



ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION 2011

La mobilité des personnes
dans la région de Trois-Rivières

Faits saillants



Le présent document a été préparé par Cible-recherche sous la coordination du Service de la modélisation des systèmes de transport et de la Direction de la Mauricie—Centre-du-Québec du ministère des Transports du Québec.

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2013
ISBN 978-2-550-67810-6 (Imprimé)
ISBN 978-2-550-67809-0 (C-D-ROM)
Gouvernement du Québec, 2013

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	iv
1. Les principaux paramètres de l'enquête	2
1.1 Le territoire	2
1.2 L'échantillonnage	2
1.3 L'entrevue	2
1.4 La portée temporelle	3
1.5 Les régions analysées	4
2. Les principaux facteurs qui influencent la mobilité	6
3. Le portrait de la mobilité et son évolution	9
3.1 Selon la période de la journée	10
3.2 Selon le motif de déplacement	12
3.2.1 Les déplacements pour le travail	13
3.2.2 Les déplacements pour les études	14
3.2.3 Les déplacements pour d'autres activités	14
3.2.4 La différenciation selon le sexe	14
3.3 Selon le mode de déplacement	15
3.3.1 L'usage de l'automobile (conducteur et passager)	17
3.3.2 L'usage du transport en commun	18
3.3.3 La part de marché du transport en commun	20
3.4 Les principales destinations de déplacement	21
3.4.1 La différenciation selon le motif des déplacements	22
4. Les grandes lignes	26
ANNEXE I Liste des 18 villes et municipalités, territoire complet 2011	27
ANNEXE II Liste des villes et municipalités, territoire comparable 2000-2011	28
ANNEXE III Carte du territoire couvert par les enquêtes origine-destination 2000 et 2011	29
ANNEXE IV Carte des principales zones de destination	30

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 :	Population de 5 ans et plus qui ne s'est pas déplacée	9
Tableau 2 :	Nombre de déplacements	10
Tableau 3A :	Croissance de la mobilité, territoire comparable 2000-2011.....	10
Tableau 3B :	Déplacements par période	11
Tableau 4 :	Déplacements par motif, pointe du matin	12
Tableau 5 :	Déplacements par motif, journée complète (24 heures)	13
Tableau 6 :	Déplacements pour le travail, territoire comparable 2000-2011	13
Tableau 7 :	Déplacements pour les études, territoire comparable 2000-2011....	14
Tableau 8 :	Déplacements pour d'autres activités, territoire comparable 2000-2011	14
Tableau 9 :	Déplacements pour le motif travail selon le sexe, territoire comparable 2000-2011	15
Tableau 10 :	Déplacements par mode, pointe du matin.....	16
Tableau 11 :	Déplacements par mode, journée complète (24 heures)	16
Tableau 12 :	Déplacements en automobile, pointe du matin	17
Tableau 13 :	Déplacements en automobile, journée complète (24 heures)	17
Tableau 14A :	Variation des déplacements en automobile, pointe du matin	17
Tableau 14B :	Variation des déplacements en automobile, journée complète (24 heures)	18
Tableau 15 :	Taux d'occupation des véhicules	18
Tableau 16 :	Déplacements en transport en commun, pointe du matin	18
Tableau 17 :	Déplacements en transport en commun, journée complète (24 heures)	19
Tableau 18 :	Variation des déplacements en transport en commun, pointe du matin	19
Tableau 19 :	Variation des déplacements en transport en commun, journée complète (24 heures)	19
Tableau 20 :	Déplacements en transport en commun, territoire comparable 2000-2011	20
Tableau 21 :	Part de marché du transport en commun, pointe du matin	20
Tableau 22 :	Part de marché du transport en commun, journée complète (24 heures)	21
Tableau 23 :	Les principales destinations des déplacements	22
Tableau 24 :	Les 10 premières destinations selon le motif « travail »	23
Tableau 25 :	Les 10 premières destinations selon le motif « études »	23
Tableau 26 :	Les 10 premières destinations selon le motif « magasinage »	24
Tableau 27 :	Les 10 premières destinations selon le motif « autres »	25

INTRODUCTION

Au début du printemps 2011, le ministère des Transports du Québec a réalisé une nouvelle enquête origine-destination sur les déplacements des personnes dans la grande région de Trois-Rivières. La précédente étude de ce type avait été effectuée à l'automne 2000.

Ces enquêtes de grande envergure sur les déplacements constituent, pour les acteurs tant municipaux que gouvernementaux, un outil fondamental d'aide à la planification des systèmes et des réseaux de transport urbain et à l'élaboration des politiques de transport.

Au terme de l'opération, qui s'est déroulée du 15 mars au 22 avril 2011, ce sont plus de 10 000 entrevues téléphoniques portant sur les habitudes de déplacement des résidents de la grande région de Trois-Rivières qui ont été réalisées auprès d'autant de ménages.

Les principaux renseignements recueillis au cours de cette enquête sont l'origine et la destination de chaque déplacement effectué par les personnes du ménage au cours d'une journée complète, le motif, les modes de transport utilisés ainsi que l'heure de départ.

Le présent document expose les principaux faits saillants de l'enquête origine-destination 2011. Des résultats détaillés sont disponibles par secteur d'analyse dans le rapport *Sommaire des résultats* ainsi que sur le site Web du ministère des Transports, dans la section « Modélisation des systèmes de transport ».

La première section du document présente les principaux paramètres méthodologiques de l'enquête. La deuxième décrit l'évolution de quelques facteurs contextuels - principalement sociodémographiques - qui influencent la mobilité des personnes. Quant à la dernière section, elle dresse le portrait actuel de la mobilité des personnes tel qu'il a été tracé par l'enquête origine-destination 2011 ainsi que son évolution depuis 2000.

1. Les principaux paramètres de l'enquête

1.1 Le territoire

Le territoire couvert par l'enquête origine-destination 2011 correspond à la région métropolitaine de recensement (RMR) de Trois-Rivières qui comprend les villes et les municipalités de Trois-Rivières, de Saint-Maurice, de Champlain, de Bécancour et de Wôlinak, à laquelle ont été ajoutées les 13 villes et municipalités suivantes : Saint-Étienne-des-Grès, Yamachiche, Saint-Barnabé, Saint-Sévère, Notre-Dame-du-Mont-Carmel, Saint-Luc-de-Vincennes, Saint-Narcisse, Batiscan, Sainte-Geneviève-de-Batiscan, Nicolet, Saint-Célestin (village), Saint-Célestin (municipalité) et Grand-Saint-Esprit. Au total, ce sont donc 18 municipalités qui ont été visées par l'enquête.

1.2 L'échantillonnage

Les renseignements ont été recueillis au moyen d'entrevues téléphoniques confidentielles réalisées auprès de 10 022 ménages de la grande région de Trois-Rivières, choisis au hasard parmi les numéros de téléphone résidentiels inscrits à l'annuaire téléphonique. Cet échantillon représente globalement 10,2 % des ménages qui habitent sur le territoire couvert par l'enquête, ce qui assure un intervalle de confiance de 95 % des résultats par secteur d'analyse. La firme Cible recherche a réalisé les entrevues à partir de son centre d'appels situé à Trois-Rivières, sous la supervision du ministère des Transports du Québec.

Les résultats de l'enquête ont été soumis à un processus de pondération géographiquement stratifié visant à estimer la mobilité de l'ensemble de la population à partir de l'échantillon joint. À cette fin, les données découlant des estimations 2011 de population et des ménages 2011 de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) ont été utilisées, particulièrement les renseignements sur les ménages et sur les effectifs de population, par groupe d'âge et par sexe.

1.3 L'entrevue

Les questions de l'enquête origine-destination 2011 portaient essentiellement sur trois aspects :

Le profil du ménage : lieu de résidence, nombre de personnes, nombre de véhicules à sa disposition;

Le profil de chacune des personnes qui composent le ménage : âge, sexe, possession d'un permis de conduire, possession d'un laissez-passer de transport en commun, adresse du lieu de travail ou d'études;

Le profil des déplacements de chacune des personnes (renseignements relatifs à chacun des déplacements effectués la journée précédant l'entrevue) : motif et heure du déplacement, lieu de départ et de destination, modes de transport utilisés, lignes de transport en commun utilisées (le cas échéant).

L'information détaillée relative aux déplacements n'était recueillie que pour les membres du ménage âgés de cinq ans et plus. Seuls les déplacements personnels étaient relevés - les déplacements de nature commerciale ou professionnelle (ex. : camionnage, livraison) n'étaient pas consignés. L'entrevue était réalisée avec la personne du ménage qui connaissait le mieux les déplacements de l'ensemble des personnes qui habitent avec elle. La durée moyenne d'une entrevue était de 9,8 minutes et variait en fonction de la taille du ménage et du nombre de déplacements effectués.

1.4 La portée temporelle

L'enquête origine-destination 2011 présente un tableau de la mobilité des personnes qui habitaient sur le territoire couvert au cours du printemps 2011. Les journées choisies pour les entrevues de même que le processus de pondération appliqué à l'enquête font en sorte que ses résultats sont représentatifs d'une journée ouvrable moyenne (du lundi au vendredi) du printemps 2011.

