

Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

Étude technique

Mobilité des personnes Résultats des enquêtes routières

DOCUMENT DE TRAVAIL
VERSION FINALE

Août 2001

RECHERCHE ET RÉDACTION

Bernard McCann, urbaniste, Service du plan et des programmes, DGO

PARTICIPATION À L'ÉLABORATION DE L'ÉTUDE

Bruno Sam Yue Chi, ingénieur, Service du plan et des programmes, DGO

RÉVISION ET HARMONISATION DES TEXTES

Josée Arseneault, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ

Jean Iracà, urbaniste, Service des inventaires et plan, DATNQ

Marie Lalancette, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ

Nathalie Leblanc, agente de recherche, Service des inventaires et plan, DATNQ

Patrick Poitras, correcteur-réviseur, Fol écrit

SOUTIEN TECHNIQUE

Andrée Champagne, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

Michel Côté, technicien en cartographie, Service du plan et des programmes, DGO

Jocelyne Desrosiers, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

Mohamed Hilal, technicien en bureautique, Service du plan et des programmes, DGO

France Landry, technicienne en cartographie, Service des inventaires et plan, DATNQ

Lise Tardif, agente de secrétariat, Service des inventaires et plan, DATNQ

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tous ceux et celles qui, par leurs commentaires et leurs suggestions, ont contribué à la réalisation du présent document.

Le présent document a été préparé pour le Service des inventaires et plan de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec du ministère des Transports. Pour obtenir des informations supplémentaires, s'adresser à :

Ministère des Transports

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue—Nord-du-Québec

Service des inventaires et plan

80, avenue Québec

Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1

Téléphone : (819) 763-3237

Télécopieur : (819) 763-3493

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	VI
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 MÉTHODOLOGIE	3
2.1 Intervenants.....	3
2.2 Enquêtes et risques d'erreurs	3
2.3 Codification des données	4
2.4 Traitement des données.....	4
2.5 Analyse et production de l'étude technique.....	4
2.6 Avertissement	4
3.0 LA ROUTE 117	5
3.1 Le tracé de la route 117 en Abitibi.....	7
3.2 Les débits de circulation sur la route 117	8
3.3 L'enquête routière – poste de Louvicourt	9
3.3.1 Direction nord	11
3.3.1.1 L'origine des véhicules.....	11
3.3.1.2 La destination des véhicules.....	12
3.3.1.3 Les motifs des déplacements	13
3.3.2 Direction sud.....	16
3.3.2.1 L'origine des véhicules.....	16
3.3.2.2 La destination des véhicules.....	17
3.3.2.3 Les motifs des déplacements	17
3.4 L'enquête routière – Poste d'Arntfield	20
3.4.1 Direction nord	22
3.4.1.1 L'origine des véhicules.....	22
3.4.1.2 La destination des véhicules.....	23
3.4.1.3 Les motifs des déplacements	23
3.4.2 Direction sud.....	26

3.4.2.1	<i>L'origine des véhicules</i>	26
3.4.2.2	<i>La destination des véhicules</i>	27
3.4.2.3	<i>Les motifs des déplacements</i>	27
4.0	LA ROUTE 101	30
4.1	Le tracé de la route 101	31
4.2	Les débits de circulation sur la route 101	34
4.3	L'enquête routière – poste de Témiscaming	34
4.3.1	Direction nord	36
4.3.1.1	<i>L'origine des véhicules</i>	36
4.3.1.2	<i>La destination des véhicules</i>	37
4.3.1.3	<i>Les motifs des déplacements</i>	38
4.3.2	Direction sud.....	41
4.3.2.1	<i>L'origine des véhicules</i>	41
4.3.2.2	<i>La destination des véhicules</i>	42
4.3.2.3	<i>Les motifs des déplacements</i>	42
4.4	L'enquête routière – poste Notre-Dame-du-Nord	45
4.4.1	Direction est.....	47
4.4.1.1	<i>L'origine des véhicules</i>	47
4.4.1.2	<i>La destination des véhicules</i>	49
4.4.1.3	<i>Les motifs des déplacements</i>	49
4.4.2	Direction ouest.....	52
4.4.2.1	<i>L'origine des véhicules</i>	52
4.4.2.2	<i>La destination des véhicules</i>	53
4.4.2.3	<i>Les motifs des déplacements</i>	53
5.0	CONCLUSION	56
5.1	La route 117 relie l'Abitibi au reste du Québec	56
5.2	La route 117, à Arntfield : une influence locale et régionale	56
5.3	La route 101, à Témiscaming : une route régionale et une porte d'entrée alternative à la route 117	57
5.4	Le chemin New Liskeard, à Notre-Dame-du-Nord : une influence régionale	58
5.5	Un système routier fondé sur l'axe de la 117	59

