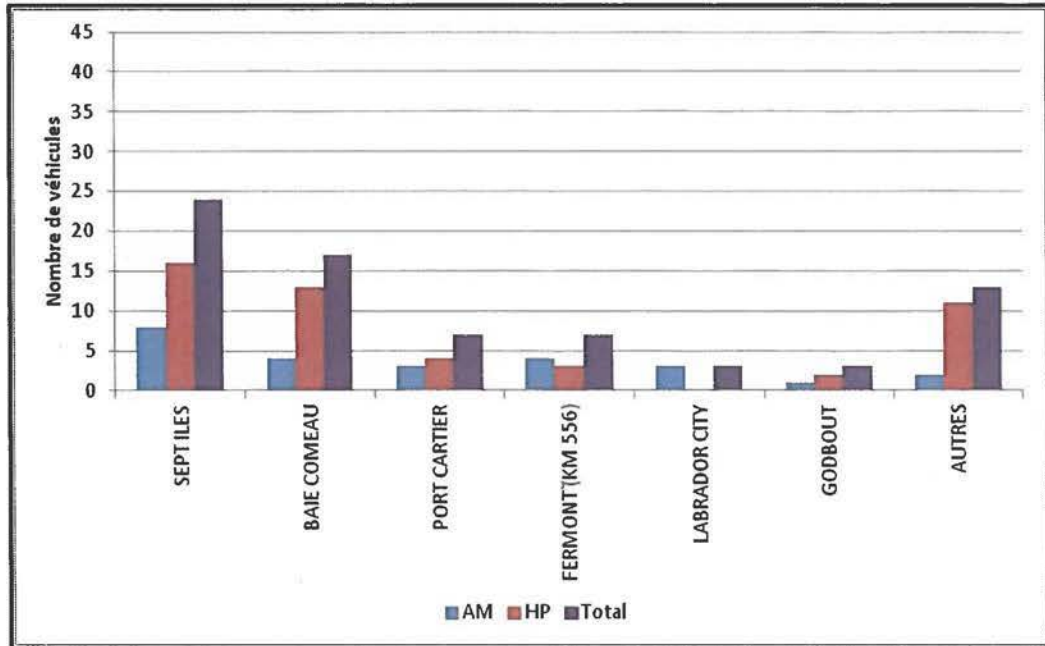
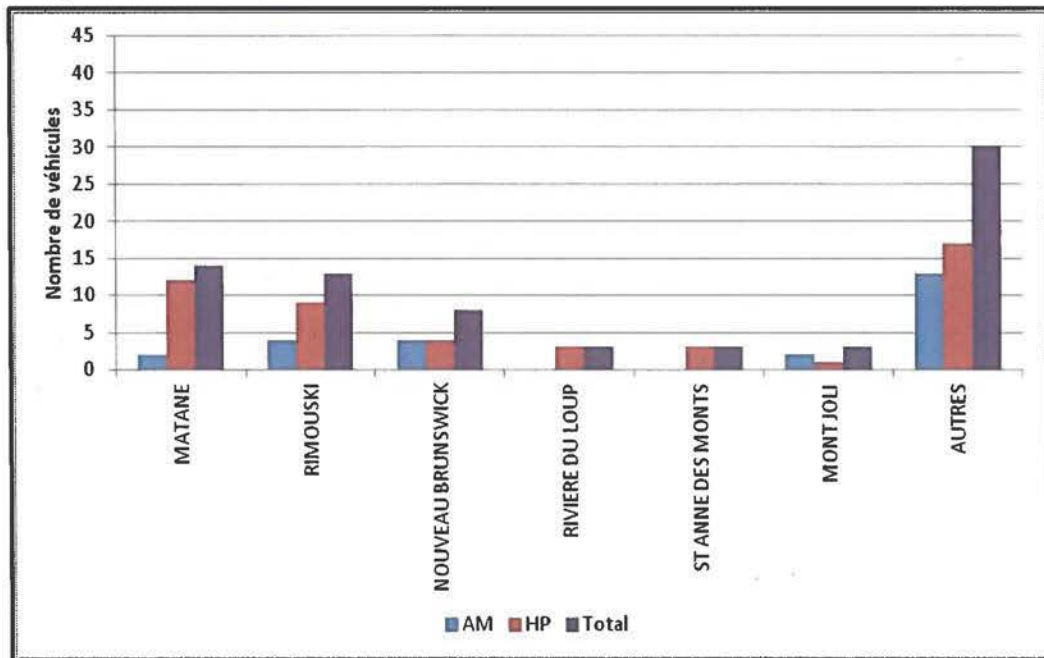


Figure 6.13 – Principales destinations des déplacements recensés au quai de Godbout



### 6.2.2.3 Paires OD

Les déplacements les plus fréquents à ce poste d'enquête ont Baie-Comeau et Sept-Îles comme origines. On constate également que le nombre de déplacements correspondant aux paires OD est faible et que l'écart entre chacune des paires n'est pas élevé.

**Tableau 6.6 – Principales paires entre les origines et les destinations recensées au poste de la gare fluviale de Godbout**

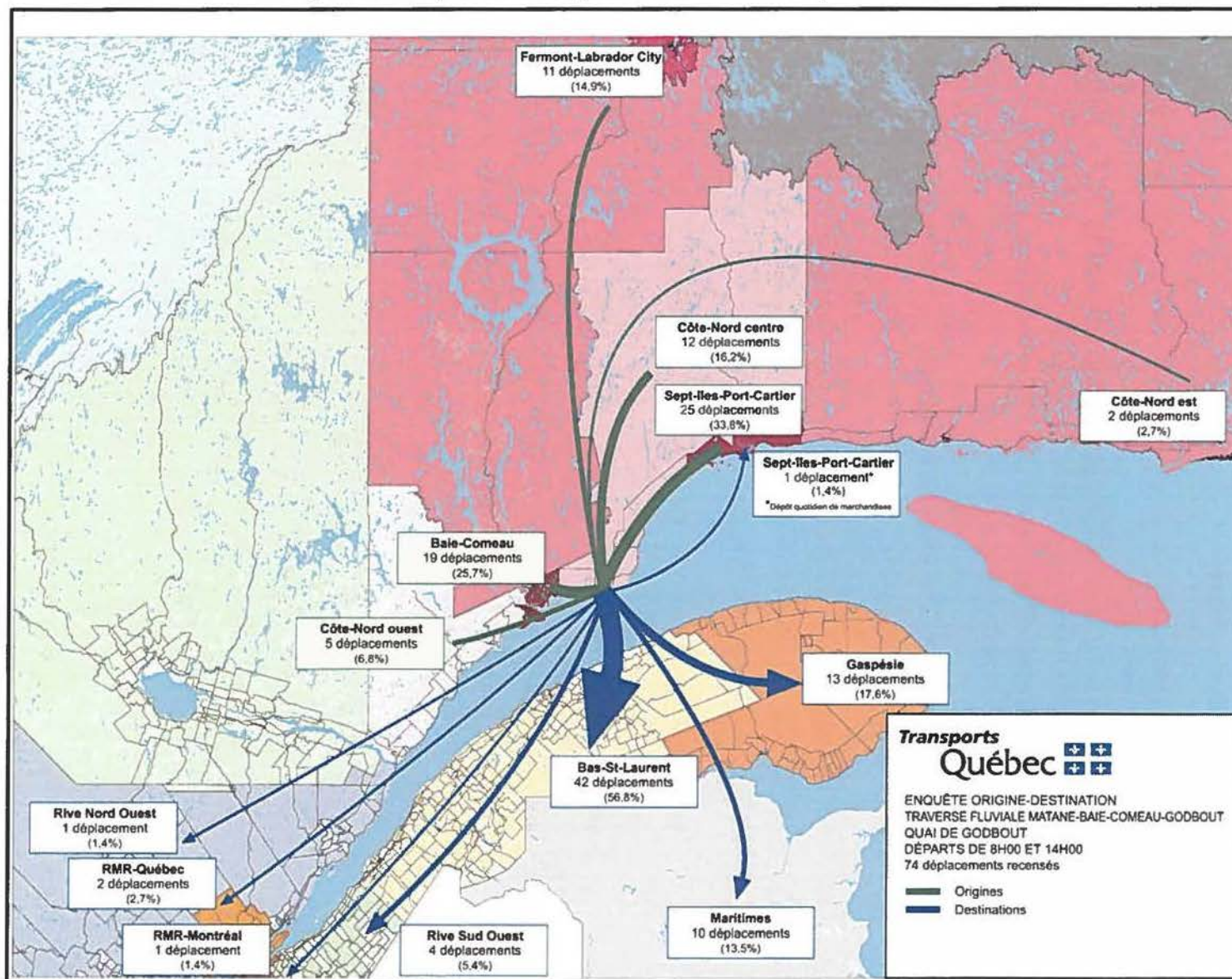
ORIGINE	DESTINATION	DÉBIT
BAIE COMEAU	MATANE	7
SEPT ILES	RIMOUSKI	6
SEPT ILES	NOUVEAU BRUNSWICK	4
BAIE COMEAU	RIMOUSKI	3
SEPT ILES	MATANE	3

### 6.2.2.4 Synthèse

La figure 6.14 présente une synthèse des déplacements recensés au quai de Godbout.



Figure 6.14 – Synthèse des déplacements recensés au quai de Godbout



### 6.2.3 Fréquence des déplacements

La fréquence des déplacements a été analysée en classifiant les déplacements de ce poste en trois catégories :

- déplacement (1) provenant de la Côte-Nord et se dirigeant ailleurs sur la Côte-Nord;
- déplacements (69) provenant de la Côte-Nord et se dirigeant vers l'extérieur de la Côte-Nord;
- déplacements (4) provenant de l'extérieur de la Côte-Nord et se dirigeant vers l'extérieur de la Côte-Nord

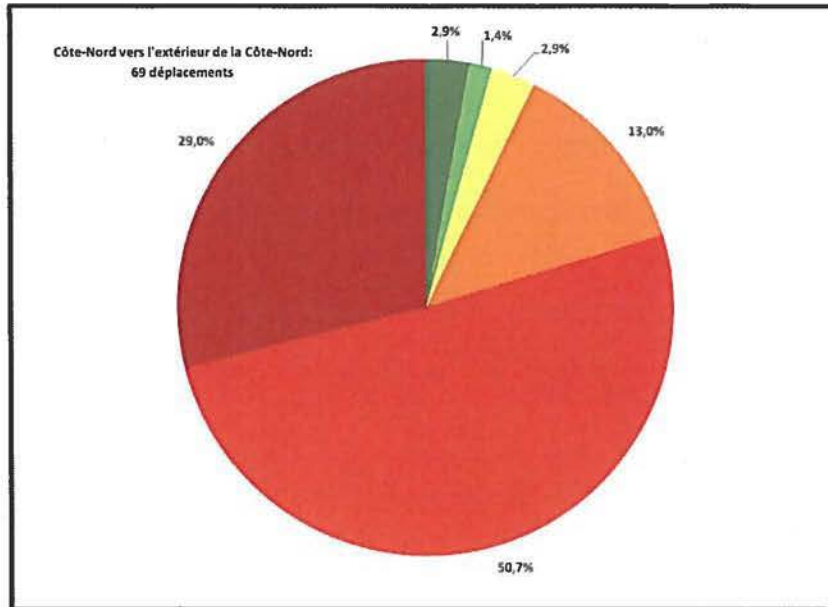
Les figures 6.15 et 6.16 illustrent la fréquence des déplacements pour les deux principaux regroupements.

Un seul déplacement au quai de Godbout provient de la Côte-Nord et s'y dirige. Ce déplacement est effectué de 4 à 5 fois par semaine et il s'agit d'un camion qui laisse une remorque au quai.

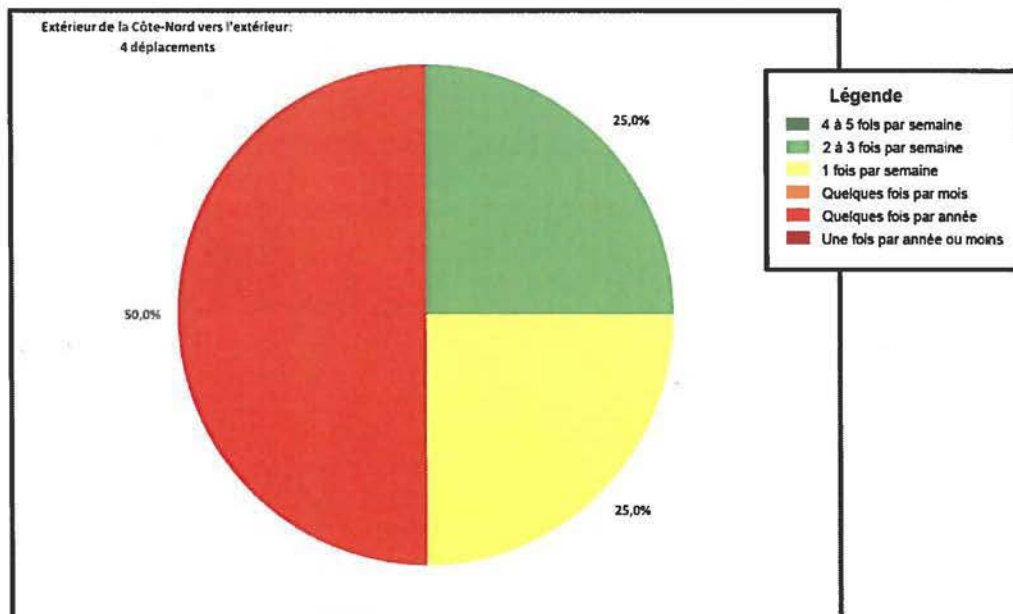
Les déplacements de la Côte-Nord vers l'extérieur de celle-ci se font majoritairement une fois par année ou quelques fois par an. Seuls 7,2% des déplacements se font au moins une fois par semaine.

Enfin, la moitié des déplacements de l'extérieur vers l'extérieur de la Côte-Nord sont faits quelques fois par année. L'autre moitié des déplacements ont une fréquence d'au moins une fois par semaine.

**Figure 6.15 – Fréquence des déplacements de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord au quai de Godbout**



**Figure 6.16 – Fréquence des déplacements de l'extérieur de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord au quai de Godbout**



### 6.3 Gare fluviale de Baie-Comeau

#### 6.3.1 Profil de la clientèle

Un seul départ du traversier a eu lieu à partir du quai de Baie-Comeau le jour de l'enquête et tous les conducteurs des véhicules ont été interviewés.