Les résultats seront présentés pour l'ensemble de la journée (24 heures) ainsi que pour les différentes périodes de la journée, à savoir :

- Période de pointe du matin : de 6 h à 8 h 59 ;
- Hors pointe de jour : de 9 h à 14 h 59 ;
- Période de pointe de fin d'après-midi : de 15 h à 17 h 59 ;
- Soir : de 18 h à 23 h 59 ;
- Nuit : de minuit à 5 h 59.

Il est à noter que les deux périodes de pointe considérées (matin et après-midi) sont d'une durée égale de trois heures, alors que les périodes creuses de la journée, du soir et de la nuit sont d'une durée égale de six heures.

1.5 Les régions analysées

Dans le présent document, les résultats seront présentés de trois façons :

- Pour le territoire « complet » de l'enquête origine-destination 2011 qui comprend 18 municipalités (voir annexe I);
- Pour le territoire « comparable » entre les enquêtes origine-destination 2000 et 2011 qui compte 7 municipalités (voir annexe II);
- Pour les sous-régions suivantes :
 - o Ville de Trois-Rivières (fusionnée);
 - o Villes ou municipalités en périphérie.

La carte de l'annexe III compare le territoire total couvert par l'enquête origine-destination 2011 à celui de l'enquête origine-destination 2000.

Ainsi, lorsqu'il est mentionné « territoire comparable » dans le présent document, cela représente les villes et les municipalités suivantes :

- Ville de Trois-Rivières (fusionnée);
- Bécancour;
- Saint-Maurice;
- Champlain;
- Saint-Étienne-des-Grès;
- Nicolet (Nicolet, Nicolet-Sud et Saint-Jean-Baptiste-de-Nicolet);
- Wôlinak.

Enfin, lorsqu'il est fait mention de « ville de Trois-Rivières » et de « villes ou municipalités en périphérie », ces regroupements comprennent les secteurs suivants :

- Ville de Trois-Rivières (fusionnée) :
 - o Ancienne ville de Trois-Rivières;
 - o Trois-Rivières-Ouest;
 - o Cap-de-la-Madeleine;
 - o Sainte-Marthe-du-Cap;
 - o Pointe-du-Lac;
 - o Saint-Louis-de-France.
- Villes ou municipalités en périphérie (territoire comparable 2000-2011) :
 - o Bécancour;
 - o Champlain;
 - o Nicolet;
 - o Saint-Étienne-des-Grès;
 - o Saint-Maurice;
 - o Wôlinak.

- Villes ou municipalités en périphérie (territoire complet 2011) :
 - Bécancour;
 - Batiscan;
 - Champlain;
 - Grand-Saint-Esprit;
 - Nicolet;
 - Notre-Dame-du-Mont-Carmel;
 - Saint-Barnabé;
 - Saint-Célestin (village);
 - Saint-Célestin (municipalité);
 - Saint-Étienne-des-Grès;
 - Sainte-Geneviève-de-Batiscan;
 - Saint-Luc-de-Vincennes;
 - Saint-Maurice;
 - Saint-Narcisse;
 - Saint-Sévère;
 - Wôlinak;
 - Yamachiche.

2. Les principaux facteurs qui influencent la mobilité

Afin de bien comprendre l'évolution des déplacements, il est important de mettre en contexte certains éléments qui peuvent influencer la mobilité des gens ainsi que leurs habitudes de déplacement. La structure démographique de la population, l'activité économique et le coût de l'essence n'en représentent que quelques-uns.

La présente section fera état de ces différents facteurs. Ceux-ci seront comparés aux résultats de l'enquête origine-destination 2000, sur un territoire comparable à celui de l'enquête origine-destination 2011, comme cela a été mentionné précédemment.

Une croissance démographique

- La population totale du territoire de l'enquête origine-destination 2011 s'élève à 174 190 personnes. Les trois quarts de celle-ci (74,6 %) habitaient dans les limites de la ville de Trois-Rivières.
- Entre 2000 et 2011, on remarque une hausse de 4,4 % de la population sur le territoire comparable. Ainsi, une hausse de 5 485 personnes (+ 4,4 %) est observée dans la ville de Trois-Rivières et de 1 190 personnes (+ 4,4 %) dans les villes ou municipalités en périphérie.

Un vieillissement de la population

- En 2011, l'âge moyen sur le territoire de l'enquête origine-destination 2011 était de 45,1 ans. Il était de 45,5 ans à Trois-Rivières et très légèrement inférieur en périphérie de cette ville (44,6 ans).
- Sur le territoire comparable, l'âge moyen de la population est passé de 38,0 ans à 45,3 ans. De plus, la part du groupe des 0 à 19 ans a varié de 25,4 % en 2000 à 19,8 % en 2011, alors que celle des 50 à 64 ans a fluctué de 16,1 % en 2000 à 23,4 % en 2011.

Une amélioration de l'activité économique

- Selon les données de l'Institut de la statistique du Québec¹, le nombre total d'emplois en 2011 dans la RMR de Trois-Rivières était de 69 600, alors qu'il était de 61 600 en 2000, ce qui représente une hausse de 12,9 %.

¹ INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, *Principaux indicateurs économiques conjoncturels*, [En ligne], 2012, www.stat.gouv.qc.ca/princ_indic, (Consulté le 25 avril 2012).

- Selon la même source, le taux de chômage est passé de 10,7 % en 2000 à 8,7% en 2011.

Un accroissement du nombre de ménages

- En 2011, le nombre de ménages sur le territoire de l'enquête s'élevait à 76 870. Les trois quarts de ceux-ci (74,6 %) résidaient dans la ville de Trois-Rivières.
- Entre 2000 et 2011, sur le territoire comparable, on dénombrait une hausse de 8 540 ménages (+ 13,8 %). L'accroissement relatif des ménages était légèrement plus élevé en périphérie (+ 15,6 %) que dans la ville de Trois-Rivières (+ 13,5 %).

Une diminution de la taille du ménage

- En 2011, le nombre de personnes par ménage sur le territoire de l'enquête était de 2,27.
- Sur le territoire comparable, ce nombre est passé de 2,45 en 2000 à 2,25 personnes par ménage en 2011. Il était plus élevé dans les villes ou municipalités en périphérie (2,45) que dans la ville de Trois-Rivières (2,21).

Une stabilisation générale de la motorisation des ménages

- En 2011, sur le territoire complet de l'enquête, le taux de motorisation des ménages était de 1,5 véhicule par ménage.
- Entre 2000 et 2011, sur le territoire comparable, le nombre de véhicules par ménage est resté le même (1,4). Sauf pour les villes ou municipalités en périphérie, où il a très légèrement augmenté (de 1,6 en 2000 à 1,7 en 2011), le taux de motorisation est resté le même pour la ville de Trois-Rivières (1,4).

Une hausse du parc automobile

- En 2011, le nombre total estimé² de véhicules dont disposaient les résidents du territoire de l'enquête était de 113 350. Le nombre de véhicules par personne³ était quant à lui de 0,76.

² Ce taux est déterminé à partir de la déclaration des répondants quant au nombre de véhicules motorisés dont disposent les membres du ménage pour effectuer leurs déplacements, qu'il s'agisse de motocyclettes, de véhicules de promenade ou de camionnettes, y compris les véhicules de nature commerciale ou fournis par l'employeur.

³ Ces données concernent les personnes de 16 ans et plus.

- Sur le territoire comparable, entre 2000 et 2011, le nombre total de véhicules dénombrés lors de l'enquête est passé de 86 950 à 101 880 (+ 17,2 %). On observe une augmentation semblable pour la ville de Trois-Rivières (+ 17,2 %) et les villes ou municipalités en périphérie (+ 17,0 %).
- Quant au ratio de véhicules par personne, il a légèrement augmenté, passant de 0,71 en 2000 à 0,75 en 2011. Il en est de même pour la ville de Trois-Rivières, où le ratio a varié de 0,70 en 2000 à 0,74 en 2011, et pour les villes ou les municipalités en périphérie, dont le ratio a fluctué de 0,78 à 0,81.

Une hausse du prix de l'essence

Selon la Régie de l'énergie du Québec, le prix moyen affiché⁴ de l'essence a connu une hausse de 70 % entre 2000 et 2011. Le prix moyen annuel affiché en 2000 était de 74,7 ¢/l, alors qu'en 2011, il était de 127,2 ¢/l. En avril 2011, au moment de réaliser l'enquête origine-destination, le prix moyen affiché était le plus élevé de l'année après le mois de mai (133,0 ¢/l), soit 132,9 ¢/l.

⁴ Prix moyen affiché pour la région administrative de la Mauricie.

3. Le portrait de la mobilité et son évolution

Au printemps 2011, au cours d'une journée ouvrable, les résidents du territoire total couvert par l'enquête origine-destination de Trois-Rivières ont effectué un total d'un peu plus de 471 500 déplacements, tous modes et motifs confondus, ce qui représente 2,8 déplacements par personne⁵. Ce taux est nettement plus élevé que celui observé à Montréal (2,2 en 2008), mais tout à fait comparable à ceux de Sherbrooke (2,8 en 2003), d'Ottawa-Gatineau (2,8 en 2005) et de Québec (2,8 en 2006).