LEXIQUE	60
----------------------	-----------

BIBLIOGRAPHIE	61
----------------------------	-----------

ANNEXE

Tableaux synthèses

LISTE DES CARTES, FIGURES ET TABLEAUX

Cartes

1.	Localisation des postes d'enquête	2
2.	Poste d'enquête de Louvicourt, route 117	10
3.	Poste d'enquête de Louvicourt, route 117 (direction nord)	15
4.	Poste d'enquête de Louvicourt, route 117 (direction sud)	19
5.	Poste d'enquête d'Arntfield, route 117	21
6.	Poste d'enquête d'Arntfield, route 117 (direction nord)	25
7.	Poste d'enquête d'Arntfield, route 117 (direction sud)	29
8.	Poste d'enquête de Témiscaming, route 101	35
9.	Poste d'enquête de Témiscaming, route 101 (direction nord)	40
10.	Poste d'enquête de Témiscaming, route 101 (direction sud)	44
11.	Poste d'enquête de Notre-Dame-du-Nord, chemin New Liskeard	46
12.	Poste d'enquête de Notre-Dame-du-Nord, chemin New Liskeard (direction est)	51
13.	Poste d'enquête de Notre-Dame-du-Nord, chemin New Liskeard (direction ouest)	55

Figures

1.	Répartition des véhicules selon l'origine, Louvicourt, route 117 (direction nord), 1996	12
2.	Répartition des véhicules selon la destination, Louvicourt, route 117 (direction nord), 1996	13
3.	Répartition des véhicules selon le motif de déplacement, Louvicourt, route 117 (direction nord), 1996	14
4.	Répartition des véhicules selon l'origine, Louvicourt route 117 (direction sud), 1996	16
5.	Répartition des véhicules selon la destination, Louvicourt, route 117 (direction sud), 1996	17
6.	Répartition des véhicules selon le motif de déplacement, Louvicourt, route 117 (direction sud), 1996	18
7.	Répartition des véhicules selon l'origine, Arntfield, route 117 (direction nord), 1996	22
8.	Répartition des véhicules selon la destination, Arntfield, route 117 (direction nord), 1996	23

9.	Répartition des véhicules selon le motif de déplacement, Arntfield, route 117 (direction nord), 1996.....	24
10.	Répartition des véhicules selon l'origine, Arntfield, route 117 (direction sud), 1996	26
11.	Répartition des véhicules selon la destination, Arntfield, route 117 (direction sud), 1996	27
12.	Répartition des véhicules selon le motif de déplacement, Arntfield, route 117 (direction sud), 1996	28
13.	Répartition des véhicules selon l'origine, Témiscaming, route 101 (direction nord), 1996.....	37
14.	Répartition des véhicules selon la destination, Témiscaming, route 101 (direction nord), 1996.....	38
15.	Répartition des véhicules selon le motif de déplacement, Témiscaming, route 101 (direction nord), 1996.....	39
16.	Répartition des véhicules selon l'origine, Témiscaming, route 101 (direction sud), 1996	41
17.	Répartition des véhicules selon la destination, Témiscaming, route 101 (direction sud), 1996	42
18.	Répartition des véhicules selon le motif de déplacement, Témiscaming, route 101 (direction sud), 1996	43
19.	Répartition des véhicules selon l'origine, Notre-Dame-du-Nord, chemin New Liskeard (direction est), 1996	48
20.	Répartition des véhicules selon la destination, Notre-Dame-du-Nord, chemin New Liskeard (direction est), 1996	49
21.	Répartition des véhicules selon le motif de déplacement, Notre-Dame-du-Nord, chemin New Liskeard (direction est), 1996.....	50
22.	Répartition des véhicules selon l'origine, Notre-Dame-du-Nord, chemin New Liskeard (direction ouest), 1996	52
23.	Répartition des véhicules selon la destination, Notre-Dame-du-Nord, chemin New Liskeard (direction ouest), 1996	53
24.	Répartition des véhicules selon le motif de déplacement, Notre-Dame-du-Nord, chemin New Liskeard (direction ouest), 1996.....	54

Tableaux

1.	Municipalités traversées par la route 117	8
2.	Nombre de kilomètres de route, population et superficie des municipalités traversées par la route 101, de Macamic à Témiscaming.....	33

NOTE AU LECTEUR

Les mots en italique présents dans le texte se retrouvent dans le lexique, exception faite des lois, des règlements et des titres d'ouvrages.