Tableau 6.7 – Statistiques du poste de Baie-Comeau à l'embarquement de la gare fluviale

Date de l'enquête	Mardi 27 septembre 2011	
DÉPART		
	SOIR (20h00)	TOTAL
Débit de circulation recensé	29	29
Nombre de questionnaire valide	29	29
Taux de réponses valides	100%	100%

Le tableau 6.8 présente la composition de la circulation au quai de Baie-Comeau, de même que les taux d'occupation par période et par type de véhicules.

Tableau 6.8 – Composition de la circulation à la gare fluviale de Baie-Comeau

	SOIR (20h00)		
	Véh. légers	Véh. lourds	% véh. lourds
<b>Débits</b>	23	6	20,7%
<b>Taux occupation</b>	1,87	1,17	
	1,72		

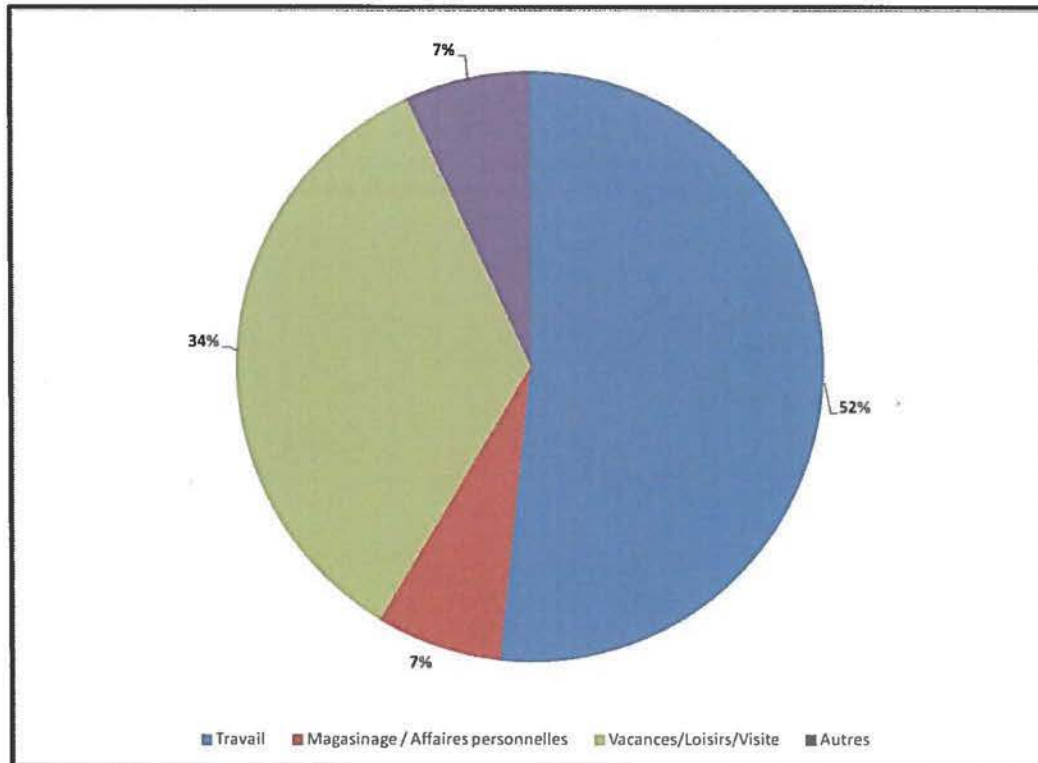
### 6.3.2 Analyse des déplacements

#### 6.3.2.1 Motifs

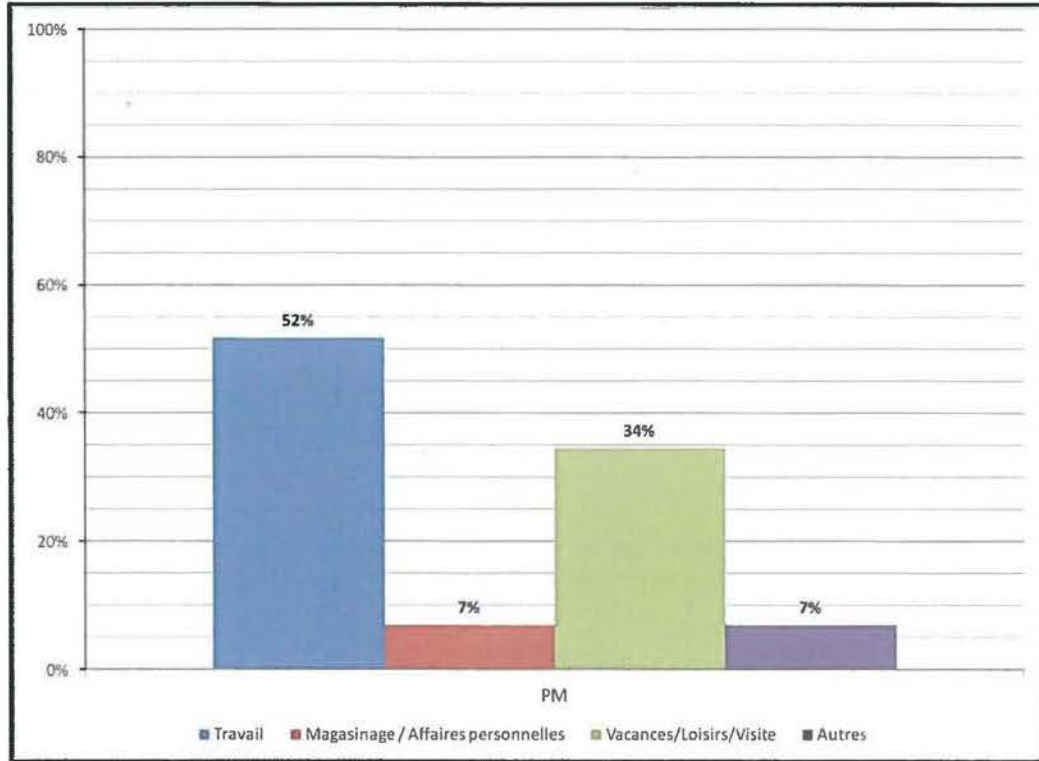
Les figures 6.17 et 6.18 illustrent les motifs des déplacements recensés au quai d'embarquement de la traverse de Baie-Comeau. Tel que mentionné à la section 4.3, le questionnaire des enquêtes ne contenait pas le motif « Retour au domicile », de sorte que les motifs représentés sur les figures 6.17 et 6.18 représentent en fait l'activité ayant généré le déplacement.

Le travail est l'activité qui génère le plus de déplacements. Il représente 52% des déplacements, suivi par les vacances et les loisirs qui représentent 34% des déplacements.

Figure 6.17 – Motifs de tous les déplacements recensés à Baie-Comeau



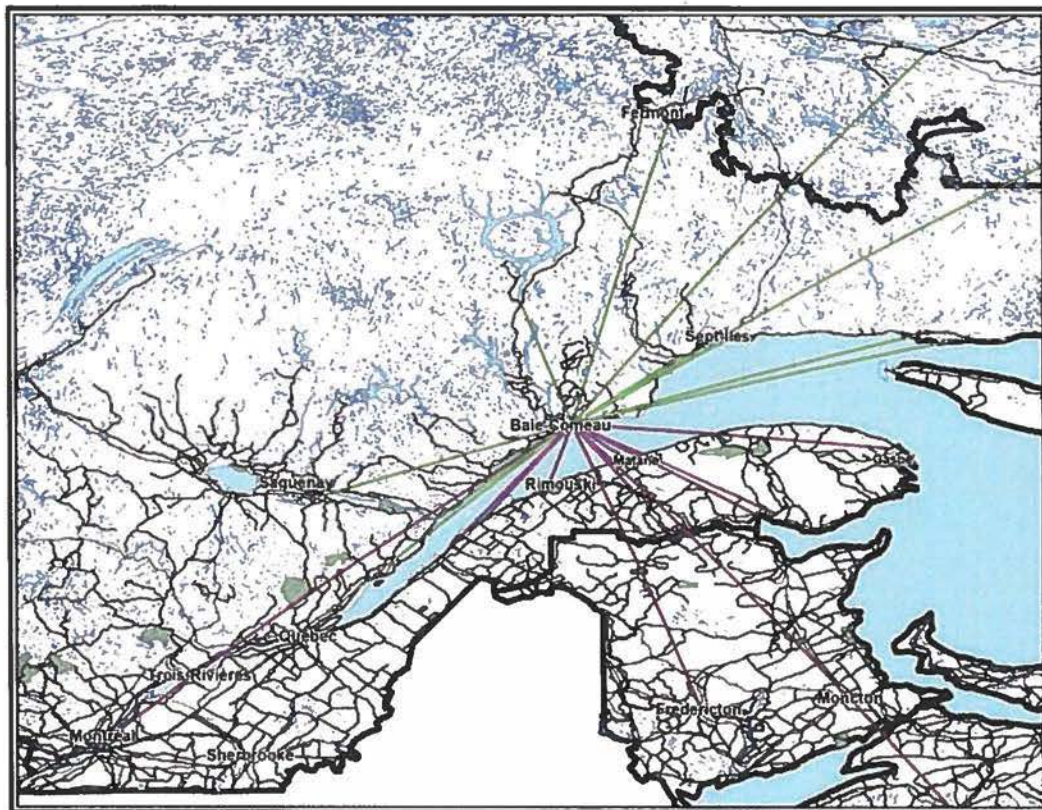
**Figure 6.18 – Motifs des déplacements recensés à Baie-Comeau  
par période (embarquement)**



### 6.3.2.2 Portrait des origines et des destinations

La figure 6.19 illustre les origines (en vert) des déplacements recensés à la gare fluviale de Baie-Comeau et les destinations (en rose) de ces déplacements. On constate qu'il y a eu peu de déplacements de recensés à cet endroit, mais on peut voir que les déplacements passant par la traverse fluviale à Baie-Comeau émanent principalement de Baie-Comeau et que la majorité des destinations se situent dans le Bas-St-Laurent, la Gaspésie et dans les Maritimes.

**Figure 6.19 – Représentation spatiale des origines et des destinations des véhicules recensés au poste de la gare fluviale de Baie-Comeau**



La figure 6.20 illustre les origines des déplacements au quai d'embarquement de la traverse de Baie-Comeau pour chacune des périodes recensées. Baie-Comeau et Tadoussac sont les principales origines, mais on constate que la fréquence des origines est faible.

La figure 6.21 illustre les destinations des déplacements au quai d'embarquement de la traverse de Baie-Comeau pour chacune des périodes recensées. Matane est la principale destination et sa fréquence est le double de Rimouski qui est la seconde destination en importance.

Il est à noter que le soir, la destination principale était Matane, qui est le point d'arrivée du bateau. Comme le bateau arrivait à Matane vers 22h30, il est possible que des usagers faisant des déplacements de longues distances soient demeurés à Matane pour se reposer avant d'entreprendre le reste de leur voyage. Dans un tel cas, Matane représentait une destination intermédiaire dans leur itinéraire et il n'est pas possible de connaître la destination finale de ces déplacements.



Figure 6.20 – Principales origines des déplacements recensés au quai de Baie-Comeau

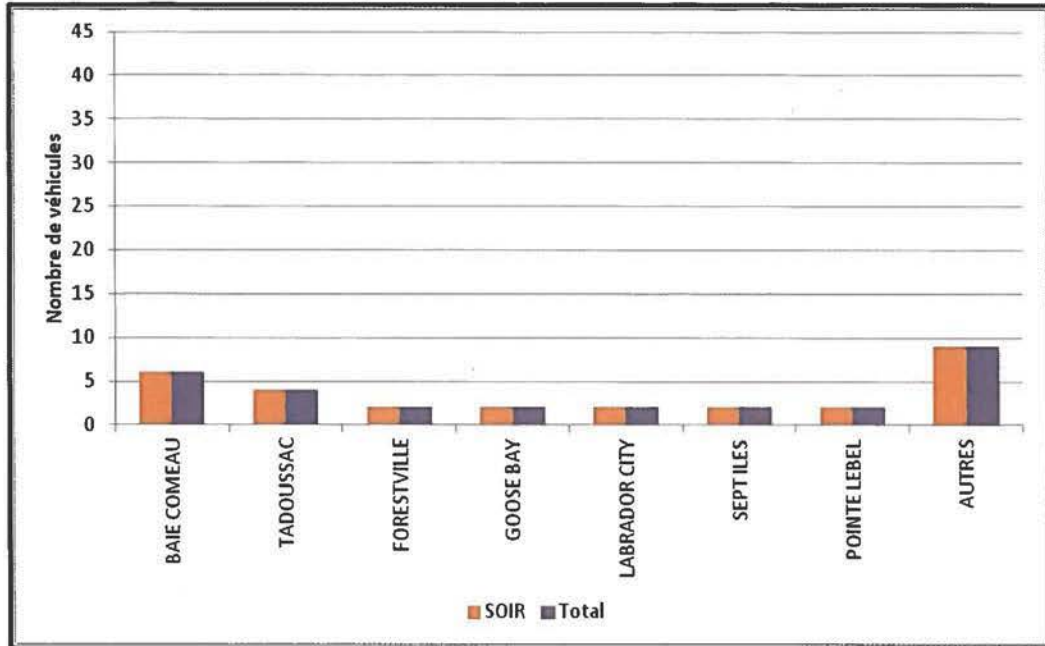
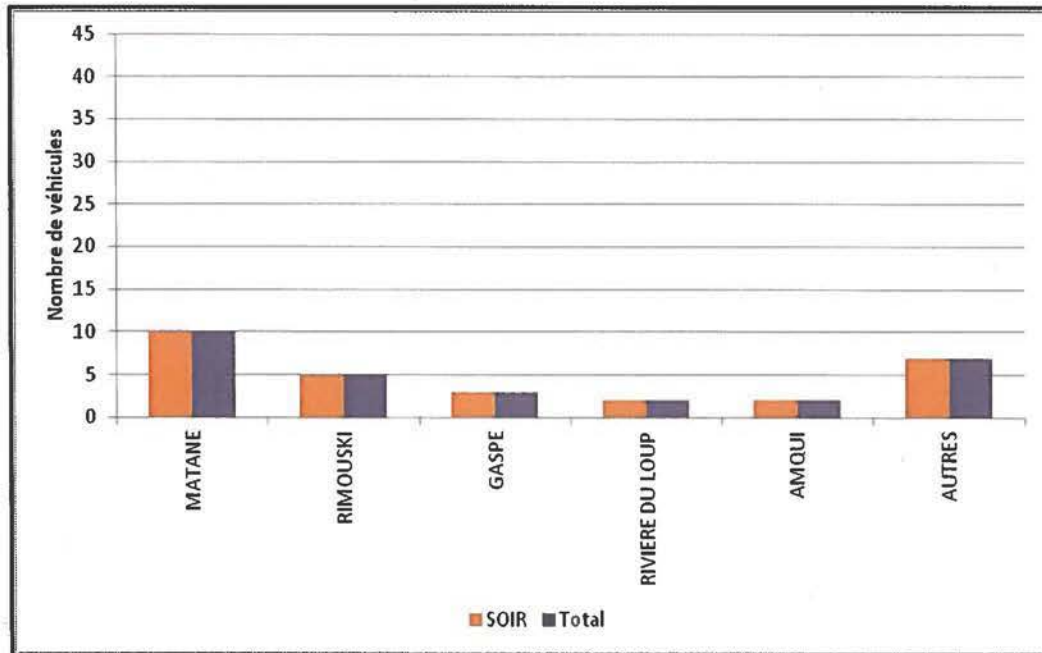


Figure 6.21 – Principales destinations des déplacements recensés au quai de Baie-Comeau



### 6.3.2.3 Paires OD

À ce poste d'enquête, il n'y a pas de paire origine-destination qui se démarque. En effet, les paires listées au tableau 6.9 ont une faible fréquence. On peut cependant voir que Matane est la principale destination des déplacements.