On note, depuis 2000, une hausse de 3,2 % du nombre de déplacements sur l'ensemble du territoire comparable. Le nombre de déplacements par personne mobile⁶ a aussi légèrement augmenté, passant de 3,4 déplacements par personne mobile à 3,6 en 2011.

En ce qui concerne la proportion de personnes n'ayant effectué aucun déplacement durant la journée, une hausse de 6,5 % a été observée entre 2000 et 2011 sur le territoire comparable de l'enquête. La proportion des résidents qui ne se déplacent pas est plus élevée dans les villes ou municipalités en périphérie (23,5 %) que dans la ville de Trois-Rivières (19,7 %).

Tableau 1 : Population de 5 ans et plus qui ne s'est pas déplacée

Population de 5 ans et plus qui ne s'est pas déplacée	Territoire comparable					Territoire complet	
	2011		2000		Variation	2011	
	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion		Nombre	Proportion
Ville de Trois-Rivières	24 530	19,7 %	16 180	13,6 %	+ 6,1 %	24 530	19,7 %
Villes ou municipalités en périphérie	6 305	23,5 %	3 925	15,4 %	+ 8,1 %	9 885	23,6 %
TOTAL	30 835	20,3 %	20 105	13,9 %	+ 6,5 %	34 415	20,7 %

Ainsi, les résidents de la grande région de Trois-Rivières sont plus nombreux à ne pas se déplacer et ceux qui se déplacent le font un peu plus qu'il y a 10 ans.

Les prochains points feront état des principales caractéristiques des déplacements effectués lors d'une journée ouvrable par les résidents du territoire de l'enquête origine-destination 2011 et du territoire comparable telles que le motif, le mode de déplacement, la période de la journée et les lieux principaux de destination.

⁵ Les données de déplacement s'appliquent aux personnes de 5 ans et plus.

⁶ Personnes âgées de 5 ans et plus ayant effectué au moins un déplacement au cours d'une journée ouvrable.

3.1 Selon la période de la journée

Entre 2000 et 2011, le nombre de déplacements des résidents est passé de 418 910 à 432 165 quotidiennement, soit une hausse de 3,2 %, alors que la population a augmenté de 4,4 % sur le même territoire. Pour la période du matin, la hausse du nombre de déplacements a été de 8,2 %.

Tableau 2 : Nombre de déplacements

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS	Territoire comparable			Territoire complet 2011
	2011	2000	Variation	
Pointe du matin	92 055	85 070	+ 8,2 %	101 170
24 heures	432 165	418 910	+ 3,2 %	471 530

Comme le démontrent les tableaux 3A et 3B, cette croissance varie toutefois grandement d'une période de la journée à l'autre. En effet, le nombre de déplacements à certaines périodes de la journée augmente, alors qu'il connaît une baisse à d'autres moments. La période de pointe de fin d'après-midi présente la plus grande hausse de déplacements (+ 14,2 %), ceux-ci passant de 112 405 à 128 415. À l'inverse, la période du soir connaît la plus grande baisse de déplacements (- 10,4 %), ceux-ci passant de 80 135 à 71 840. On observe que les périodes hors pointe montrent une diminution du nombre de déplacements au profit des périodes de pointe du matin et de fin d'après-midi, cette dernière présentant une hausse plus importante que celle du matin.

Tableau 3A : Croissance de la mobilité, territoire comparable 2000-2011

CROISSANCE DE LA MOBILITÉ Territoire comparable	Variation 2000-2011	
	Nombre	%
Pointe du matin	+ 6 985	+ 8,2 %
Hors pointe (jour)	- 1 310	- 1,0 %
Pointe de fin d'après-midi	+ 16 010	+ 14,2 %
Soir	- 8 300	- 10,4 %
Nuit	- 125	- 1,7 %
TOTAL	+ 13 260	+ 3,2 %

Ainsi, sur le territoire complet en 2011, on observe que les déplacements étaient plus nombreux durant la période de pointe de fin d'après-midi (29,8 %) que pendant celle du matin (21,5 %). La période qui comportait le plus de déplacements était celle hors pointe, entre 9 h et 14 h 59 (30,6 %). Toutefois, cette période est plus longue que les périodes de pointe du matin et de fin d'après-midi.

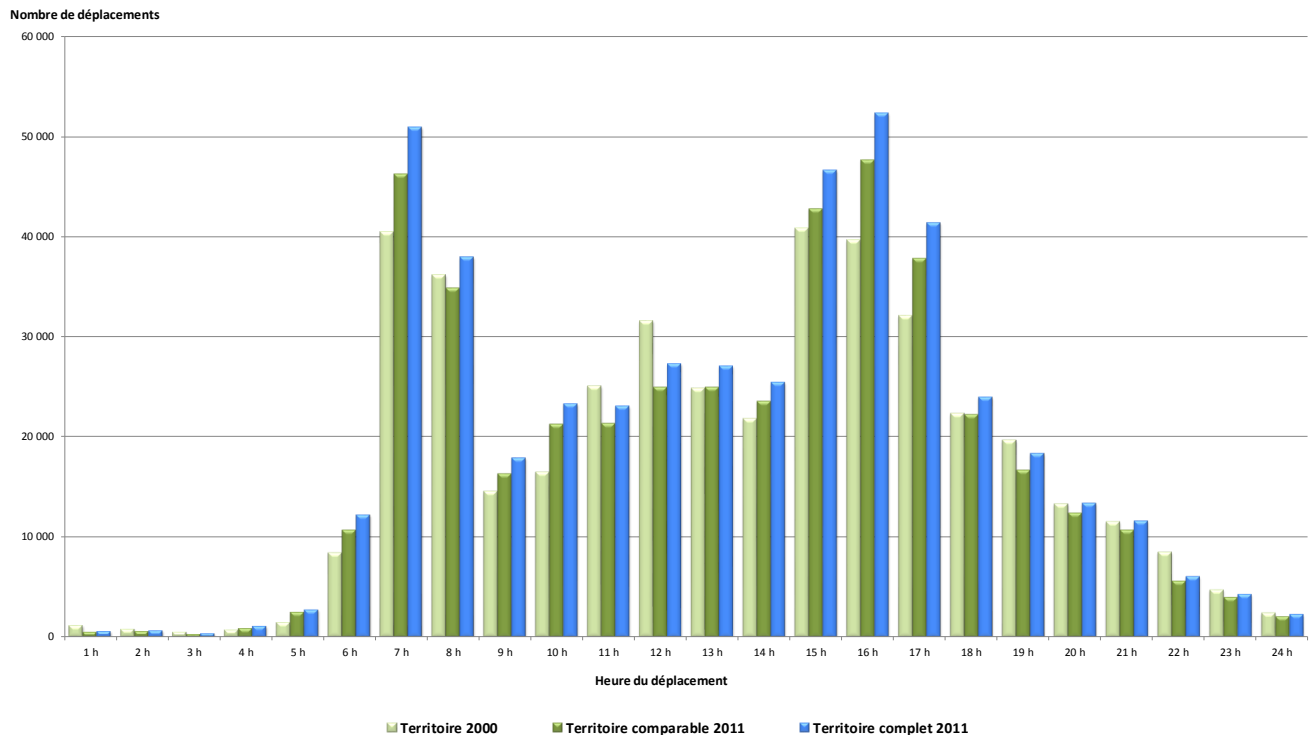
En matière d'intensité horaire, les périodes de pointe demeurent évidemment les plus achalandées, avec plus de 50 000 déplacements générés durant l'heure la plus chargée (figure 1).

Tableau 3B : Déplacements par période

DÉPLACEMENTS PAR PÉRIODE	Territoire comparable				Territoire complet 2011	
	2011		2000		2011	
	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion
Pointe du matin (6h à 8 h 59)	92 055	21,3 %	85 070	20,3 %	101 170	21,5 %
Hors pointe (jour) (9h à 14 h 59)	132 715	30,7 %	134 030	32,0 %	144 215	30,6 %
Pointe de fin d'après-midi (15h à 17 h 59)	128 415	29,7 %	112 405	26,8 %	140 345	29,8 %
Soir (18h à 23 h 59)	71 840	16,6 %	80 135	19,1 %	77 860	16,5 %
Nuit (minuit à 5 h 59)	7 140	1,7 %	7 270	1,7 %	7 940	1,7 %
TOTAL	432 165	100,0 %	418 910	100,0 %	471 530	100,0 %

En plus de présenter l'intensité la plus élevée, la pointe de l'après-midi s'étalait sur une plus longue période que celle du matin, que ce soit sur le territoire comparable ou sur le territoire complet de l'enquête 2011. De plus, on note, entre 2000 et 2011, que les déplacements se faisaient plus tôt le matin (hausse avant 8 h) et qu'ils étaient moins nombreux le midi.