RÉSUMÉ

En septembre 1996, le ministère des Transports a réalisé plusieurs enquêtes routières (nommées aussi enquêtes origine-destination) en Abitibi-Témiscamingue afin de soutenir l'élaboration du plan de transport de la région. Ces enquêtes permettent de définir les caractéristiques des déplacements, soit les lieux de provenance (origine), les motifs des déplacements, les destinations des véhicules de même que les types de véhicules et la fréquence des déplacements. Ces enquêtes bidirectionnelles ont été effectuées aux endroits suivants :

- la route 117, à la halte routière de Villebon, à 7 kilomètres au sud du hameau de Louvicourt;
- la route 117, à un kilomètre à l'est du chemin Kanasuta, dans la municipalité d'Arntfield;
- la route 101, à la frontière du Québec et de l'Ontario, à l'ouest de la ville de Témiscaming;
- le chemin New Liskeard, à un kilomètre de la frontière du Québec et de l'Ontario, dans la municipalité de Notre-Dame-du-Nord.

L'objectif recherché consiste à caractériser les déplacements des véhicules qui entrent dans la région ou qui en sortent en utilisant les routes les plus achalandées, c'est-à-dire celles qui sont situées au sud du territoire. Par le fait même, l'étude a pour but d'estimer un ensemble de paramètres reliés aux déplacements des individus. Cela lui permettra donc d'identifier les besoins de mobilité et, par la suite, de permettre la planification des infrastructures satisfaisant aux besoins observés et potentiels. L'enquête routière est une enquête descriptive.

La route 117

D'abord, la route 117, au sud de Val-d'Or de même qu'entre cette ville et Rouyn-Noranda, se distingue par son rôle : elle est considérée comme la principale porte d'entrée de la région par les voyageurs du Québec. En effet, la très grande majorité des voyageurs québécois qui se rendent quotidiennement en Abitibi-Témiscamingue utilise la route 117. Cela est aussi vrai pour ceux qui sont issus de Laval et de Montréal (91,4 % des voyageurs) que pour ceux qui proviennent de la Montérégie (96,6 %), de Québec (94,5 %), des Laurentides (100,0 %), de l'Outaouais (88,3 %) et de Mauricie-Centre-du-Québec (95,2 %). De tous les véhicules empruntant la route 117, 88,2 % se rendent dans les quatre MRC de l'Abitibi. Le Nord-du-Québec est la destination de 7,1 % des itinérants. Les autres voyageurs se partagent les destinations représentées par le Lac-Saint-Jean et le Haut-Saint-Maurice (0,6 %), la MRC de Témiscamingue (0,7 %) ainsi que l'Ontario et les provinces de l'Ouest (3,5 %).

L'enquête routière démontre par ailleurs que 57,6 % des véhicules se dirigeant vers le nord et passant par la halte routière de Villebon proviennent de Laval, de la

Communauté urbaine de Montréal et d'autres régions encore plus éloignées. En outre, 27,8 % des voyageurs ont comme point de départ des régions voisines de l'Outaouais et des Laurentides. Enfin, 14,6 % des voyageurs sont originaires de lieux situés à l'intérieur de la MRC de Vallée-de-l'Or, soit des territoires non organisés de Réservoir-Dozois, de Matchi-Manitou et de Lac-Granet.

Lorsque cet accès est franchi, la circulation se confine cependant à la région. En effet, le pourcentage des voyageurs dont la destination est la MRC de Vallée-de-l'Or s'établit à 53,7 %. Une autre proportion (34,5 %) se rend dans les MRC voisines, c'est-à-dire celles de Rouyn-Noranda, d'Abitibi et d'Abitibi-Ouest. Seule une petite partie des voyageurs se rendent au-delà de cette région, soit dans le Nord-du-Québec (7,0 %), soit vers d'autres lieux (4,8 %).

Le principal motif de déplacement vers le nord, sur la route 117, est la pratique d'un loisir. Ce motif est suivi par celui du travail et par celui des affaires. Comme cette route constitue un long transit, on y observe peu de déplacements ayant pour but les études ou les emplettes.