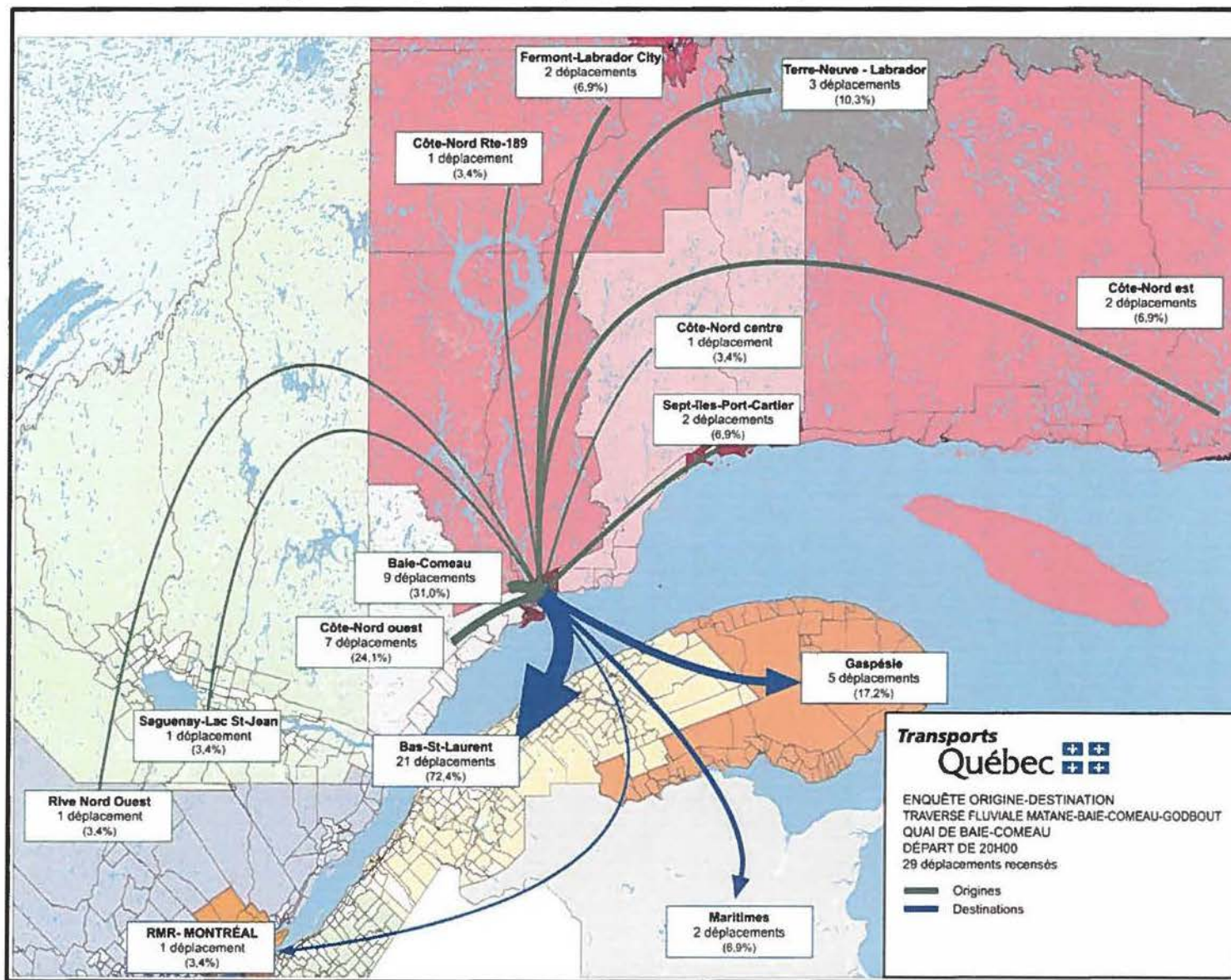
**Tableau 6.9 – Principales paires entre les origines et les destinations recensées au poste de la gare fluviale de Baie-Comeau**

ORIGINE	DESTINATION	DÉBIT
BAIE COMEAU	MATANE	2
SEPT ILES	RIMOUSKI	2
TADOUSSAG	MATANE	2
GOOSE BAY (TERRE-NEUVE ET LABRADOR)	MATANE	2

### 6.3.2.4 Synthèse

La figure 6.22 présente une synthèse des déplacements recensés au quai de Baie-Comeau.

Figure 6.22 – Synthèse des déplacements recensés au quai de Baie-Comeau



### 6.3.3 Fréquence des déplacements

La fréquence des déplacements a été analysée en classifiant les déplacements de ce poste en deux catégories :

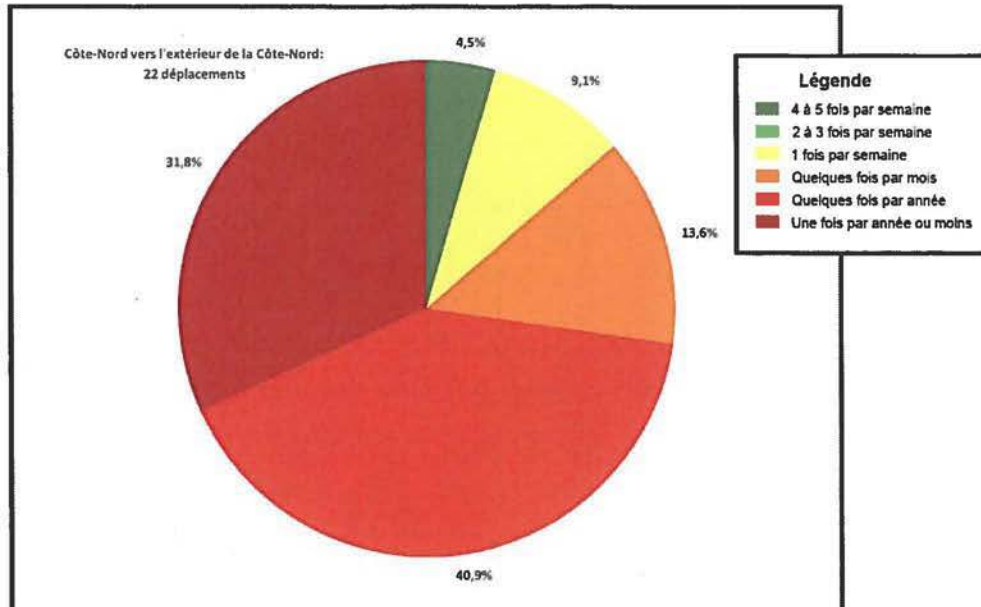
- déplacements (22) provenant de la Côte-Nord et se dirigeant vers l'extérieur de la Côte-Nord;
- déplacements (7) provenant de l'extérieur de la Côte-Nord et se dirigeant vers l'extérieur de la Côte-Nord

Les figures 6.23 et 6.24 illustrent la fréquence des déplacements pour ces regroupements.

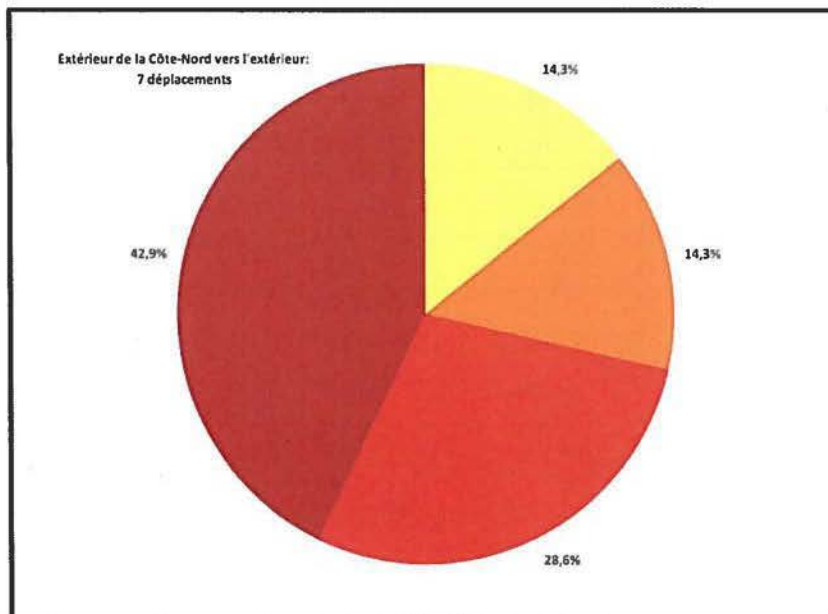
Les déplacements allant de la Côte-Nord vers l'extérieur de cette région se font majoritairement (72,7%) avec une fréquence allant de quelques fois par année à une fois par année. Les autres déplacements se font quelques fois par mois (13,6%) ou au moins une fois par semaine (13,6%).

Les déplacements de l'extérieur vers l'extérieur de la Côte-Nord ont également une faible fréquence puisque 42,9% des déplacements se font une seule fois par année et 28,6% quelques fois par année. Seuls 14,3% des déplacements se font une fois par semaine.

**Figure 6.23 – Fréquence des déplacements de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord au quai de Baie-Comeau**



**Figure 6.24 – Fréquence des déplacements de l'extérieur de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord au quai de Baie-Comeau**



## 6.4 Route 389 direction nord

### 6.4.1 Profil de la clientèle

La durée de l'enquête était de 18 heures à cet endroit et le traitement a été divisé en quatre périodes distinctes :

- Matin (AM) : de 4h00 à 9h00
- Hors-pointe (HP) : 9h00 à 15h00
- Fin d'après-midi (PM) : 15h00 à 19h00
- Soir : 19h00 à 22h00

Même si ce poste a été enquêté dans les deux directions, les données recueillies ont été séparées par direction. Les questionnaires recueillis qui étaient valides ont été expansionnés afin de refléter toute la circulation de la route 389 au poste d'enquête. Le tableau 6.10 présente les statistiques de ce poste d'enquête.

**Tableau 6.10 – Statistiques du poste de la route 389 en direction nord**

Date de l'enquête	Mercredi 28 septembre 2011				
	PÉRIODES				
	AM (4h-9h)	HP (9h-15h)	PM (15h-19h)	SOIR (19h-22h)	TOTAL
Débit de circulation recensé	155	155	65	24	399
Nombre de questionnaire valide	145	146	62	23	376
Taux de réponses valides	94%	94%	95%	96%	94%

On constate que la circulation en direction nord est beaucoup plus importante avant 15h00. En effet, 291 véhicules sont passés avant 15h00 en direction nord comparativement à 85 après 15h00. De plus, on peut voir que sur les 18 heures d'enquête, les questionnaires valides représentaient 94% des véhicules.

Le tableau 6.11 présente la composition de la circulation sur la route 389 en direction nord, de même que les taux d'occupation par période et par type de véhicules.

**Tableau 6.11 – Composition de la circulation sur la route 389 en direction nord**

	AM (4h00 à 9h00)			HP (9h00 à 15h00)		
	Véh. légers	Véh. lourds	% véh. lourds	Véh. légers	Véh. lourds	% véh. lourds
<b>Débits</b>	116	39	25,2%	98	57	36,9%
<b>Taux occupation</b>	1,70	1,26		1,48	1,05	
	1,59			1,32		
	PM (15h00 à 19h00)			SOIR (19h00 à 22h)		
	Véh. légers	Véh. lourds	% véh. lourds	Véh. légers	Véh. lourds	% véh. lourds
<b>Débits</b>	32	33	51,4%	11	14	55,5%
<b>Taux occupation</b>	1,48	1,12		1,20	1,15	
	1,29			1,17		

À ce poste, le nombre de véhicules a été constant pour les périodes du matin et hors-pointe. On note une bonne diminution de la circulation pour les périodes de fin d'après-midi et du soir. À l'inverse, on constate que la proportion de la circulation représentée par les véhicules lourds croît à mesure que la journée avance, passant de 25% de la circulation le matin à 55% le soir.

Le taux d'occupation des véhicules légers est à son plus élevé le matin et décroît par la suite pour atteindre 1,2 occupant par véhicule le soir. Pour les véhicules lourds, il est à son plus élevé le matin également et tourne autour de 1,1 occupant par véhicule pour les autres périodes.