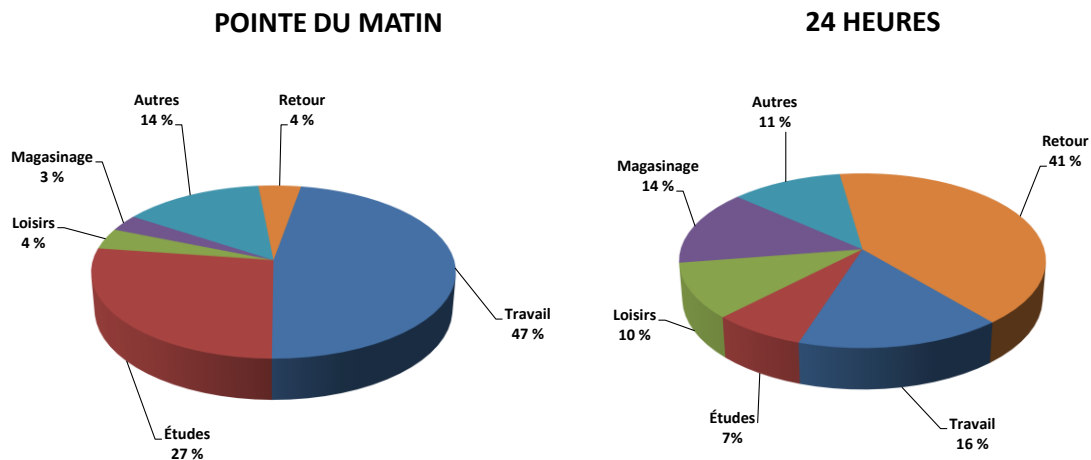
Figure 1 : Déplacements par heure de départ, 24 heures



3.2 Selon le motif de déplacement

Durant la période de pointe du matin, le motif principal des déplacements effectués sur le territoire est le travail⁷ (47,3 %), suivi par les études (27,1 %).

Figure 2 : Déplacements par motif, territoire complet 2011



Le tableau 4 présente l'évolution des motifs de déplacement. Depuis 2000, en ce qui concerne la période de pointe du matin, les principaux motifs de déplacement sont demeurés les mêmes. Les déplacements pour les études ont connu une baisse de 14,8 %, mais conservent le 2^e rang des motifs de déplacement. Tous les autres motifs présentent une hausse depuis 2000. Le magasinage est celui qui a connu la plus grande augmentation (+ 76,9 %).

Tableau 4 : Déplacements par motif, pointe du matin

DÉPLACEMENTS, POINTE DU MATIN PAR MOTIF	Territoire comparable						Territoire complet 2011	
	2011		2000		Variation		Nombre	Proportion
	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion	Nombre	%		
Travail	43 445	47,2 %	36 560	43,0 %	+ 6 885	+ 18,8 %	47 935	47,4 %
Études	24 900	27,1 %	29 210	34,3 %	- 4 310	- 14,8 %	27 500	27,2 %
Loisirs	3 685	4,0 %	2 925	3,4 %	+ 760	+ 26,0 %	3 970	3,9 %
Magasinage	2 830	3,1 %	1 600	1,9 %	+ 1 230	+ 76,9 %	3 045	3,0 %
Autres	13 160	14,3 %	10 900	12,8 %	+ 2 260	+ 20,7 %	14 340	14,2 %
Retour	4 035	4,4 %	3 875	4,6 %	+ 160	+ 4,1 %	4 380	4,3 %
TOTAL	92 055	100,0 %	85 070	100,0 %	+ 6 985	+ 8,2 %	101 170	100,0 %

⁷ Le motif « travail » comprend les déplacements vers le lieu habituel de travail ou vers un autre lieu pour des raisons liées au travail.

Sur la base d'une journée complète (24 heures), outre le retour au domicile, le travail demeurait, en 2011, le motif principal de déplacement de la population, suivi du magasinage. Comme pour la période de pointe du matin, les déplacements pour les études présentaient, sur une base quotidienne, une baisse importante par rapport à 2000 (- 23,5 %), alors que les déplacements pour le magasinage montraient la plus grande hausse (+ 32,3 %).

Tableau 5 : Déplacements par motif, journée complète (24 heures)

DÉPLACEMENTS, 24 HEURES PAR MOTIF	Territoire comparable						Territoire complet	
	2011		2000		Variation		2011	
	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion	Nombre	%	Nombre	Proportion
Travail	69 005	16,0 %	61 705	14,7 %	+ 7 300	+ 11,8 %	75 785	16,1 %
Études	31 390	7,3 %	41 040	9,8 %	- 9 650	- 23,5 %	34 440	7,3 %
Loisirs	44 770	10,4 %	42 560	10,2 %	+ 2 215	+ 5,2 %	48 460	10,3 %
Magasinage	61 310	14,2 %	46 360	11,1 %	+ 14 950	+ 32,3 %	66 095	14,0 %
Autres	48 295	11,2 %	46 530	11,1 %	+ 1 765	+ 3,8 %	52 670	11,2 %
Retour	177 395	41,0 %	180 715	43,1 %	- 3 325	- 1,8 %	194 080	41,2 %
TOTAL	432 165	100,0 %	418 910	100,0 %	+ 13 255	+ 3,2 %	471 530	100,0 %

Les points qui suivent permettent de saisir les principaux changements apparus depuis 2000 concernant les motifs de déplacement.

3.2.1 Les déplacements pour le travail

De façon générale, on observe une hausse des déplacements pour le travail, tant pour la période de pointe du matin que pour la journée complète. Entre 2000 et 2011, la hausse a été de 18,8 % pour la période du matin et de 11,8 % pour la journée entière.

Quotidiennement, les déplacements pour le travail dans les villes ou municipalités en périphérie présentent une hausse un peu plus élevée (+ 16,1 %) que ceux de la ville de Trois-Rivières (+ 10,9 %).

Il en est de même pour la période du matin : la hausse des déplacements pour le travail est plus élevée pour les villes ou municipalités en périphérie (+ 21,8 %) que pour la ville de Trois-Rivières (+ 18,2 %).

Tableau 6 : Déplacements pour le travail, territoire comparable 2000-2011

DÉPLACEMENTS POUR LE TRAVAIL	Pointe du matin			24 heures		
	2011	2000	Variation	2011	2000	Variation
Territoire comparable						
Ville de Trois-Rivières	35 400	29 950	+ 18,2 %	56 695	51 105	+ 10,9 %
Villes ou municipalités en périphérie	8 045	6 610	+ 21,8 %	12 310	10 600	+ 16,1 %
TOTAL	43 445	36 560	+ 18,8 %	69 005	61 705	+ 11,8 %

3.2.2 Les déplacements pour les études

Sur le territoire comparable, entre 2000 et 2011, que ce soit pour la période de pointe du matin ou pour la journée complète, les déplacements pour les études ont baissé considérablement.

Ainsi, le nombre de déplacements pour les études dans les villes ou municipalités en périphérie a diminué de 20,3 % quotidiennement et de 14,1 % lors de la période de pointe du matin. La ville de Trois-Rivières présentait une baisse semblable, soit de 24,1 % quotidiennement et de 14,9 % pour la période de pointe du matin.

Tableau 7 : Déplacements pour les études, territoire comparable 2000-2011

DÉPLACEMENTS POUR LES ÉTUDES Territoire comparable	Pointe du matin			24 heures		
	2011	2000	Variation	2011	2000	Variation
Ville de Trois-Rivières	20 295	23 845	- 14,9 %	26 180	34 495	- 24,1 %
Villes ou municipalités en périphérie	4 605	5 365	- 14,1 %	5 210	6 545	- 20,3 %
TOTAL	24 900	29 210	- 14,7 %	31 390	41 040	- 23,5 %

3.2.3 Les déplacements pour d'autres activités⁸

Depuis 2000, sur l'ensemble du territoire, les motifs de déplacement présentant les plus grandes hausses sont ceux liés aux autres activités (+ 27,5 %), et ce, lors de la période de pointe du matin. Quotidiennement, la hausse globale est de 14,0 %.

Dans le motif autres, on trouve, entre autres, les déplacements pour des soins de santé et pour reconduire ou aller chercher quelqu'un. Le vieillissement de la population sur le territoire peut expliquer la hausse de ces déplacements. En effet, l'augmentation de la demande en soins de santé de cette population et l'accompagnement de celle-ci produisent plus de déplacements de ce type.

De plus, les nombreuses activités destinées aux enfants et aux jeunes adultes (cours, sports, garderie, etc.) depuis quelques années peuvent aussi provoquer une hausse de ces déplacements.

Tableau 8 : Déplacements pour d'autres activités, territoire comparable 2000-2011

DÉPLACEMENTS POUR D'AUTRES ACTIVITÉS Territoire comparable	Pointe du matin			24 heures		
	2011	2000	Variation	2011	2000	Variation
Ville de Trois-Rivières	16 395	12 710	+ 29,1 %	130 545	114 150	+ 14,4 %
Villes ou municipalités en périphérie	3 280	2 720	+ 20,4 %	23 830	21 290	+ 11,9 %
TOTAL	19 675	15 430	+ 27,5 %	154 375	135 440	+ 14,0 %

⁸ La catégorie « autres activités » regroupe le motif « loisir » (déplacements pour les loisirs, les sorties au restaurant et la visite des amis ou de la parenté), le motif « magasinage » (déplacements vers les commerces), le motif « travail sur la route », et le motif « autres » (déplacements pour des soins de santé, reconduire ou aller chercher quelqu'un, des affaires personnelles ou un autre motif).