En direction sud, on remarque une image inversée du portrait de la circulation se déplaçant vers le nord. Les voyageurs proviennent en grande partie de la MRC de Vallée-de-l'Or et, dans des proportions assez similaires, des MRC voisines. Les deux tiers d'entre eux se dirigent vers Laval, la Communauté urbaine de Montréal et d'autres régions encore plus éloignées. À cette hauteur, la route 117 assure donc un rôle de route nationale : la presque totalité des déplacements y est effectuée en transit.

Les enquêtes révèlent aussi que la porte d'entrée constituée par la route 117, près de la frontière ontarienne, a une aire d'influence strictement régionale. Cette aire s'étend de la frontière à Rouyn-Noranda. Presque tous les véhicules (99,6 %) provenant de l'extérieur de la région et passant par cet accès sont issus de l'Ontario, et cette circulation demeure essentiellement d'origine régionale. En effet, au poste d'enquête situé sur le territoire d'Arntfield, on observe que 77,0 % de la circulation provenant de l'extérieur de l'Abitibi-Témiscamingue est originaire de la région de Timiskaming, alors que 14,1 % des véhicules ont comme point de départ la région de Cochrane. Ces régions sont situées au nord de l'Ontario.

À Arntfield, 81,7 % des voitures recensées se rendent dans la MRC de Rouyn-Noranda alors que 14,1 % ont comme point d'arrivée une localité située ailleurs dans la région. En outre, 7,0 % des véhicules se dirigent vers une autre région.

L'enquête routière estivale, réalisée en septembre 1996, indique par ailleurs que 71,4 % des véhicules se dirigeant vers l'est et passant par Arntfield sont originaires de Rouyn-Noranda. De plus, 17,3 % des voyageurs viennent d'autres municipalités de la MRC de Rouyn-Noranda. Enfin, les points de départ de 11,3 % des voyageurs sont des lieux situés à l'extérieur de la MRC de Rouyn-Noranda.

Lorsque les véhicules ont franchi la route 117, à Arntfield, la circulation se confine presque essentiellement aux environs de ce territoire. En effet, le quart (26,7 %) des

voyageurs s'y rendent, tandis que 30,7 % d'entre eux poursuivent leur parcours jusqu'à Virginiatown. Un autre quart (24,5 %) a pour destination la municipalité de Kirkland Lake. En outre, 17,3 % des voyageurs se dirigent vers d'autres endroits en Ontario, et à peine 0,8 % du total se rend au-delà de cette province. Le principal motif de déplacement des véhicules vers l'est est le travail (45,2 %). Ce motif est suivi par celui du loisir (30,5 %), des emplettes (9,6 %), des affaires (7,6 %) et des études (0,8 %).

En direction sud, on observe une image inversée du portrait de la circulation se déplaçant vers le nord. En effet, une grande partie des voyageurs proviennent des municipalités d'Arntfield, de Virginiatown et de Kirkland Lake. La plupart d'entre eux se dirigent vers Rouyn-Noranda. Par conséquent, à cette hauteur, la route 117 joue un rôle de route locale et régionale, car la proportion de la circulation de court et moyen transit y est élevée comparativement à celle de la circulation de long transit.

La route 101

La route 101 est dans les faits une route d'influence régionale qui peut se transformer en une alternative à la route 117. Cependant, cela concerne seulement la circulation provenant de l'ouest du Québec (Laval, Montréal et Outaouais) et voulant atteindre le Témiscamingue. La route 101, comme l'illustre l'enquête routière réalisée au Témiscamingue, est fortement utilisée par les voyageurs des régions limitrophes de l'Ontario. En effet, 93,8 % des véhicules qui ont croisé la frontière étaient originaires de l'Ontario. La majorité d'entre eux provenait de Thorne (37,5 %), de North Bay (46,4 %) et de Sudbury (3,0 %). Quant aux voyageurs du Québec (5,9 %) qui se rendent au Témiscamingue, ils ont comme point de départ les régions de Laval et de Montréal (3,0 % des voyageurs), de l'Outaouais (1,8 %) et d'autres régions (1,1 %). Enfin, quelques véhicules seulement étaient originaires des États-Unis (0,3 %).