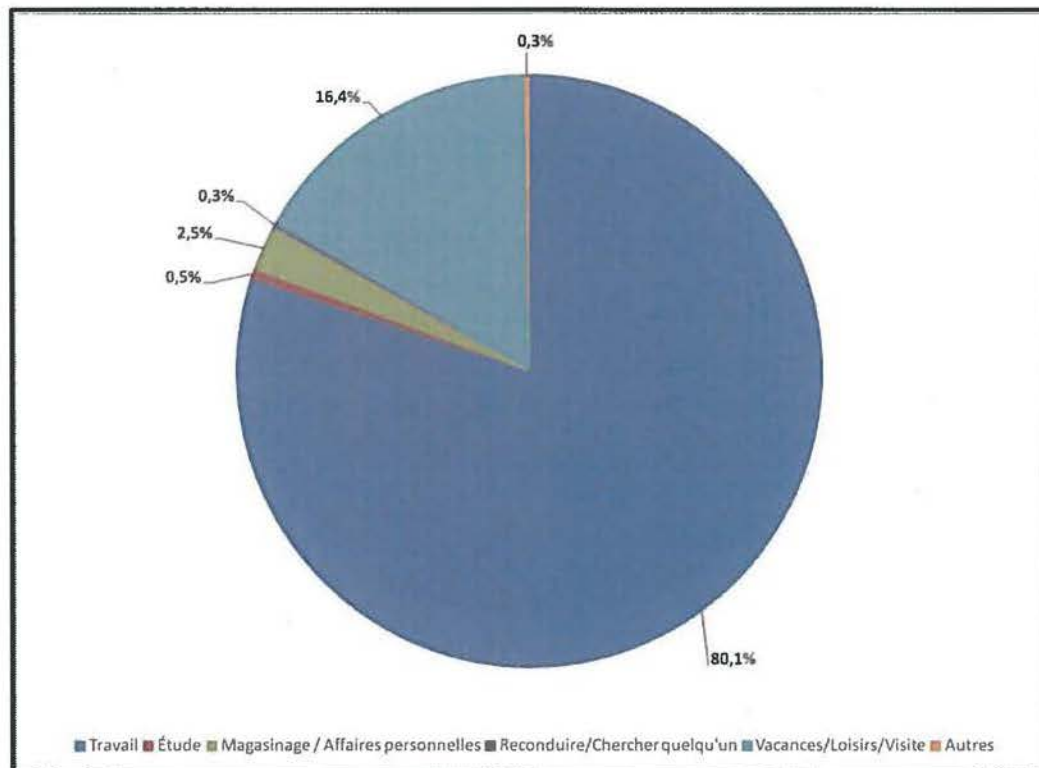
## 6.4.2 Analyse des déplacements

### 6.4.2.1 Motifs

Les figures 6.25 et 6.26 illustrent les motifs des déplacements des véhicules sur la route 389 en direction nord. Tel que mentionné à la section 4.3, le questionnaire des enquêtes ne contenait pas le motif « Retour au domicile », de sorte que les motifs représentés sur les figures 6.26 et 6.27 représentent en fait l'activité ayant généré le déplacement.

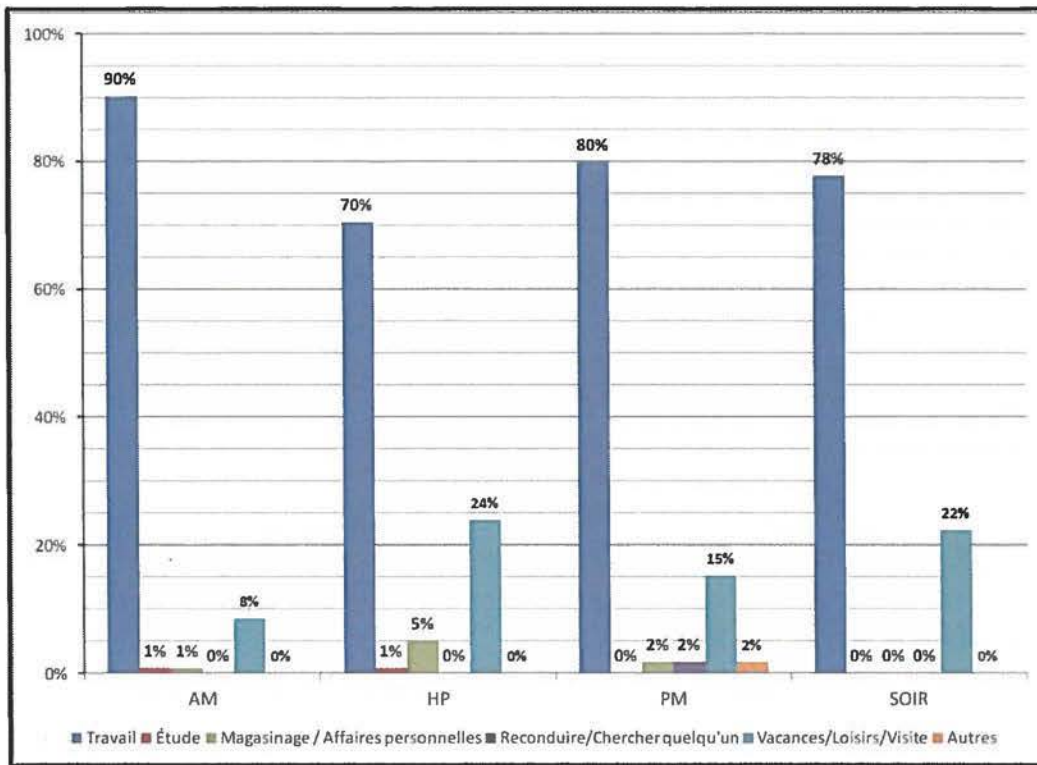
Le travail est l'activité qui génère plus de 80% des déplacements. Le second motif en importance est les vacances et les loisirs qui représentent 16% des déplacements.

**Figure 6.25 – Motifs de tous les déplacements recensés sur la route 389 en direction nord**





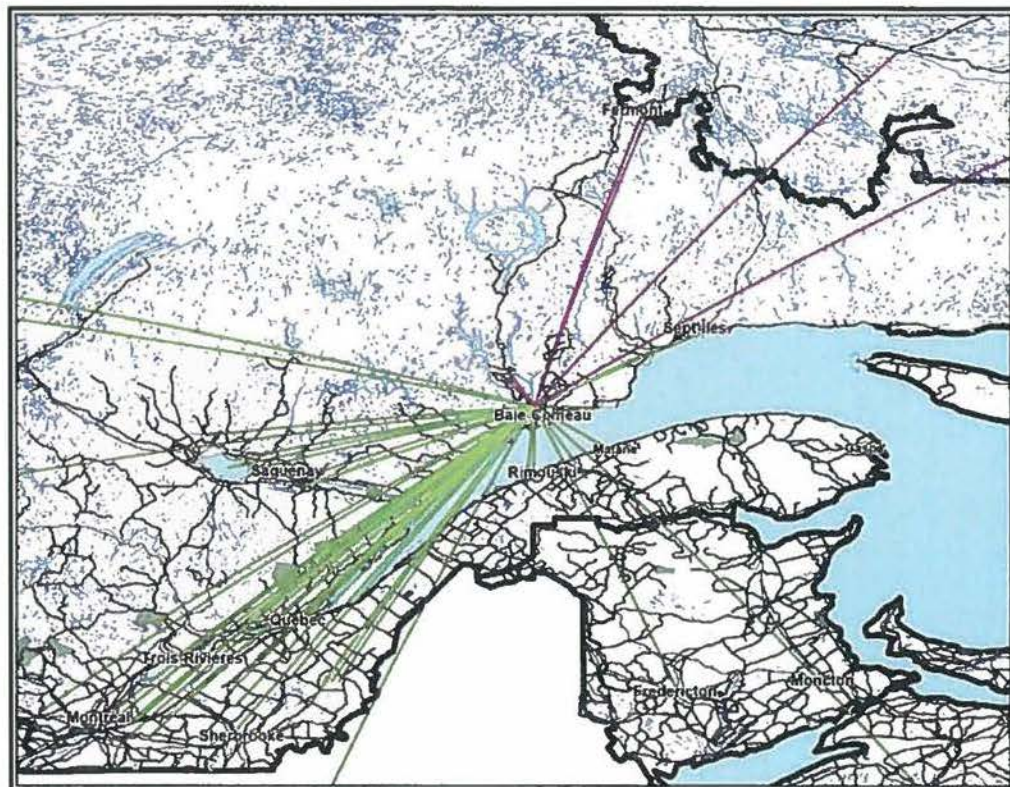
**Figure 6.26 – Motifs des déplacements recensés sur la route 389 en direction nord**



#### 6.4.2.2 Portrait des origines et des destinations

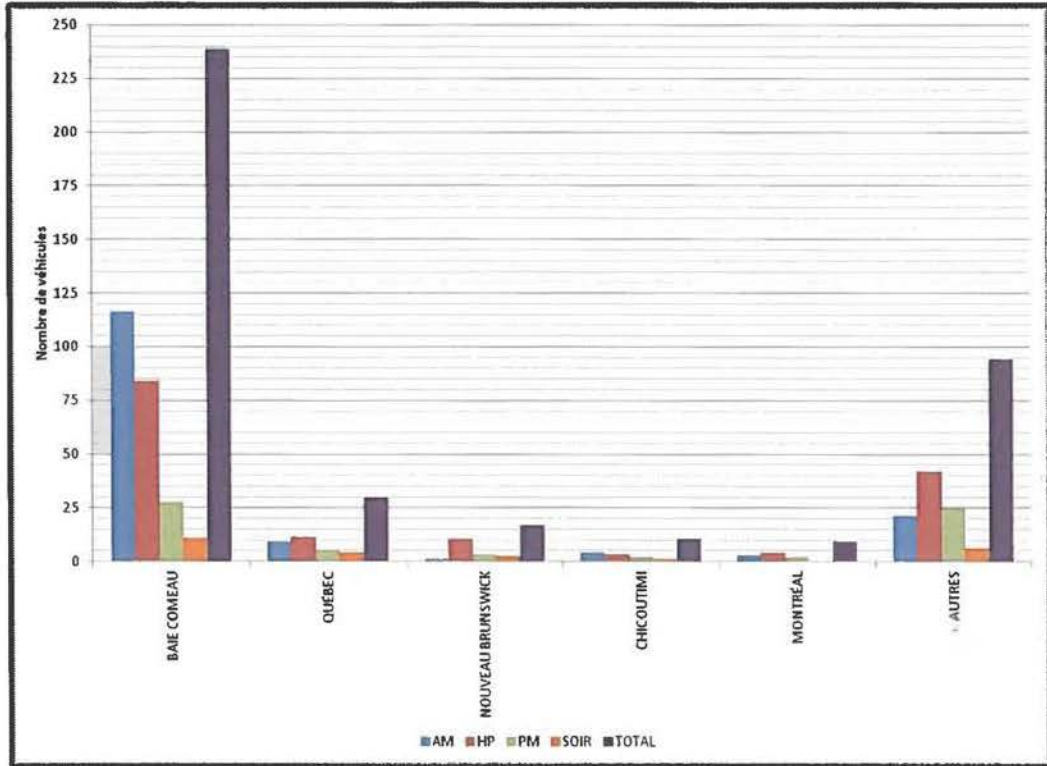
La figure 6.27 illustre les origines (en vert) des déplacements recensés sur la route 389 en direction nord dans le secteur de Manic 2 et les destinations (en rose) de ces déplacements. Les déplacements passant par le poste d'enquête proviennent de plusieurs régions différentes. En effet, on peut voir des déplacements de la région de Montréal, du Centre-du-Québec, de la Capitale-Nationale, de Chaudière-Appalaches et du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Comme la route 389 est la seule route qui va vers Fermont et le Labrador, toutes les régions doivent converger vers celle-ci pour rejoindre ces destinations.

**Figure 6.27 – Représentation spatiale des origines et des destinations des véhicules recensés au poste de la route 389 en direction nord**



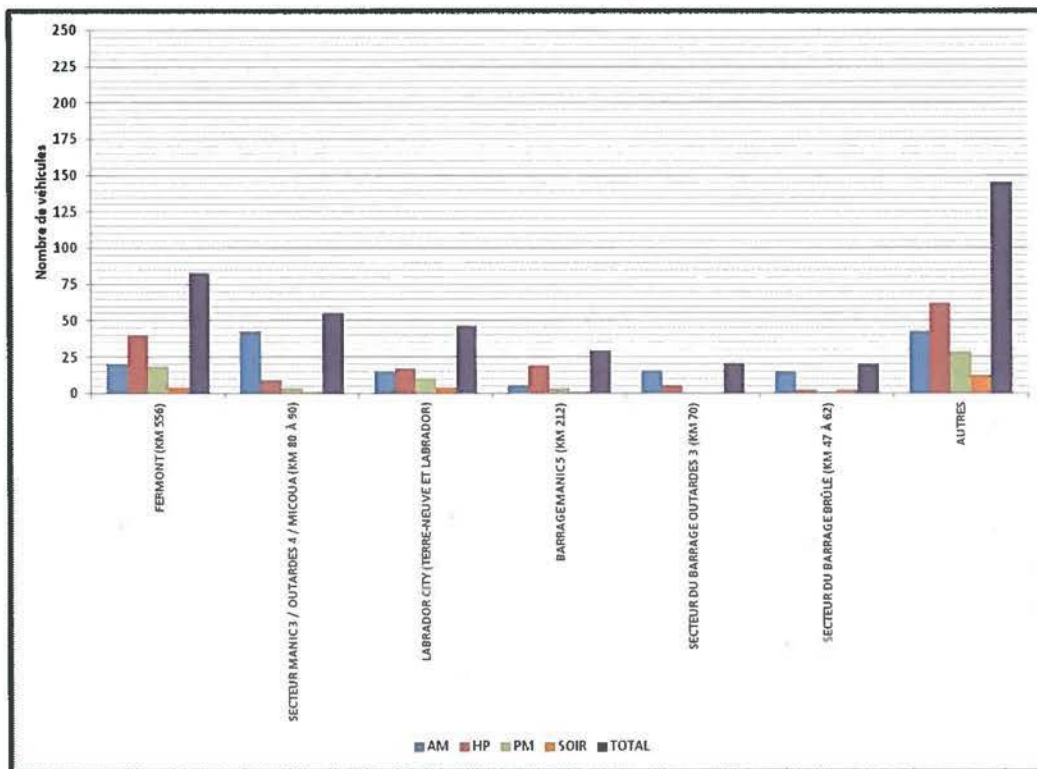
La figure 6.28 illustre les origines des déplacements sur la route 389 en direction nord dans le secteur du barrage Manic 2 pour chacune des périodes recensées. On remarque que Baie-Comeau se distingue dans les origines et est la principale origine à toutes les périodes.

**Figure 6.28 – Principales origines des déplacements recensés sur la route 389 en direction nord**



La figure 6.29 illustre les destinations des déplacements sur la route 389 en direction nord dans le secteur du barrage Manic 2 pour chacune des périodes recensées. Fermont est la principale destination des déplacements, mais on constate que de nombreux déplacements se destinent à des endroits autres que ceux listés sur la figure.

**Figure 6.29 – Principales destinations des déplacements recensés sur la route 389 en direction nord**



Le tableau 6.12 présente les destinations des véhicules sur la route 389 en direction nord. On peut voir que 38,5% des véhicules se dirigent vers Fermont ou la province de Terre-Neuve et Labrador. Entre le poste d’enquête et Fermont, les principales destinations étaient : secteur du lac Donlon, secteur du barrage Brûlé, secteur de la centrale Outardes 3, le camp Saint-Pierre, secteur des centrales Outardes 4 et Manic 3 ainsi que Manic 5.