3.2.4 La différenciation selon le sexe

En utilisant comme indicateur le nombre de déplacements pour le travail, il est intéressant de se servir des enquêtes origine-destination pour mesurer l'évolution différenciée de la participation au marché du travail selon le sexe.

Entre 2000 et 2011, la hausse du nombre de déplacements pour le travail des femmes était 3,5 fois supérieure (+ 32,2 %) à celle des hommes (+ 9,1 %) lors de la période de pointe du matin. La même observation s'applique aux déplacements d'une journée complète : depuis 2000, les femmes ont plus augmenté leur nombre de déplacements pour le travail (+ 20,7 %) que les hommes (+ 5,2 %).

Cela dénote une présence de plus en plus grande des femmes sur le marché de l'emploi et, conséquemment, un besoin grandissant de se déplacer, notamment aux heures de pointe.

Tableau 9 : Déplacements pour le travail selon le sexe, territoire comparable 2000-2011

DÉPLACEMENTS POUR LE TRAVAIL SELON LE SEXE Territoire comparable	Variation 2000-2011	
	Hommes	Femmes
Pointe du matin	+ 9,1 %	+ 32,2 %
24 heures	+ 5,2 %	+ 20,7 %

3.3 Selon le mode de déplacement

Au printemps 2011, au cours d'une journée ouvrable typique, les résidents du territoire complet de l'enquête ont effectué 472 845 déplacements⁹, dont 92,1 % à bord d'un mode de transport motorisé et 7,9 % à pied ou à vélo (tableau 11)¹⁰.

Sur le territoire comparable depuis 2000, le mode motorisé demeure le plus utilisé, que ce soit pour la journée entière (91,8 %) ou pour la période de pointe du matin (94,0 %). En outre, le mode automobile est le seul où l'on observe une hausse de la part modale entre 2000 et 2011. D'ailleurs, la proportion de conducteurs a augmenté de 5,8 % quotidiennement et de 8,4 % à la période de pointe du matin.

En ce qui concerne le transport en commun, 8 550 déplacements ont été effectués quotidiennement par les résidents du territoire et 2 400 déplacements pendant la période de pointe du matin. On constate aussi que le transport en commun a été plus utilisé (2,6 %) durant la pointe du matin que pendant l'ensemble de la journée (2,0 %).

⁹ Parmi ceux-ci, on compte 1 316 déplacements dits « multimodaux », c'est-à-dire qui ont nécessité plus d'un mode de transport. De ce nombre, 51 déplacements sont dits « bimodaux », c'est-à-dire qu'ils ont combiné un trajet en autobus à un segment fait en automobile. Ceux-ci sont comptabilisés dans les deux catégories (automobile et transport en commun) des tableaux 10 et 11, c'est pourquoi la somme des données peut dépasser le total net de déplacements.

¹⁰ Il est à noter que l'effet saisonnier a pu contribuer à accentuer l'écart observé dans l'usage des modes non motorisés entre les enquêtes de 2000 (effectuée à l'automne) et de 2011 (effectuée au printemps).

Tableau 10 : Déplacements par mode, pointe du matin

DÉPLACEMENTS POINTE DU MATIN PAR MODE	Territoire comparable				Territoire complet	
	2011		2000		2011	
	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion
MOTORISÉS	86 560	94,0 %	76 800	90,3 %	95 390	94,3 %
AUTOMOBILE	71 770	78,0 %	59 170	69,6 %	78 760	77,8 %
Conducteur	61 240	66,5 %	49 410	58,1 %	67 505	66,7 %
Passager	10 530	11,4 %	9 760	11,5 %	11 255	11,1 %
TRANSPORT EN COMMUN	2 400	2,6 %	2 580	3,0 %	2 400	2,4 %
AUTRES MOTORISÉS	12 390	13,5 %	15 045	17,7 %	14 240	14,1 %
Autobus scolaire	11 970	13,0 %	14 650	17,2 %	13 800	13,6 %
Taxi	120	0,1 %	30	0,04 %	120	0,1 %
Transport adapté	200	0,2 %	60	0,1 %	200	0,2 %
Autres	100	0,1 %	300	0,4 %	120	0,1 %
NON-MOTORISÉS	5 560	6,0 %	8 315	9,8 %	5 840	5,8 %
Vélo	270	0,3 %	1 100	1,3 %	300	0,3 %
À pied	5 290	5,7 %	7 215	8,5 %	5 540	5,5 %
AUTRES	300	0,3 %	60	0,1 %	330	0,3 %
TOTAL	92 055	100,4 %	85 070	100,1 %	101 170	100,4 %

Tableau 11 : Déplacements par mode, journée complète (24 heures)

DÉPLACEMENTS 24 HEURES PAR MODE	Territoire comparable 2000-2011				Territoire complet	
	2011		2000		2011	
	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion
MOTORISÉS	396 720	91,8 %	370 630	88,5 %	434 460	92,1 %
AUTOMOBILE	362 430	83,9 %	326 970	78,1 %	396 280	84,0 %
Conducteur	298 385	69,0 %	260 120	62,1 %	327 100	69,4 %
Passager	64 045	14,8 %	66 850	16,0 %	69 180	14,7 %
TRANSPORT EN COMMUN	8 550	2,0 %	10 110	2,4 %	8 550	1,8 %
AUTRES MOTORISÉS	25 740	6,0 %	33 560	8,0 %	29 620	6,3 %
Autobus scolaire	23 980	5,5 %	31 810	7,6 %	27 775	5,9 %
Taxi	675	0,2 %	640	0,2 %	690	0,2 %
Transport adapté	590	0,1 %	230	0,1 %	600	0,1 %
Autres	495	0,1 %	880	0,2 %	560	0,1 %
NON-MOTORISÉS	35 870	8,3 %	48 190	11,5 %	37 475	7,9 %
Vélo	2 010	0,5 %	5 780	1,4 %	2 145	0,5 %
À pied	33 860	7,8 %	42 410	10,1 %	35 330	7,5 %
AUTRES	830	0,2 %	415	0,1 %	910	0,2 %
TOTAL	432 165	100,3 %	418 910	100,1 %	471 530	100,3 %

3.3.1 L'usage de l'automobile (conducteur et passager)

Sur le territoire complet de l'enquête 2011, environ 75 % des déplacements en automobile (conducteurs et passagers) recensés ont été effectués par les résidents de la ville de Trois-Rivières et 25 % par ceux des villes ou municipalités en périphérie, que ce soit au cours de la période de pointe du matin (tableau 12) ou pour l'ensemble de la journée (tableau 13).

Tableau 12 : Déplacements en automobile, pointe du matin

DÉPLACEMENTS POINTE DU MATIN MODE AUTOMOBILE	Territoire comparable				Territoire complet	
	2011		2000		2011	
	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion
Ville de Trois-Rivières	58 850	82,0 %	48 660	82,2 %	58 880	74,8 %
Villes ou municipalités en périphérie	12 920	18,0 %	10 510	17,8 %	19 870	25,2 %
TOTAL	71 770	100,0 %	59 170	100,0 %	78 760	100,0 %

Tableau 13 : Déplacements en automobile, journée complète (24 heures)

DÉPLACEMENTS 24 HEURES MODE AUTOMOBILE	Territoire comparable				Territoire complet	
	2011		2000		2011	
	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion
Ville de Trois-Rivières	301 790	83,3 %	272 465	83,3 %	302 010	76,2 %
Villes ou municipalités en périphérie	60 640	16,7 %	54 505	16,7 %	94 270	23,8 %
TOTAL	362 430	100,0 %	326 970	100,0 %	100,0 %	100,0 %

La hausse du nombre de déplacements en automobile effectués le matin (tableau 14A) par les résidents des villes ou municipalités en périphérie est un peu plus élevée (+ 22,9 %) que celle des résidents de la ville de Trois-Rivières (+ 20,9 %).

Tableau 14A : Variation des déplacements en automobile, pointe du matin

DÉPLACEMENTS POINTE DU MATIN MODE AUTOMOBILE	Territoire comparable Variation	
	Nombre	%
Ville de Trois-Rivières	+ 10 190	+ 20,9 %
Villes ou municipalités en périphérie	+ 2 410	+ 22,9 %
TOTAL	+ 12 600	+ 21,3 %

Depuis 2000, sur le territoire comparable, on observe une hausse de 10,8 %, sur une base quotidienne, du nombre de déplacements en automobile (tableau 14B). La période de pointe du matin présente une hausse encore plus importante, avec une augmentation de 21,3 % de ces déplacements (tableau 14A).

Tableau 14B : Variation des déplacements en automobile, journée complète (24 heures)

DÉPLACEMENTS 24 HEURES MODE AUTOMOBILE	Territoire comparable Variation	
	Nombre	%
Ville de Trois-Rivières	+ 29 330	+ 10,8 %
Villes ou municipalités en périphérie	+ 6 140	+ 11,3 %
TOTAL	+ 35 470	+ 10,8 %

Sur le territoire complet de 2011, on constate (tableau 15) que le taux d'occupation des véhicules, obtenu par le ratio du nombre total de déplacements en voiture (conducteurs ou passagers) sur le nombre de déplacements effectués par les conducteurs, a atteint 1,17 durant la période de pointe du matin et 1,21 sur une période de 24 heures. Des taux semblables ont été observés pour la ville de Trois-Rivières (1,18 et 1,22) et ils étaient légèrement inférieurs pour les villes ou municipalités en périphérie (1,13 et 1,19).