De tous les véhicules passant par Témiscaming, plus de neuf sur dix (95,8 %) se rendent au Témiscamingue, laissant 4,2 % des voyageurs poursuivre leur route jusqu'en Abitibi. Les municipalités de Témiscaming et de Rivière Kipawa accueillent 87,8 % des véhicules. Par conséquent, la zone d'influence de cette porte d'entrée que représente la route 101 s'étend à peine jusqu'à Ville-Marie.

Le principal motif appuyant les déplacements des véhicules passant par Témiscaming est le travail (36,1 %), suivi de la pratique d'un loisir (33,9 %), des affaires (9,5 %) et des emplettes (9,2 %). Peu de déplacements effectués sur la route 101 ont pour but les études (3,7 %).

Compte tenu des renseignements obtenus, la route 101, à la hauteur de Témiscaming, répond à une demande surtout locale et régionale. Lorsque les véhicules ont franchi cette porte d'entrée, la circulation se confine pratiquement aux environs de Témiscaming.

En direction sud, on observe une image inversée du portrait de la circulation se déplaçant vers le nord. Une grande partie des voyageurs proviennent des municipalités

de Témiscaming et de Kipawa. La moitié d'entre eux bifurquent vers North Bay (51 %), et le tiers du total (33,5 %), vers Thorne. Par conséquent, à cette hauteur, la route 101 joue un rôle de route locale et régionale, car la proportion de la circulation de court transit y est élevée, lorsqu'elle est comparée à celle de la circulation de long transit.

Les enquêtes révèlent aussi que la porte d'entrée constituée par le chemin New Liskeard, à Notre-Dame-du-Nord, a une aire d'influence strictement régionale. En effet, 99,2 % de la circulation issue de l'extérieur de la région est d'origine ontarienne. D'ailleurs, l'aire d'influence de cet accès s'étend de Ville-Marie, au sud, à Rouyn-Noranda, au nord.

Compte tenu des renseignements obtenus, le chemin New Liskeard, qui relie la route 101 et le Témiscamingue, répond à une demande surtout locale et régionale. En effet, l'enquête routière estivale démontre que 87,8 % des véhicules se dirigeant vers l'est et passant par cette route sont originaires de New Liskeard, en Ontario. Les autres véhicules proviennent de Sudbury (4,0 %) et d'autres lieux en Ontario (7,4 %). Peu de voyageurs (0,8 %) ont comme point de départ des lieux situés à l'extérieur de l'Ontario.

Lorsque les véhicules ont franchi cet accès, la circulation se confine presque exclusivement aux environs de Notre-Dame-du-Nord, puisque la moitié (51,1 %) des voyageurs s'y arrêtent. Les autres véhicules (34,0 %) se dispersent dans l'ensemble du Témiscamingue, de Ville-Marie à Nédélec. Certains vont jusqu'à Rouyn-Noranda (8,4 %) ou ailleurs en Abitibi (8,0 %).

Les motifs de déplacement des véhicules circulant sur le chemin New Liskeard sont particulièrement intéressants : on se déplace certes pour travailler (28,4 %), mais également pour faire des emplettes (25,0 %), pour effectuer des affaires (18,4 %) et pour pratiquer un loisir (17,2 %). Les motifs semblent aussi variés que les destinations. Cela laisse penser que la nature de la circulation est plutôt régionale et que l'intégration économique des deux communautés, de part et d'autre de la frontière, est très forte.

En direction ouest, on observe une image inversée du portrait de la circulation qui se déplace vers l'est. En effet, une grande partie des voyageurs qui se dirigent vers l'ouest sont originaires des municipalités de Notre-Dame-du-Nord et d'autres localités du Témiscamingue. La plupart s'acheminent vers New Liskeard. À cette hauteur, le chemin New Liskeard joue donc un rôle de route régionale, car la proportion de la circulation de court et moyen transit y est élevée comparativement à celle de la circulation que l'on trouve sur d'autres routes.

Un système routier fondé sur l'axe de la 117

La route 117, vu son rôle de route transcanadienne, est la plus connue et la plus utilisée à des fins de long transit. La route 101 complète ce rôle en permettant l'accès au Témiscamingue et aux MRC de l'ouest de l'Abitibi. Toutes les autres routes ne peuvent que compléter, sur le plan régional, le rôle assumé par les routes 117 et 101 sur le plan national. Il importe donc d'effectuer une saine gestion des corridors de ces deux routes afin de favoriser la fluidité et la quantité des déplacements.