**Tableau 6.12 – Destinations des automobilistes circulant sur la route 389 en direction nord**

DESTINATION	DÉBIT
SECTEUR DU BARRAGE MANIC 2 (KM 15 À 23)	10
SECTEUR DU LAC DONLON (KM 26 À 27)	17
SECTEUR DES BARRAGES DE LA LIMITE 1-2-3 (KM 29 À 33)	9
CHEMIN ST PIERRE ROUTE (KM 33)	4
SECTEUR DES LACS POPE ET GEORGES-TREMBLAY (KM 34 À 42)	9
SECTEUR DU BARRAGE BRÛLÉ (KM 47 À 62)	20
SECTEUR DU BARRAGE OUTARDES 3 (KM 70)	21
ZEC VARIN (KM 76)	3
CAMP ST PIERRE / LAC ST PIERRE (KM 80)	18
SECTEUR MANIC 3 / OUTARDES 4 / MICOUA (KM 80 À 90)	55
SECTEUR DU POSTE MICOUA (KM 94 À 100)	6
SECTEUR DU LAC ANNE (KM 102 À 116)	8
SECTEUR DU LAC VALLANT EST (KM 116 À 123)	8
SECTEUR DU LAC GAILLARD (KM 145 à 150)	7
SECTEUR DU LAC PERRON (KM 158 à 160)	2
SECTEUR DU CHEMIN LAC OKAOPÉO (KM 180)	1
BARRAGE MANIC 5 (KM 212)	29
RELAIS-GABRIEL (KM 317)	1
SECTEUR DE LA CENTRALE HART-JAUNE (KM 358 À 373)	5
GAGNON (KM 375)	2
FIRE LAKE (KM 478)	3
MONT WRIGHT (KM 547)	3
FERMONT (KM 556)	84
RIVIERE MOUCHALAGANE (KM 433)	1
TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR	
LABRADOR CITY	46
WABUSH	13
HAPPY VALLEY GOOSE BAY	1
GOOSE BAY CANADIAN FORCES BASE	9
CHURCHILL FALLS	1
RIVIERE ST PAUL	1

### 6.4.2.3 Paires OD

On constate d'abord que la plupart des paires OD sont des déplacements qui ont Baie-Comeau comme origine. La majorité des déplacements recensés en direction nord se dirigeaient dans le secteur des barrages Manic 3 et Outardes 4 à partir de Baie-Comeau. Les écarts entre les autres principales paires OD sont faibles et on retrouve plusieurs déplacements entre Baie-Comeau et Fermont ou Labrador City.

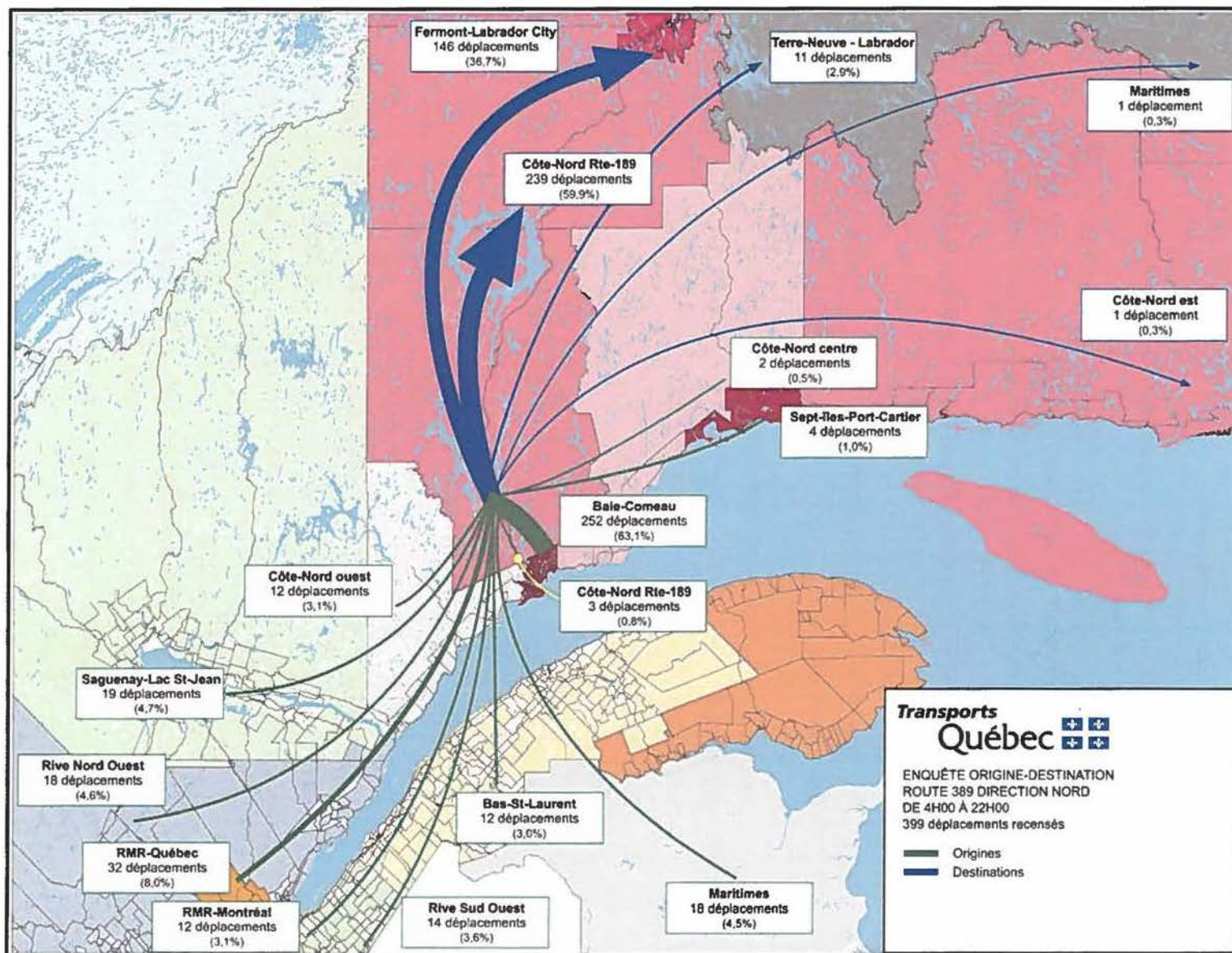
**Tableau 6.13 – Principales paires entre les origines et les destinations recensées au poste de la route 389 en direction nord**

ORIGINE	DESTINATION	DÉBIT
BAIE COMEAU	SECTEUR MANIC 3 / OUTARDES 4 / MICOUA (KM 80 À 90)	50
BAIE COMEAU	SECTEUR DU BARRAGE OUTARDES 3 (KM 70)	21
BAIE COMEAU	LABRADOR CITY (TERRE-NEUVE ET LABRADOR)	18
BAIE COMEAU	BARRAGE MANIC 5 (KM 212)	18
BAIE COMEAU	FERMONT (KM 556)	18
BAIE COMEAU	SECTEUR DU BARRAGE BRÛLÉ (KM 47 À 62)	16
BAIE COMEAU	SECTEUR DU LAC DONLON (KM 26 À 27)	16
QUEBEC	FERMONT (KM 556)	13
NOUVEAU BRUNSWICK	LABRADOR CITY (TERRE-NEUVE ET LABRADOR)	12
BAIE COMEAU	SECTEUR DU BARRAGE MANIC 2 (KM 15 À 23)	9
BAIE COMEAU	CAMP ST PIERRE / LAC ST PIERRE (KM 80)	9
BAIE COMEAU	SECTEUR DES LACS POPE ET GEORGES-TREMBLAY (KM 34 À 42)	9
CHICOUTIMI	FERMONT (KM 556)	7
QUEBEC	LABRADOR CITY (TERRE-NEUVE ET LABRADOR)	7
BAIE COMEAU	SECTEUR DES BARRAGES DE LA LIMITE 1-2-3 (KM 29 À 33)	7

### 6.4.2.4 Synthèse

La figure 6.30 présente une synthèse des déplacements recensés sur la route 389 en direction nord à la hauteur du barrage Manic 2.

Figure 6.30 – Synthèse des déplacements recensés sur la route 389 en direction nord



### 6.4.3 Fréquence des déplacements

La fréquence des déplacements a été analysée en classifiant les déplacements de ce poste en quatre catégories :

- déplacement (244) provenant de la Côte-Nord et se dirigeant ailleurs sur la Côte-Nord;
- déplacements (30) provenant de la Côte-Nord et se dirigeant vers l'extérieur de la Côte-Nord;
- déplacements (83) provenant de l'extérieur de la Côte-Nord et se dirigeant sur la Côte-Nord;
- déplacements (42) provenant de l'extérieur de la Côte-Nord et se dirigeant vers l'extérieur de la Côte-Nord

Les figures 6.31 à 6.34 illustrent la fréquence des déplacements pour ces regroupements.

La plupart des déplacements se faisant sur la Côte-Nord ont une fréquence de 4 à 5 fois par semaine. Par ailleurs, 67,6% des déplacements se font au moins une fois par semaine sur la route 389 en direction nord. Seuls 5,3% des déplacements ont une fréquence d'une fois par année.

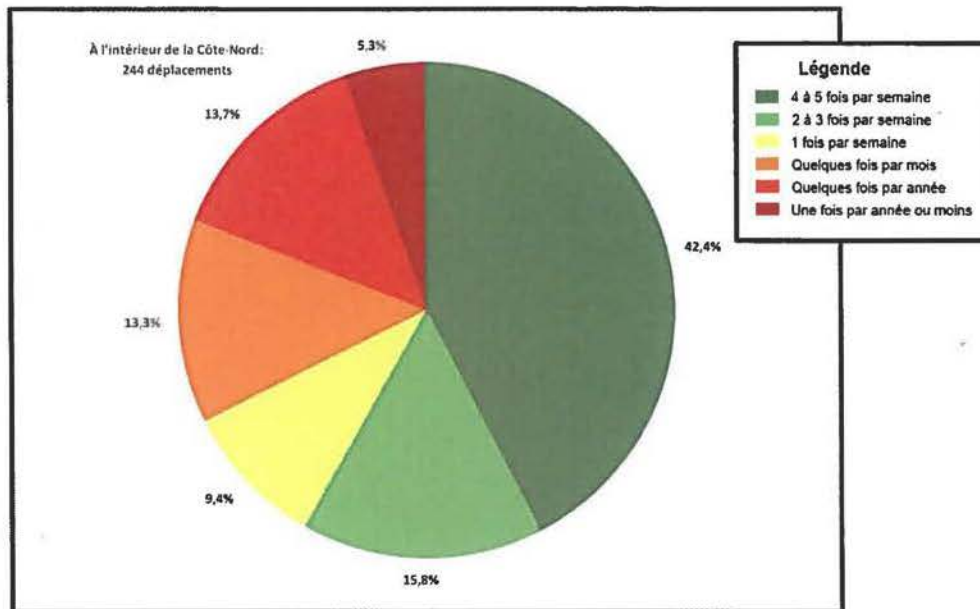
Parmi les déplacements qui vont de la Côte-Nord vers l'extérieur de cette région, la plupart (47,5%) ont une fréquence de 2 à 3 fois par année. Ce sont 79% de ces déplacements qui ont une fréquence d'au moins une fois par semaine, contre 3,4% des déplacements qui ne se font qu'une fois par an.

Le portrait est différent pour les déplacements provenant de l'extérieur de la Côte-Nord et se dirigeant sur la Côte-Nord. On note que 37,4% des déplacements se font au moins une fois par semaine et 38,5% des déplacements se font une fois ou quelques fois par année. Le reste des déplacements se font quelques fois par mois.

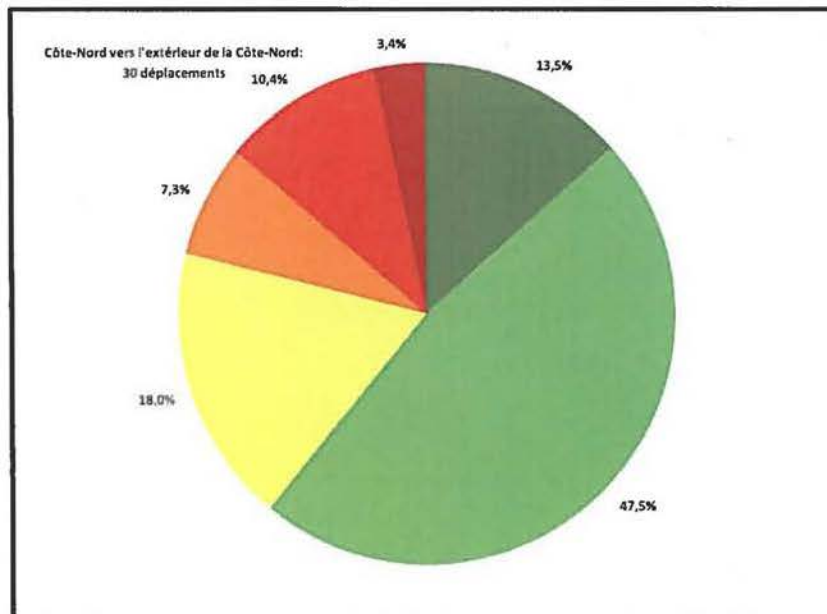
Enfin, 62,8% des déplacements en transit dans la région de la Côte-Nord et circulant sur la route 389 en direction nord se font au moins une fois par semaine. 27,9% des déplacements en transit sur la Côte-Nord ne se font qu'une ou quelques fois par an.