Tableau 15 : Taux d'occupation des véhicules

DÉPLACEMENTS AUTOMOBILE Taux d'occupation des véhicules	Territoire comparable				Territoire complet	
	Pointe du matin		24 heures		2011	
	2011	2000	2011	2000	Pointe du matin	24 heures
Ville de Trois-Rivières	1,18	1,21	1,22	1,26	1,18	1,22
Villes ou municipalités en périphérie	1,13	1,15	1,19	1,22	1,13	1,19
TOTAL	1,17	1,20	1,21	1,26	1,17	1,21

3.3.2 L'usage du transport en commun

Dans cette section, il ne sera question que du territoire de la ville de Trois-Rivières, puisque les résultats relatifs aux autres territoires ne sont statistiquement pas représentatifs.

En 2011, le nombre de déplacements effectués en autobus sur l'ensemble du territoire comparable s'élevait à 2 400 durant la période de pointe du matin. Pour une journée entière, ce nombre passait à 8 550 déplacements (y compris les retours au domicile).

Tableau 16 : Déplacements en transport en commun, pointe du matin

DÉPLACEMENTS POINTE DU MATIN MODE TRANSPORT EN COMMUN	Territoire comparable		Territoire complet 2011
	2011	2000	
Ville de Trois-Rivières	2 400	2 580	2 400
Villes ou municipalités en périphérie	s.o.	s.o.	s.o.
TOTAL	2 400	2 580	2 400

Tableau 17 : Déplacements en transport en commun, journée complète (24 heures)

DÉPLACEMENTS 24 HEURES MODE TRANSPORT EN COMMUN	Territoire comparable		Territoire complet 2011
	2011	2000	
Ville de Trois-Rivières	8 550	10 100	8 550
Villes ou municipalités en périphérie	s.o.	s.o.	s.o.
TOTAL	8 550	10 100	8 550

Entre 2000 et 2011, l'utilisation du transport en commun sur le territoire a diminué au profit de l'emploi d'autres modes de transport, comme l'automobile.

Tableau 18 : Variation des déplacements en transport en commun, pointe du matin

DÉPLACEMENTS POINTE DU MATIN MODE TRANSPORT EN COMMUN	Territoire comparable Variation 2000-2011	
	Nombre	%
Ville de Trois-Rivières	- 180	- 7,0 %
Villes ou municipalités en périphérie	s.o.	s.o.
TOTAL	- 180	- 7,0 %

Tableau 19 : Variation des déplacements en transport en commun, journée complète (24 heures)

DÉPLACEMENTS 24 HEURES MODE TRANSPORT EN COMMUN	Territoire comparable Variation 2000-2011	
	Nombre	%
Ville de Trois-Rivières	- 1 550	- 15,4 %
Villes ou municipalités en périphérie	s.o.	s.o.
TOTAL	- 1 550	- 15,4 %

Sur l'ensemble du territoire comparable, que ce soit pour la période de pointe du matin ou pour la journée entière, les principaux motifs des déplacements effectués en utilisant le transport en commun demeurent les mêmes depuis 2000. En période de pointe du matin, le transport en commun est utilisé en majorité pour les études (55,3 %), puis pour le travail (32,7 %). Pour l'ensemble de la journée, outre les déplacements pour le retour à la maison, les principaux motifs d'utilisation du transport en commun sont aussi les études (18,1 %) et le travail (14,7 %).

Tableau 20 : Déplacements en transport en commun par motif, territoire comparable 2000-2011

DÉPLACEMENTS TRANSPORT EN COMMUN PAR MOTIF Territoire comparable	POINTE DU MATIN				24 HEURES			
	2011		2000		2011		2000	
	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion	Nombre	Proportion
Travail	780	32,7 %	535	20,8 %	1 260	14,7 %	850	8,4 %
Études	1 325	55,3 %	1 800	69,7 %	1 545	18,1 %	2 460	24,3 %
Loisirs	80	3,4 %	55	2,1 %	690	8,1 %	860	8,5 %
Magasinage	40	1,5 %	15	0,6 %	690	8,0 %	695	6,9 %
Autres	145	6,0 %	115	4,5 %	450	5,3 %	520	5,2 %
Retour	30	1,1 %	60	2,2 %	3 915	45,8 %	4 715	46,7 %
TOTAL	2 400	100,0 %	2 580	100,0 %	8 550	100,0 %	10 100	100,0 %

3.3.3 La part de marché du transport en commun

La part de marché du transport en commun est calculée par rapport à l'ensemble des déplacements motorisés (elle exclut donc les modes actifs tels la marche et le vélo). Elle est toujours plus importante durant les périodes de pointe, car plus de services sont offerts aux travailleurs et aux étudiants à ce moment, comparativement au reste de la journée.

Durant la pointe du matin, la part modale du transport en commun est à la baisse depuis 2000 sur le territoire de la ville de Trois-Rivières, passant de 3,4 % à 2,8 % en 2011.

Tableau 21 : Part de marché du transport en commun, pointe du matin

PART DE MARCHÉ POINTE DU MATIN TRANSPORT EN COMMUN	Territoire comparable		Territoire complet 2011
	2011	2000	
Ville de Trois-Rivières	2,8 %	3,4 %	2,5 %
Villes ou municipalités en périphérie	s.o.	s.o.	s.o.
TOTAL	2,8 %	3,4 %	2,5 %

Pour une journée entière, la part modale du transport en commun a aussi connu une baisse, passant de 2,7 % à 2,2 % des déplacements motorisés sur l'ensemble du territoire comparable. On constate donc une baisse de 0,5 % de la part de marché sur le territoire comparable depuis l'enquête origine-destination 2000.

Tableau 22 : Part de marché du transport en commun, journée complète (24 heures)

PART DE MARCHÉ 24 HEURES TRANSPORT EN COMMUN	Territoire comparable		Territoire complet 2011
	2011	2000	
Ville de Trois-Rivières	2,2 %	2,7 %	2,0 %
Villes ou municipalités en périphérie	s.o.	s.o.	s.o.
TOTAL	2,2 %	2,7 %	2,0 %

Enfin, la part modale du transport en commun pour le territoire complet de 2011 était de 2,5 % en période de pointe du matin et de 2,0 % pour l'ensemble de la journée. Toutefois, très peu de services étaient offerts à l'extérieur de la ville de Trois-Rivières.

3.4 Les principales destinations des déplacements

Les enquêtes origine-destination constituent l'outil par excellence pour examiner en détail la distribution spatiale de la demande en transport à l'échelle de la région. Elles permettent donc de connaître les secteurs géographiques vers lesquels les gens se déplacent le plus, sur une base quotidienne. Une carte des zones principales de destination figure à l'annexe IV.

Ainsi, le tableau 23 démontre que le principal secteur de destination¹¹, tous modes de transport confondus, est le secteur commercial du boulevard des Forges. En effet, sur une base quotidienne, ce secteur qui attire 14 990 déplacements par jour est le plus fréquenté de la région de Trois-Rivières, suivi de près par le secteur du centre commercial des Récollets, qui génère, quant à lui, 14 640 déplacements par jour.

Au troisième rang des destinations les plus fréquentées quotidiennement figure le secteur commercial Jean-XXIII, qui suscite, pour sa part, 8 635 déplacements par jour, suivi de près par les secteurs du centre-ville et du Vieux-Trois-Rivières ainsi que du centre hospitalier régional de Trois-Rivières (CHRTTR).

¹¹ En excluant les retours à domicile.

Tableau 23 : Les principales destinations des déplacements

Rang	Territoire complet 2011 Les principales destinations des déplacements	Nombre de déplacements
1	Zone commerciale du boulevard des Forges (B) (y compris le centre commercial Les Rivières)	14 990
2	Zone commerciale des Récollets (G)	14 640
3	Zone commerciale Jean-XXIII (secteur de Trois-Rivières-Ouest) (H)	8 635
4	Secteur du centre-ville / Vieux-Trois-Rivières (P)	8 340
5	Secteur du centre hospitalier régional de Trois-Rivières (CHRTTR) / collège Lafleche (D)	8 325
6	Secteur de l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR) (A)	7 890
7	Zone commerciale Barkoff (secteur du Cap-de-la-Madeleine) (F)	7 860
8	Zone commerciale Thibeau (secteur du Cap-de-la-Madeleine) (K)	7 400
9	Secteur de l'académie des Estacades / centre sportif Alphonse-Desjardins (E)	5 270
10	Secteur du cégep de Trois-Rivières (C)	5 070
11	Zone commerciale Fusey (secteur du Cap-de-la-Madeleine) (L)	4 350
12	Secteur du séminaire de Trois-Rivières / centre hospitalier (pavillon Saint-Joseph) (I)	4 210
13	Secteur du boulevard du Saint-Maurice (O)	2 550
14	École secondaire Chavigny (J)	2 535
15	Zone commerciale Sainte-Madeleine (secteur du Cap-de-la-Madeleine)(N)	2 110
16	Collège Marie-de-l'Incarnation(M)	1 760

3.4.1 La différenciation selon le motif des déplacements

Une analyse selon le motif des déplacements révèle que le secteur le plus fréquenté quotidiennement pour le travail est celui du centre-ville et du Vieux-Trois-Rivières, suivi des secteurs du centre hospitalier régional de Trois-Rivières (CHRTTR) et de l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR).