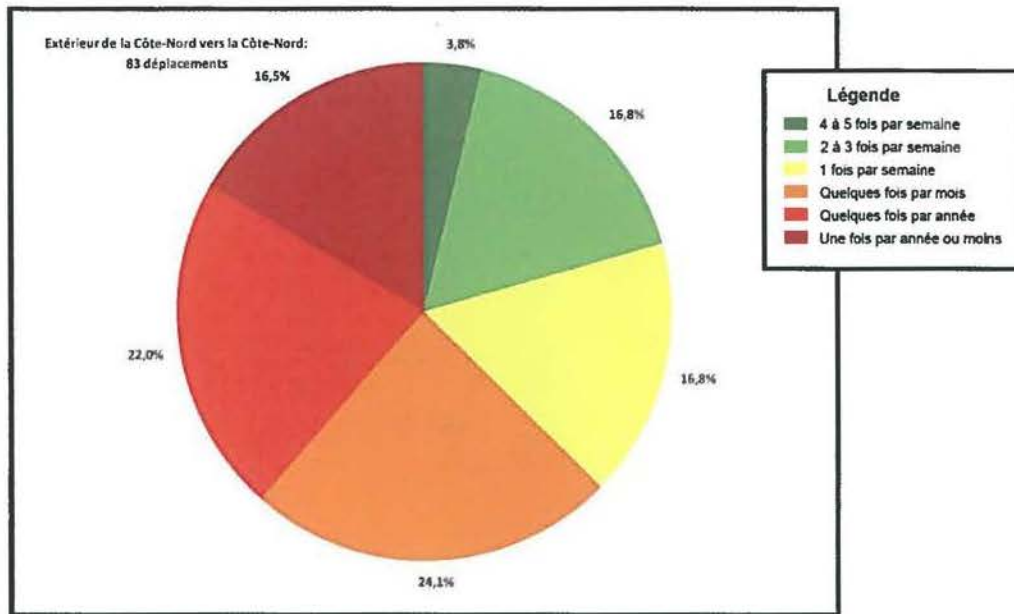
**Figure 6.31 – Fréquence des déplacements de la Côte-Nord vers la Côte-Nord sur la route 389 en direction nord**



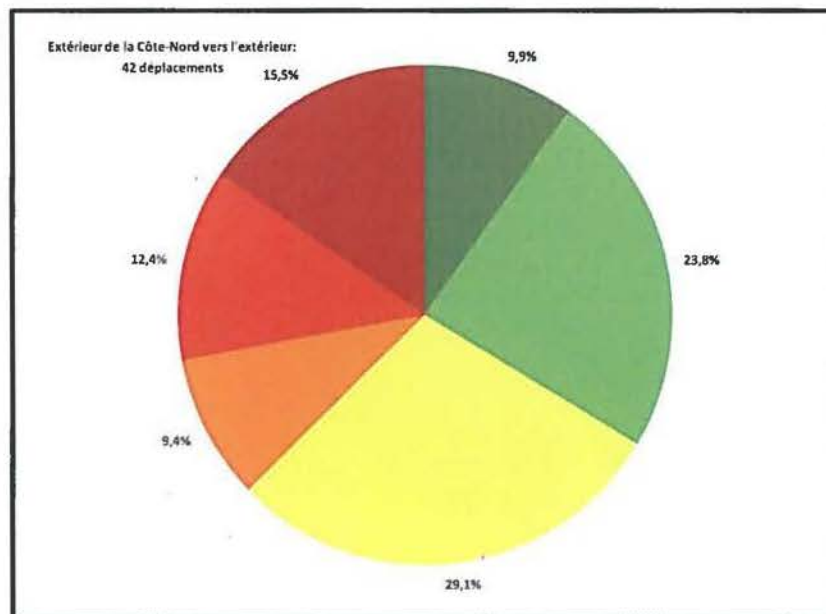
**Figure 6.32 – Fréquence des déplacements de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord sur la route 389 en direction nord**



**Figure 6.33 – Fréquence des déplacements de l'extérieur de la Côte-Nord vers la Côte-Nord sur la route 389 en direction nord**



**Figure 6.34 – Fréquence des déplacements de l'extérieur de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord sur la route 389 en direction nord**



## 6.5 Route 389 direction sud

### 6.5.1 Profil de la clientèle

La durée de l'enquête était de 18 heures à cet endroit et le traitement a été divisé en quatre périodes distinctes :

- Matin (AM) : de 4h00 à 9h00
- Hors-pointe (HP) : 9h00 à 15h00
- Fin d'après-midi (PM) : 15h00 à 19h00
- Soir : 19h00 à 22h00

Même si ce poste a été enquêté dans les deux directions, les données recueillies ont été séparées par direction. Les questionnaires recueillis qui étaient valides ont été expansionnés afin de refléter toute la circulation de la route 389 au poste d'enquête. Le tableau 6.14 présente les statistiques de ce poste d'enquête.

**Tableau 6.14 – Statistiques du poste de la route 389 en direction sud**

Date de l'enquête	Mercredi 28 septembre 2011				
	PÉRIODES				TOTAL
	AM (4h-9h)	HP (9h-15h)	PM (15h-19h)	SOIR (19h-22h)	
Débit de circulation recensé	33	133	163	45	374
Nombre de questionnaire valide	32	129	158	44	363
Taux de réponses valides	97%	97%	97%	98%	97%

On constate que le trafic en direction sud est plus fort entre 9h et 19h. Au cours de cette période, 287 véhicules sont passés comparativement à 76 aux autres périodes enquêtées. De plus, on peut voir que sur les 18 heures d'enquête, les questionnaires valides représentaient 97% des véhicules.

Le tableau 6.15 présente la composition de la circulation sur la route 389 en direction sud, de même que les taux d'occupation par période et par type de véhicules.

**Tableau 6.15 – Composition de la circulation sur la route 389 en direction sud**

	AM (4h00 à 9h00)			HP (9h00 à 15h00)		
	Véh. légers	Véh. lourds	% véh. lourds	Véh. légers	Véh. lourds	% véh. lourds
<b>Débits</b>	28	5	16,0%	86	47	35,4%
<b>Taux occupation</b>	1,44	1,00		1,52	1,07	
	1,38			1,36		
	PM (15h00 à 19h00)			SOIR (19h00 à 22h)		
	Véh. légers	Véh. lourds	% véh. lourds	Véh. légers	Véh. lourds	% véh. lourds
<b>Débits</b>	128	35	21,3%	19	26	57,3%
<b>Taux occupation</b>	1,70	1,38		1,63	1,20	
	1,63			1,39		

À ce poste d'enquête, la circulation était relativement faible le matin et le soir. La période la plus achalandée a été la période de fin d'après-midi. La période hors-pointe est celle où on a recensé le plus de véhicules lourds. Par contre, la période où les véhicules lourds représentent la plus grande part de la circulation est le soir avec 57% du trafic.

Les taux d'occupation des véhicules légers se tiennent entre 1,44 et 1,70 occupant par véhicule. La période avec le plus grand taux d'occupation est celle de fin d'après-midi. Il est à noter que les débits mesurés en fin d'après-midi en direction sud sont similaires à ceux mesurés en direction nord le matin et que le taux d'occupation est le même. Pour les véhicules lourds, le taux d'occupation est plus élevé en fin d'après-midi et le soir par rapport aux deux autres périodes.

## 6.5.2 Analyse des déplacements

### 6.5.2.1 Motifs

Les figures 6.35 et 6.36 illustrent les motifs des déplacements des véhicules sur la route 389 en direction nord. Tel que mentionné à la section 4.3, le questionnaire des enquêtes ne contenait pas le motif « Retour au domicile », de sorte que les motifs représentés sur les figures 6.35 et 6.36 représentent en fait l'activité ayant généré le déplacement.

Le travail génère plus de 79% des déplacements suivi par les motifs vacances et loisirs qui représentent 16% des déplacements.

**Figure 6.35 – Motifs de tous les déplacements recensés sur la route 389 en direction sud**

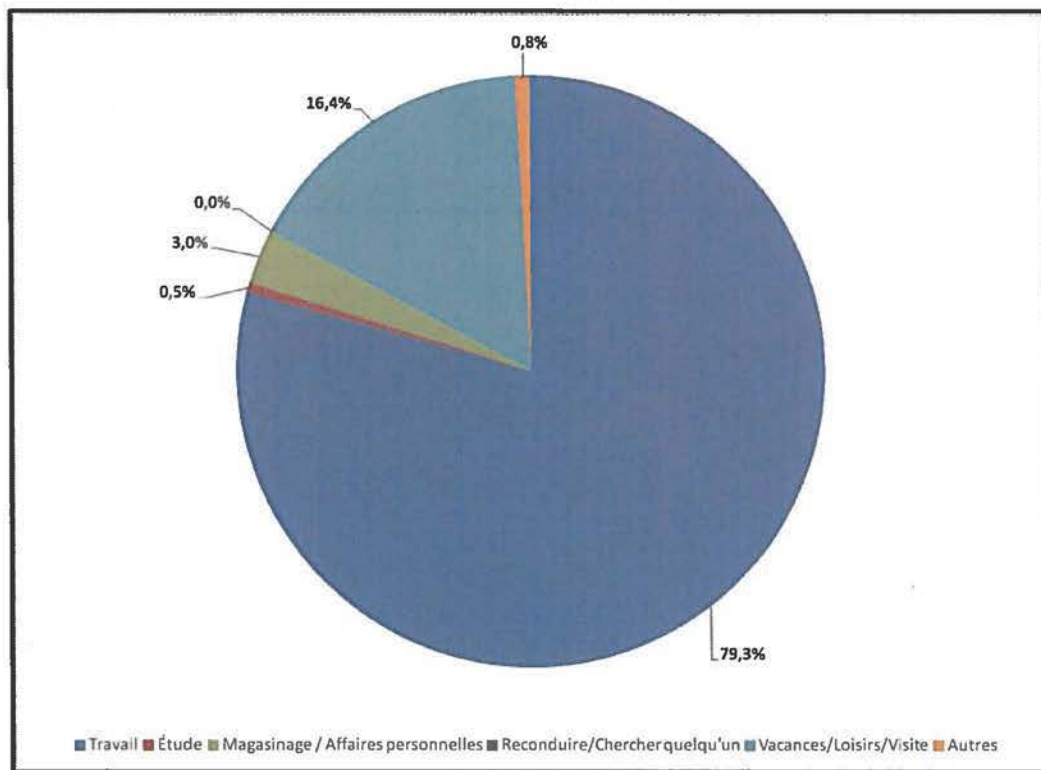
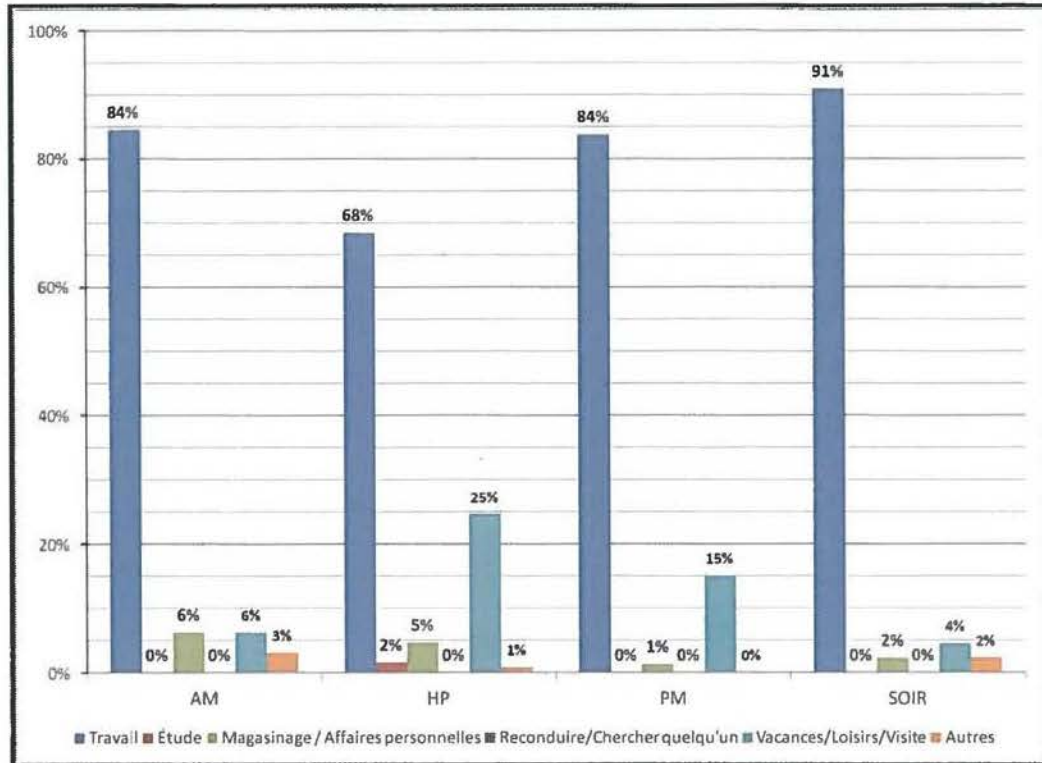


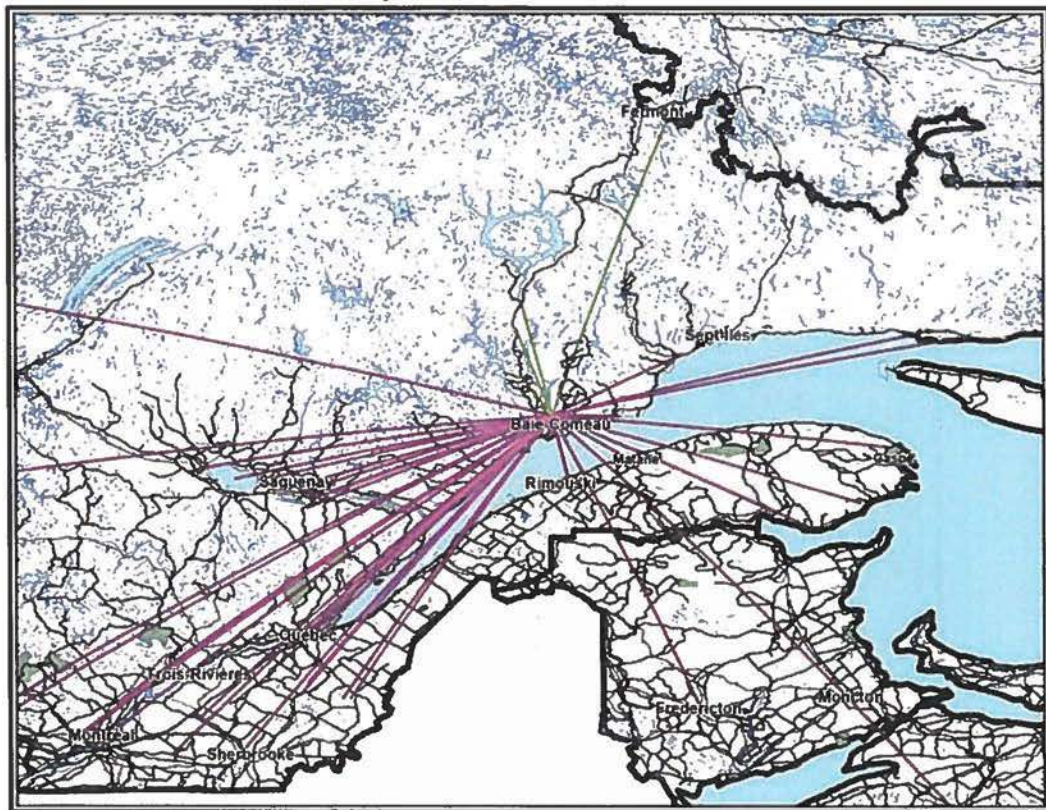
Figure 6.36 – Motifs des déplacements recensés sur la route 389 en direction sud