Tableau 24 : Les 10 premières destinations selon le motif « travail »

Les 10 premières destinations selon le motif TRAVAIL			
24 HEURES		POINTE DU MATIN	
Zone	Nombre	Zone	Nombre
Secteur du centre-ville / Vieux-Trois-Rivières	3 487	Secteur du centre-ville / Vieux-Trois-Rivières	2 359
Secteur du centre hospitalier régional de Trois-Rivières (CHRT) / collège Laflèche	3 009	Secteur du centre hospitalier régional de Trois-Rivières (CHRT) / collège Laflèche	1 990
Secteur de l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR)	2 314	Secteur de l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR)	1 400
Zone commerciale du boulevard des Forges (y compris le centre commercial Les Rivières)	2 042	Zone commerciale du boulevard des Forges (y compris le centre commercial Les Rivières)	1 141
Zone commerciale des Récollets	1 735	Zone commerciale des Récollets	954
Secteur du séminaire de Trois-Rivières / centre hospitalier (pavillon Saint-Joseph)	1 120	Secteur du séminaire de Trois-Rivières / centre hospitalier (pavillon Saint-Joseph)	818
Secteur du cégep de Trois-Rivières	1 040	Secteur de l'académie des Estacades / centre sportif Alphonse-Desjardins	787
Secteur de l'académie des Estacades / centre sportif Alphonse-Desjardins	1 021	Secteur du cégep de Trois-Rivières	705
Zone commerciale Thibeau (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	950	Zone commerciale Barkoff (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	485
Zone commerciale Barkoff (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	936	Zone commerciale Jean-XIII (secteur de Trois-Rivières-Ouest)	479
TOTAL	17 653	TOTAL	11 119

Pour le motif études, c'est le secteur de l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR) qui suscite quotidiennement le plus de déplacements, suivi des secteurs du cégep de Trois-Rivières et de l'académie des Estacades.

Tableau 25 : Les 10 premières destinations selon le motif « études »

Les 10 premières destinations selon le motif ÉTUDES			
24 HEURES		POINTE DU MATIN	
Zone	Nombre	Zone	Nombre
Secteur de l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR)	3 328	Secteur de l'académie des Estacades / centre sportif Alphonse-Desjardins	2 255
Secteur du cégep de Trois-Rivières	2 973	Secteur du centre hospitalier régional de Trois-Rivières (CHRT) / collège Laflèche	1 823
Secteur de l'académie des Estacades / centre sportif Alphonse-Desjardins	2 501	École secondaire Chavigny	1 804
Secteur du centre hospitalier régional de Trois-Rivières (CHRT) / collège Laflèche	2 174	Secteur du cégep de Trois-Rivières	1 731
École secondaire Chavigny	1 921	Secteur de l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR)	1 452
Secteur du séminaire de Trois-Rivières / centre hospitalier (pavillon Saint-Joseph)	1 090	Secteur du séminaire de Trois-Rivières / centre hospitalier (pavillon Saint-Joseph)	1 039
Collège Marie-de-l'Incarnation	906	Collège Marie-de-l'Incarnation	906
Zone commerciale du boulevard des Forges (y compris le centre commercial Les Rivières)	282	Zone commerciale du boulevard des Forges (y compris le centre commercial Les Rivières)	224
Zone commerciale Thibeau (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	231	Zone commerciale Thibeau (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	184
Zone commerciale Sainte-Madeleine (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	176	Zone commerciale Sainte-Madeleine (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	158
TOTAL	15 582	TOTAL	11 578

Pour le motif magasinage, le secteur le plus fréquenté est celui de la zone commerciale des Récollets, suivie de la zone commerciale du boulevard des Forges et de la zone commerciale Jean-XXIII.

Tableau 26 : Les 10 premières destinations selon le motif « magasinage »

Les 10 premières destinations selon le motif MAGASINAGE			
24 HEURES		POINTE DU MATIN	
Zone	Nombre	Zone	Nombre
Zone commerciale des Récollets	10 263	Zone commerciale des Récollets	329
Zone commerciale du boulevard des Forges (y compris le centre commercial Les Rivières)	9 747	Zone commerciale Barkoff (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	241
Zone commerciale Jean-XXIII (secteur de Trois-Rivières-Ouest)	5 645	Zone commerciale Jean-XXIII (secteur de Trois-Rivières-Ouest)	212
Zone commerciale Barkoff (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	5 331	Zone commerciale du boulevard des Forges (y compris le centre commercial Les Rivières)	178
Zone commerciale Thibeau (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	4 299	Zone commerciale Thibeau (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	164
Zone commerciale Fusey (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	2 801	Zone commerciale Fusey (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	88
Secteur du boulevard du Saint-Maurice	1 736	Secteur du boulevard du Saint-Maurice	81
Secteur du centre-ville / Vieux-Trois-Rivières	1 295	Secteur du centre-ville / Vieux-Trois-Rivières	67
Zone commerciale Sainte-Madeleine (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	604	Secteur du séminaire de Trois-Rivières / centre hospitalier (pavillon Saint-Joseph)	20
Secteur du cégep de Trois-Rivières	142	Secteur du centre hospitalier régional de Trois-Rivières (CHRT) / collège Laflèche	17
TOTAL	41 864	TOTAL	1 396

Enfin, pour le motif autres¹², c'est le secteur du centre-ville et du Vieux-Trois-Rivières qui attire le plus de déplacements, suivi du secteur du centre hospitalier régional de Trois-Rivières (CHRT) et de la zone commerciale du boulevard des Forges.

¹² Le motif « autres » comprend les déplacements pour les loisirs, les sorties au restaurant, la visite des amis ou de la parenté, les soins de santé, pour reconduire ou aller chercher quelqu'un et pour d'autres motifs.

Tableau 27 : Les 10 premières destinations selon le motif « autres »

Les 10 premières destinations selon le motif AUTRES			
24 HEURES		POINTE DU MATIN	
Zone	Nombre	Zone	Nombre
Secteur du centre-ville / Vieux-Trois-Rivières	3 515	Secteur du centre hospitalier régional de Trois-Rivières (CHRTTR) / collège Laflèche	859
Secteur du centre hospitalier régional de Trois-Rivières (CHRTTR) / collège Laflèche	3 070	Secteur du séminaire de Trois-Rivières / centre hospitalier (pavillon Saint-Joseph)	497
Zone commerciale du boulevard des Forges (y compris le centre commercial Les Rivières)	2 919	Zone commerciale Thibeau (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	360
Zone commerciale des Récollets	2 617	Secteur de l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR)	334
Secteur de l'Université du Québec à Trois-Rivières (UQTR)	2 118	Collège Marie-de-l'Incarnation	313
Zone commerciale Jean-XXIII (secteur de Trois-Rivières-Ouest)	2 034	Zone commerciale du boulevard des Forges (y compris le centre commercial Les Rivières)	294
Zone commerciale Thibeau (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	1 921	Zone commerciale des Récollets	288
Secteur du séminaire de Trois-Rivières / centre hospitalier (pavillon Saint-Joseph)	1 859	Secteur du centre-ville / Vieux-Trois-Rivières	263
Secteur de l'académie des Estacades / centre sportif Alphonse-Desjardins	1 650	Secteur du cégep de Trois-Rivières	255
Zone commerciale Barkoff (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	1 575	Zone commerciale Sainte-Madeleine (secteur du Cap-de-la-Madeleine)	251
TOTAL	23 278	TOTAL	3 714

4. LES GRANDES LIGNES

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION 2011 DE TROIS-RIVIÈRES

1. Près d'un demi-million de déplacements sont réalisés chaque jour par les résidents.
2. Le nombre de déplacements est en hausse dans la région depuis 2000.
3. Il y a une hausse importante du nombre de personnes qui ne se déplacent pas et une légère augmentation du taux de mobilité des personnes.
4. La période de pointe de l'après-midi est la plus achalandée de la journée en durée et en intensité.
5. La plus forte demande en transport est observée entre 16 h et 17 h.
6. Les déplacements se font plus tôt le matin.
7. Le nombre de déplacements du midi est en baisse.
8. Le travail est l'activité qui génère le plus de déplacements au cours d'une journée, suivi du magasinage.
9. On note une baisse importante des déplacements pour le motif « études ».
10. Il y a une forte hausse des déplacements pour le motif « magasinage ».
11. Une demande accrue en transport est générée par les femmes.
12. L'automobile est de loin le moyen de transport le plus utilisé.
13. Il y a une hausse de l'usage de l'automobile depuis 2000.
14. On remarque une légère baisse de la part de marché du transport en commun.
15. Les secteurs les plus fréquentés quotidiennement sont la zone commerciale du boulevard des Forges et celle des Récollets.
16. La principale destination des déplacements pour le motif « travail » est le secteur du centre-ville et du Vieux-Trois-Rivières.

ANNEXE I

Liste des 18 villes et municipalités, territoire complet 2011

- ♦ Trois-Rivières (6 secteurs)
- ♦ Batiscan
- ♦ Bécancour
- ♦ Champlain
- ♦ Grand-Saint-Esprit
- ♦ Nicolet
- ♦ Notre-Dame-du-Mont-Carmel
- ♦ Saint-Barnabé
- ♦ Saint-Célestin (village)
- ♦ Saint-Célestin (municipalité)
- ♦ Saint-Étienne-des-Grès
- ♦ Sainte-Geneviève-de-Batiscan
- ♦ Saint-Luc-de-Vincennes
- ♦ Saint-Maurice
- ♦ Saint-Narcisse
- ♦ Saint-Sévère
- ♦ Wôlinak (Réserve indienne)
- ♦ Yamachiche

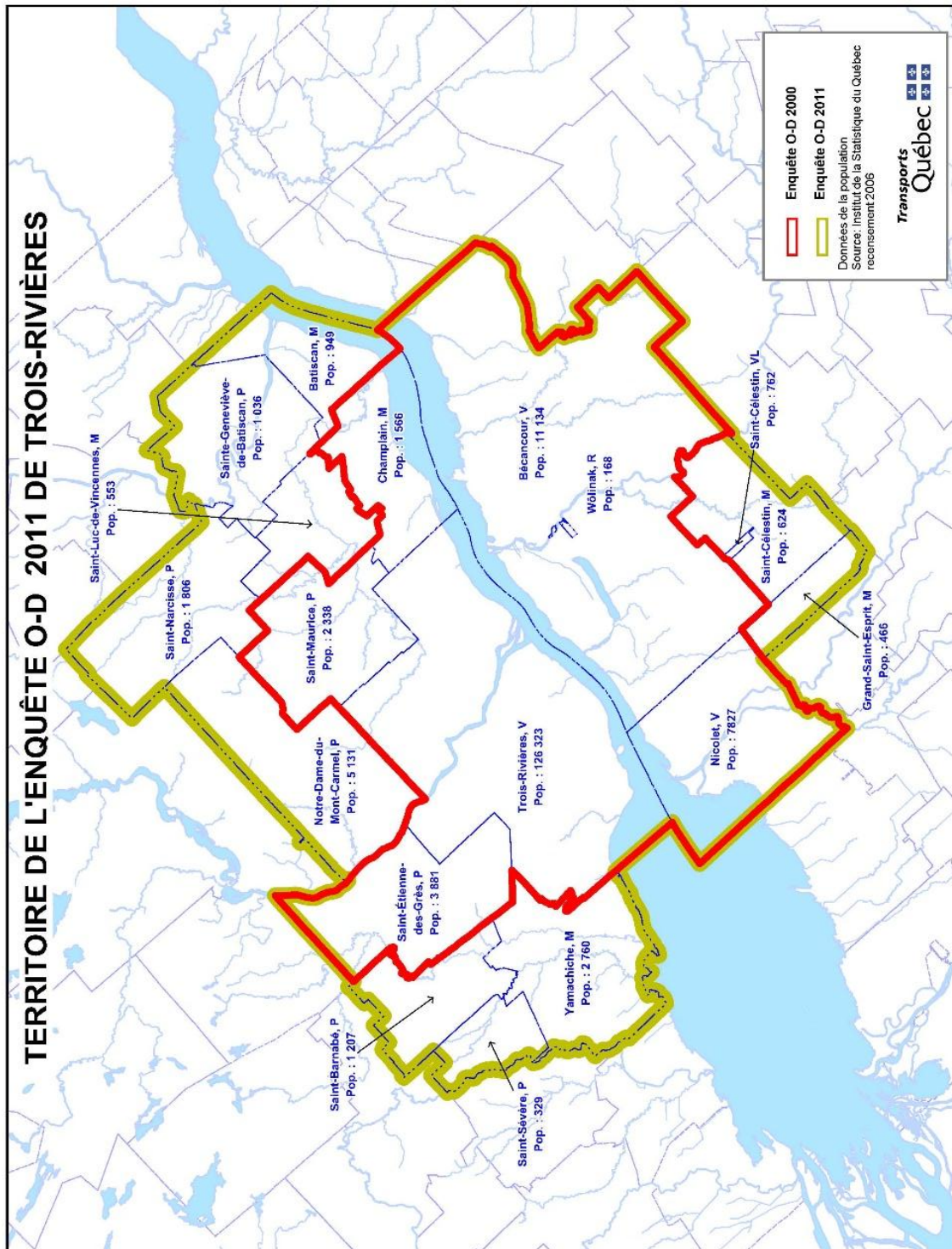
ANNEXE II

Liste des villes et municipalités, territoire comparable 2000-2011

- ♦ Ville de Trois-Rivières (fusionnée)
- ♦ Bécancour
- ♦ Saint-Maurice
- ♦ Champlain
- ♦ Saint-Étienne-des-Grès
- ♦ Nicolet (Nicolet, Nicolet-Sud et Saint-Jean-Baptiste-de-Nicolet)
- ♦ Wôlinak (Réserve indienne)

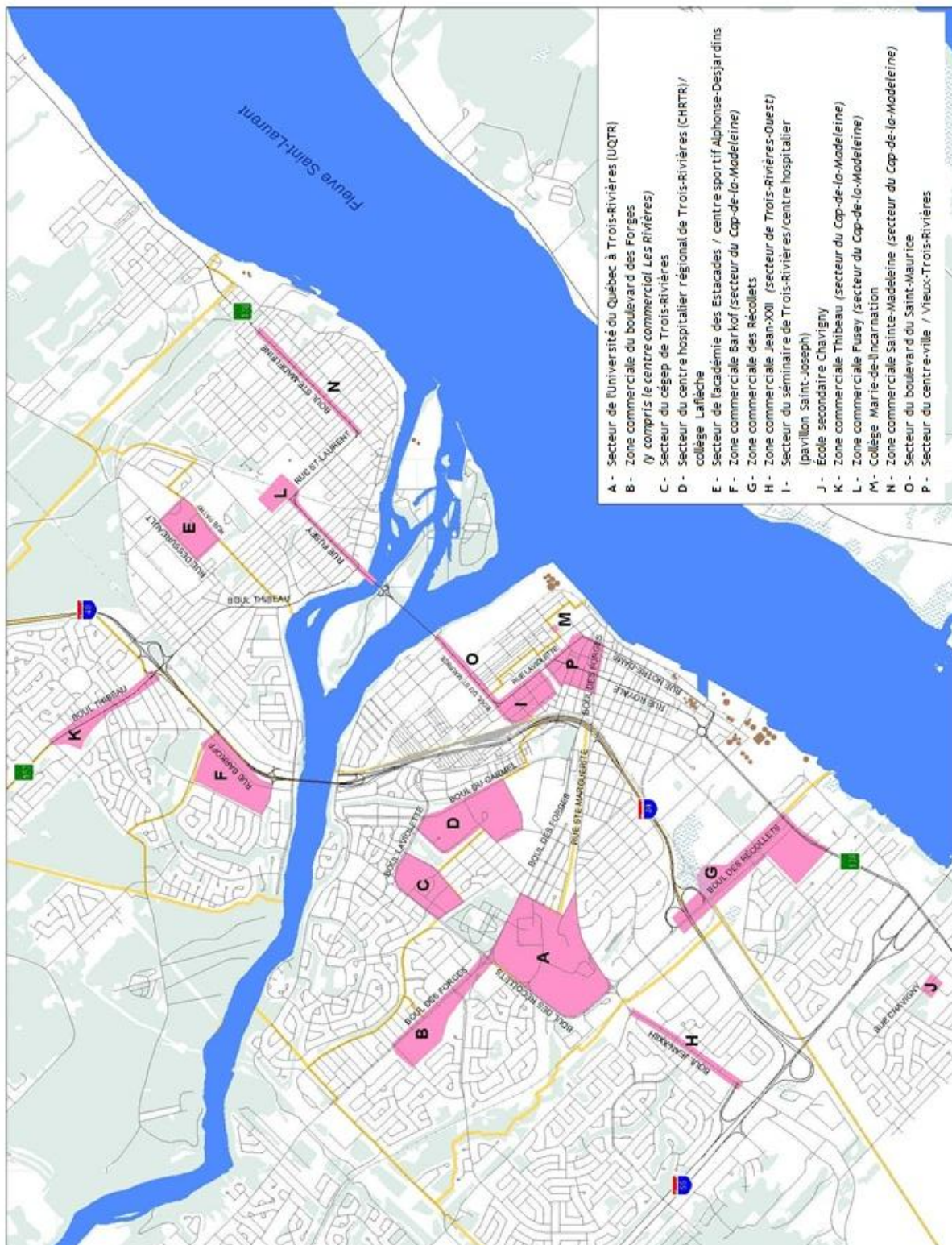
ANNEXE III

Carte du territoire couvert par les enquêtes origine-destination 2000 et 2011



ANNEXE IV

Carte des principales zones de destination





**ENQUÊTE
ORIGINE-DESTINATION 2011**