### 6.5.2.2 Portrait des origines et des destinations

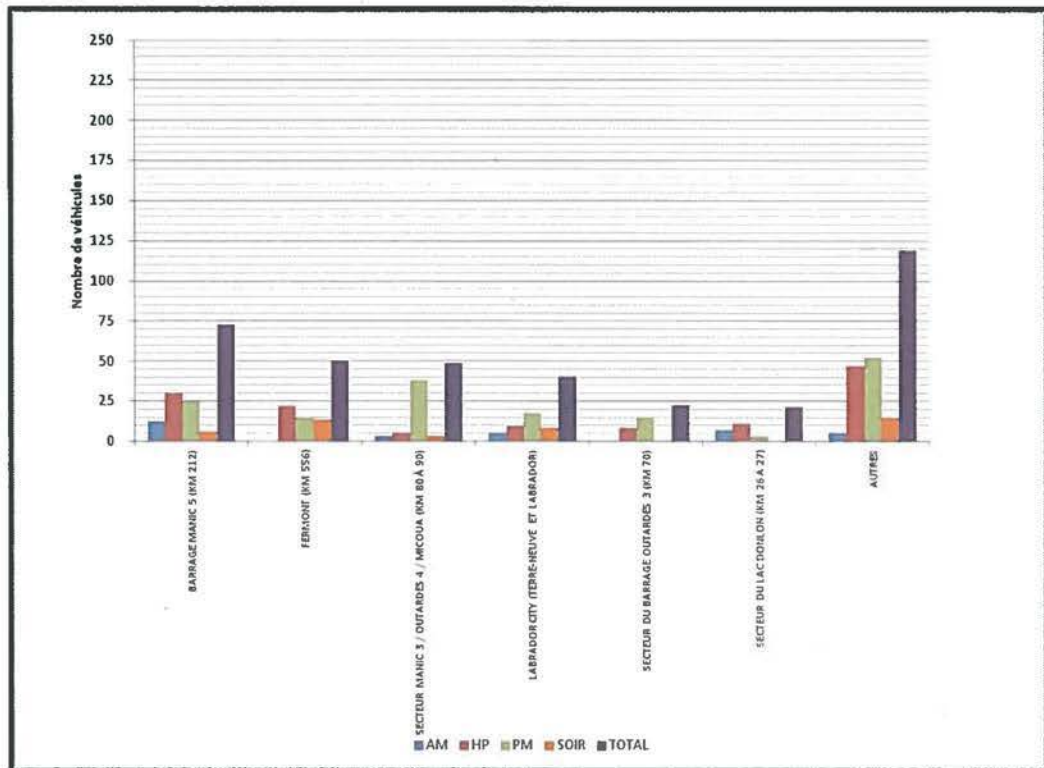
La figure 6.37 illustre les origines (en vert) des déplacements recensés sur la route 389 en direction sud dans le secteur de Manic 2 et les destinations (en rose) de ces déplacements. On constate que les destinations sont beaucoup plus nombreuses que les origines. Les véhicules proviennent de Fermont, de Manic 5 et d'autres endroits en bordure de la route 389, tandis que de nombreuses destinations sont situées à l'ouest du poste d'enquête.

**Figure 6.37 – Représentation spatiale des origines et des destinations des véhicules recensés au poste de la route 389 en direction sud**



La figure 6.38 illustre les origines des déplacements sur la route 389 en direction sud dans le secteur du barrage Manic 2 pour chacune des périodes recensées. De façon générale, Manic 5 est la principale origine suivie par Fermont et Labrador City. Cependant, on constate que dépendamment de la période de la journée, l'ordre change. Le matin, aucun déplacement ne provenait de Fermont tandis que le soir, Fermont est la principale origine. On remarque aussi que plusieurs déplacements avaient une origine autre que celles énumérées dans la figure.

Figure 6.38 – Principales origines des déplacements recensés sur la route 389 en direction sud

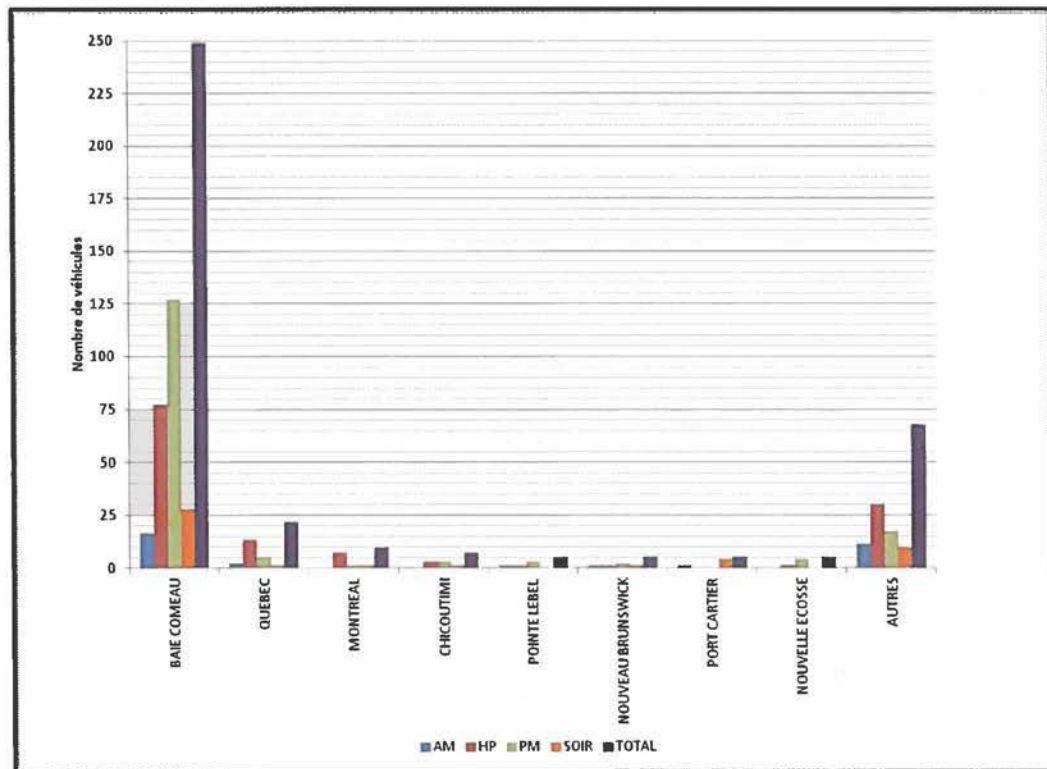




La figure 6.39 illustre les destinations des déplacements sur la route 389 en direction sud dans le secteur du barrage Manic 2 pour chacune des périodes recensées. La principale destination des déplacements est la première ville en importance en aval du poste d'enquête, soit Baie-Comeau. On peut voir que la plupart des autres destinations (Québec, Chicoutimi, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Écosse) représentent des déplacements de longue distance.

Tout comme dans le cas du traversier, il est possible que le soir, des conducteurs aient mentionnés qu'ils allaient à Baie-Comeau, mais que cette destination n'était qu'en fait une destination intermédiaire dans un itinéraire de longue distance. Comme il n'y a pas de ville près de Baie-Comeau, certains conducteurs sont probablement arrêtés à Baie-Comeau pour se reposer avant de reprendre la route le lendemain.

Figure 6.39 – Principales destinations des déplacements recensés sur la route 389 en direction sud



### 6.5.2.3 Paires OD

On constate d’abord que la plupart des paires OD sont des déplacements qui ont Baie-Comeau comme destination. Les deux principales paires OD qui relient les barrages Manic 3, Outardes 4 et Manic 5 à Baie-Comeau sont environ deux fois plus importantes que les paires OD subséquentes.

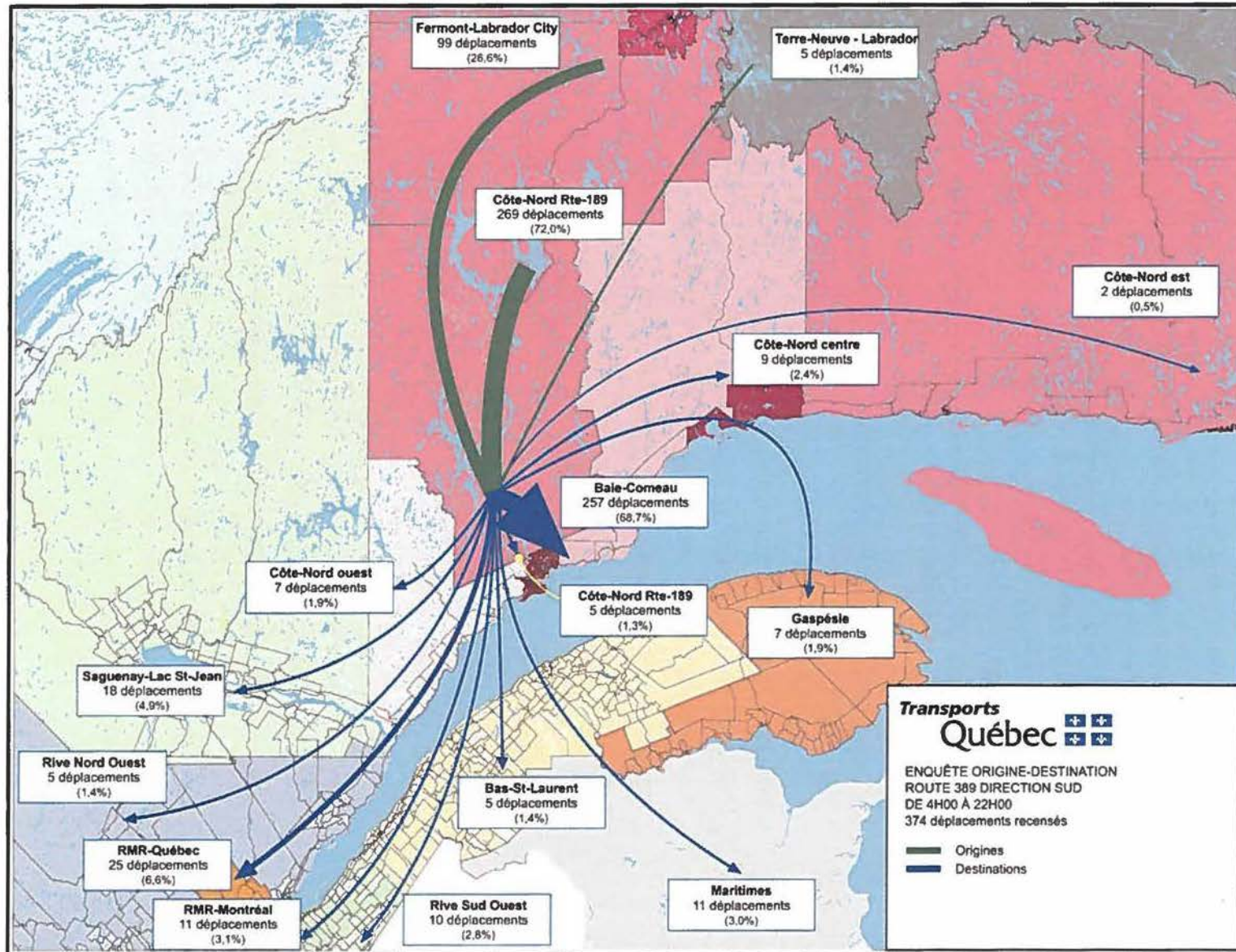
**Tableau 6.16 – Principales paires entre les origines et les destinations recensées au poste de la route 389 en direction sud**

ORIGINE	DESTINATION	DÉBIT
SECTEUR MANIC 3 / OUTARDES 4 / MICOUA (KM 80 À 90)	BAIE COMEAU	44
BARRAGE MANIC 5 (KM 212)	BAIE COMEAU	40
SECTEUR DU LAC DONLON (KM 26 À 27)	BAIE COMEAU	21
FERMONT (KM 556)	BAIE COMEAU	21
SECTEUR DU BARRAGE OUTARDES 3 (KM 70)	BAIE COMEAU	19
SECTEUR DU BARRAGE BRÛLÉ (KM 47 À 62)	BAIE COMEAU	15
SECTEUR DES LACS POPE ET GEORGES-TREMBLAY (KM 34 À 42)	BAIE COMEAU	12
LABRADOR CITY (TERRE-NEUVE ET LABRADOR)	BAIE COMEAU	11
ZEC VARIN (KM 76)	BAIE COMEAU	9
FERMONT (KM 556)	QUEBEC	8
SECTEUR DE LA CENTRALE HART-JAUNE (KM 358 À 373)	BAIE COMEAU	8
CAMP ST PIERRE / LAC ST PIERRE (KM 80)	BAIE COMEAU	7
SECTEUR DU POSTE MICOUA (KM 94 À 100)	BAIE COMEAU	7

### 6.5.2.4 Synthèse

La figure 6.40 illustre une synthèse des déplacements recensés sur la route 389 en direction sud à la hauteur du barrage Manic 2.

Figure 6.40 – Synthèse des déplacements recensés sur la route 389 en direction sud



### 6.5.3 Fréquence des déplacements

La fréquence des déplacements a été analysée en classifiant les déplacements de ce poste en quatre catégories :

- déplacement (255) provenant de la Côte-Nord et se dirigeant ailleurs sur la Côte-Nord;
- déplacements (66) provenant de la Côte-Nord et se dirigeant vers l'extérieur de la Côte-Nord;
- déplacements (25) provenant de l'extérieur de la Côte-Nord et se dirigeant sur la Côte-Nord;
- déplacements (28) provenant de l'extérieur de la Côte-Nord et se dirigeant vers l'extérieur de la Côte-Nord

Les figures 6.41 à 6.44 illustrent la fréquence des déplacements pour ces regroupements.

Près de 70% des déplacements circulant sur la route 389 en direction sud à l'intérieur de la Côte-Nord se font au moins une fois par semaine. Par ailleurs, 39,1% des déplacements ont lieu de 4 à 5 fois par semaine. Seuls 6,4% des déplacements se font une seule fois par année.

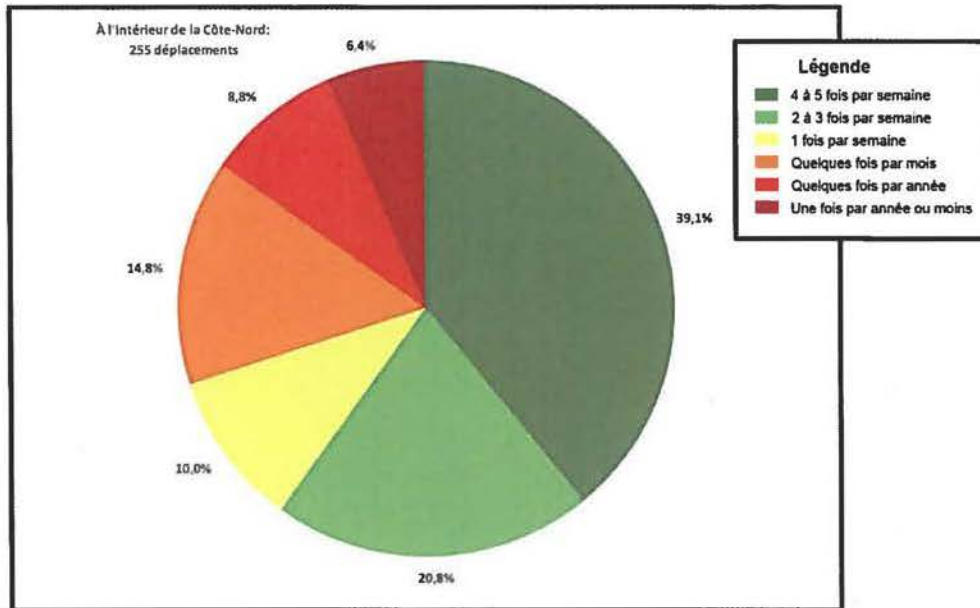
Pour les déplacements provenant de la Côte-Nord et se dirigeant vers l'extérieur de la région, les déplacements sont divisés en trois parts de proportions similaires :

- au moins une fois par semaine;
- quelques fois par mois;
- une ou quelques fois par année.

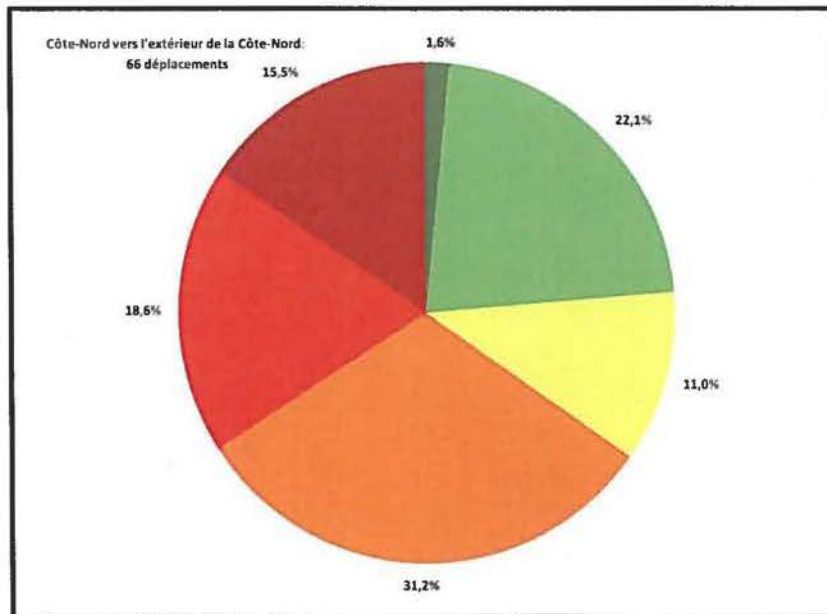
Parmi les déplacements provenant de l'extérieur et se dirigeant sur la Côte-Nord, 63,2% ont lieu au moins une fois par semaine. Environ 20% se font quelques fois par mois et le reste (16,8%) une ou quelques fois par an.

Enfin, pour les déplacements en transit dans la région de la Côte-Nord et circulant sur la route 389 en direction sud, la fréquence est plus faible et la majorité (47,9%) des déplacements n'ont lieu que quelques fois par année.

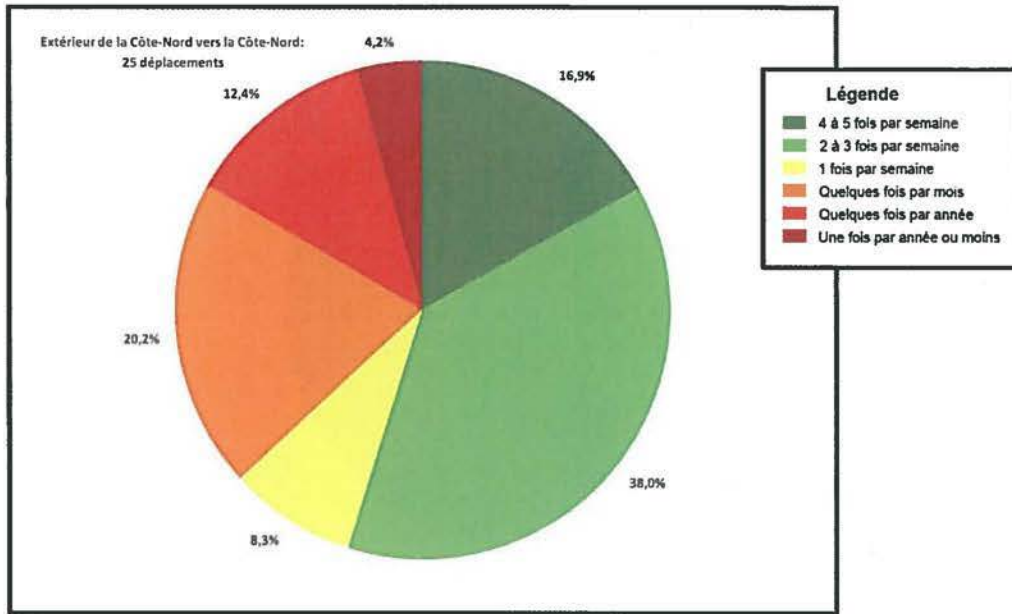
**Figure 6.41 – Fréquence des déplacements de la Côte-Nord vers la Côte-Nord sur la route 389 en direction sud**



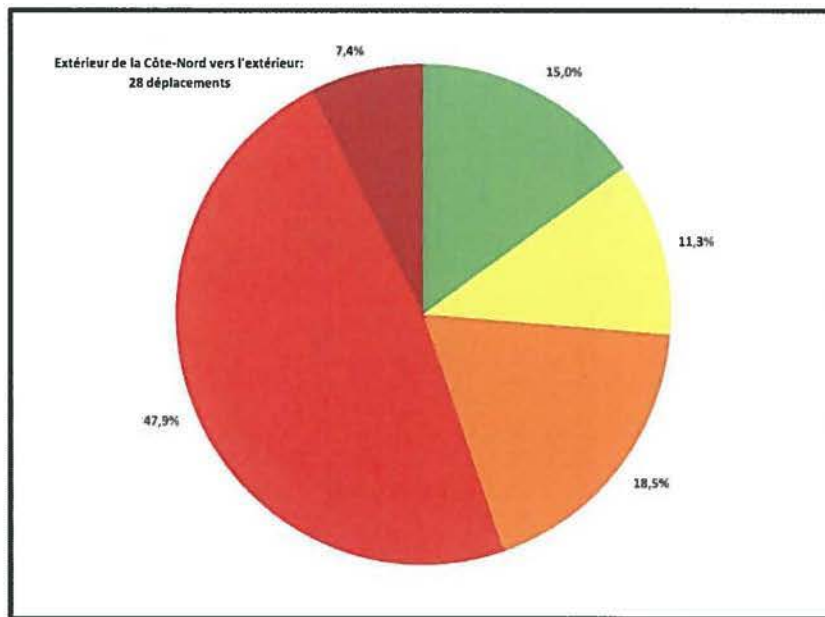
**Figure 6.42 – Fréquence des déplacements de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord sur la route 389 en direction sud**



**Figure 6.43 – Fréquence des déplacements de l'extérieur de la Côte-Nord vers la Côte-Nord sur la route 389 en direction sud**



**Figure 6.44 – Fréquence des déplacements de l'extérieur de la Côte-Nord vers l'extérieur de la Côte-Nord sur la route 389 en direction sud**



## 7. CONCLUSION

### 7.1 Traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout

À la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout, tous les conducteurs des véhicules prenant le traversier le jour de l'enquête ont été interviewés.

Aux quais de Matane et de Baie-Comeau, le travail était le motif des déplacements d'un peu plus de la moitié des véhicules interviewés. Le second motif en importance était les vacances et les loisirs. Au quai de Godbout, la moitié des déplacements se faisaient pour le loisir et 40% étaient pour le travail. La majorité des déplacements qui s'effectuent à la traverse se font à l'intérieur du polygone formé par Rimouski, Matane, Baie-Comeau et Sept-îles.

À la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout, les déplacements recensés se font principalement (69%) entre une et quelques fois par année. Les déplacements avec une fréquence d'au moins une fois par semaine ne représentent que 14% des déplacements recensés.

De nombreux déplacements se destinaient à la municipalité où le bateau accostait pour les départs les plus tardifs. Il est possible que cette municipalité ait été une destination intermédiaire dans un déplacement de plus longue distance pour ces répondants.

### 7.2 Route 389

Sur la route 389, dans le secteur de la centrale Manic 2, environ 95% de la circulation aux postes d'enquête a été enquêtée.

L'analyse des déplacements sur la route 389 a permis de déterminer que les déplacements se font majoritairement pour le travail, mais il y a tout de même 16% des déplacements qui se font pour les vacances ou les loisirs. De plus, les déplacements sur cette route sont souvent des déplacements de longue distance avec principalement Baie-Comeau comme origine ou destination. En direction nord, les automobilistes se dirigent principalement vers les centrales Manic 3, Outardes 3, Outardes 4 et Manic 5, de même que vers Fermont et Labrador City. En direction sud, la majorité des véhicules proviennent de Manic 3, Outardes 4 et Manic 5, de même que Fermont et Labrador City.

Sur la route 389, 28% des déplacements se font de 4 à 5 fois par semaine. Les déplacements avec une fréquence d'au moins une fois par semaine représentent 61% des déplacements recensés tandis que ceux qui se font seulement une fois ou quelques fois par année représentent 23% des déplacements.



## ANNEXES

## **ANNEXE A**

### **PLANCHE DE SIGNALISATION UTILISÉE POUR L'ENQUÊTE EN BORDURE DE LA ROUTE 389**



## **ANNEXE B**

### **QUESTIONNAIRE DES ENQUÊTES EN BORDURE DE ROUTE**

FORMULAIRE D'INTERVIEW



Direction de la Côte-Nord

RELEVÉS ORIGINE-DESTINATION  
« Générale »

Route : \_\_\_\_\_ Intervieweur : \_\_\_\_\_  
 Direction :  Nord vers Sud  Sud vers Nord  
 Ouest vers Est  Est vers Ouest Date: \_\_\_\_\_ Heure : \_\_\_\_\_ h \_\_\_\_\_

Entrevue 1

**ORIGINE**  
D'où êtes-vous parti pour votre déplacement actuel ?

Si  Québec ou  T-N-L : Ville / Mun. : \_\_\_\_\_ Région adm. : \_\_\_\_\_  
 Ailleurs : \_\_\_\_\_  
 Ontario  I-P-É  N-É  N-B  Man  Sask  Alb  C-B  USA (État : \_\_\_\_\_)

**DESTINATION**  
Quelle est la DESTINATION de votre déplacement actuel ?

Si  Québec ou  T-N-L : Ville / Mun. : \_\_\_\_\_ Région adm. : \_\_\_\_\_  
 Ailleurs : \_\_\_\_\_  
 Ontario  I-P-É  N-É  N-B  Man  Sask  Alb  C-B  USA (État : \_\_\_\_\_)

Quel est le BUT de votre déplacement actuel ?  Travail  Magasinage / Affaires personnelles (rendez-vous)  Vacances / Loisirs / Visite  
 Études  Reconduire / Chercher quelqu'un  Autre: \_\_\_\_\_

À quelle FRÉQUENCE effectuez-vous ce déplacement ?  4 ou 5 fois /sem  2 ou 3 fois /sem  1 fois /sem  
 Quelques fois/ mois  Quelques fois/ année  1 fois par année ou moins

TYPE DE VÉHICULE			NOMBRE D'OCCUPANTS		
<input type="checkbox"/> Automobile ou fourgonnette	<input type="checkbox"/> Véhicule lourd - 1 unité	<input type="checkbox"/> Autobus	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 7
<input type="checkbox"/> Camion léger / minibus	<input type="checkbox"/> Véhicule lourd - 2 unités	<input type="checkbox"/> Motocyclette	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 8
<input type="checkbox"/> Véhicule récréatif / motorisé	<input type="checkbox"/> Véhicule lourd - 3 unités	<input type="checkbox"/> Autres	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 9 et +

Entrevue 2

Heure : \_\_\_\_\_ h \_\_\_\_\_

**ORIGINE**  
D'où êtes-vous parti pour votre déplacement actuel ?

Si  Québec ou  T-N-L : Ville / Mun. : \_\_\_\_\_ Région adm. : \_\_\_\_\_  
 Ailleurs : \_\_\_\_\_  
 Ontario  I-P-É  N-É  N-B  Man  Sask  Alb  C-B  USA (État : \_\_\_\_\_)

**DESTINATION**  
Quelle est la DESTINATION de votre déplacement actuel ?

Si  Québec ou  T-N-L : Ville / Mun. : \_\_\_\_\_ Région adm. : \_\_\_\_\_  
 Ailleurs : \_\_\_\_\_  
 Ontario  I-P-É  N-É  N-B  Man  Sask  Alb  C-B  USA (État : \_\_\_\_\_)

Quel est le BUT de votre déplacement actuel ?  Travail  Magasinage / Affaires personnelles (rendez-vous)  Vacances / Loisirs / Visite  
 Études  Reconduire / Chercher quelqu'un  Autre: \_\_\_\_\_

À quelle FRÉQUENCE effectuez-vous ce déplacement ?  4 ou 5 fois /sem  2 ou 3 fois /sem  1 fois /sem  
 Quelques fois/ mois  Quelques fois/ année  1 fois par année ou moins

TYPE DE VÉHICULE			NOMBRE D'OCCUPANTS		
<input type="checkbox"/> Automobile ou fourgonnette	<input type="checkbox"/> Véhicule lourd - 1 unité	<input type="checkbox"/> Autobus	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 7
<input type="checkbox"/> Camion léger / minibus	<input type="checkbox"/> Véhicule lourd - 2 unités	<input type="checkbox"/> Motocyclette	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 8
<input type="checkbox"/> Véhicule récréatif / motorisé	<input type="checkbox"/> Véhicule lourd - 3 unités	<input type="checkbox"/> Autres	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 6	<input type="checkbox"/> 9 et +

Saisi et vérifié par : \_\_\_\_\_