1.0 INTRODUCTION

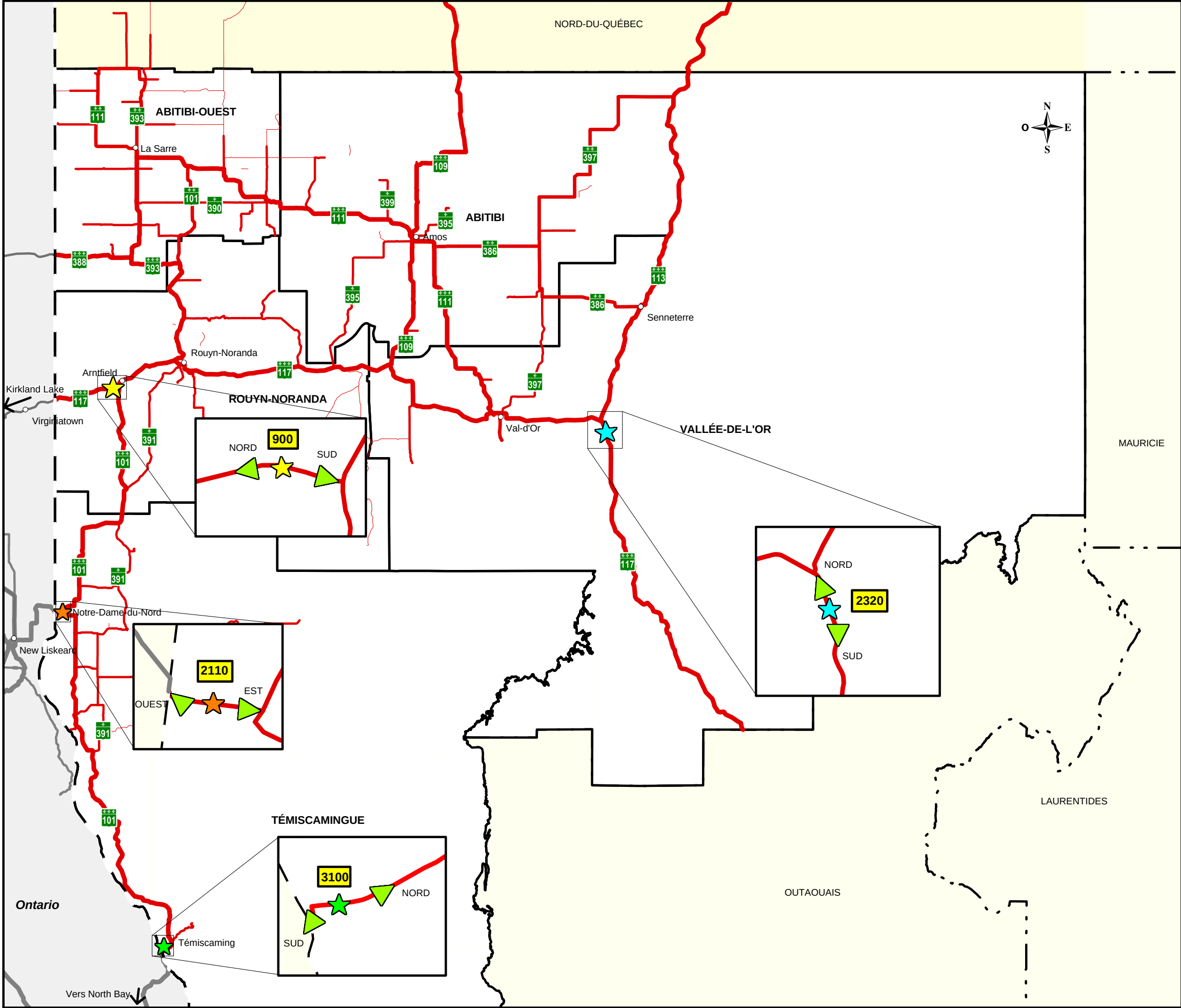
L'objectif de ce rapport consiste à effectuer une synthèse des résultats de plusieurs enquêtes routières exécutées en Abitibi-Témiscamingue, en septembre 1996, et ce, afin de soutenir l'élaboration du plan de transport de la région. Ces enquêtes, réalisées par le ministère des Transports, permettent de définir les caractéristiques des déplacements, soit les lieux de provenance (origine), les motifs des déplacements, les destinations des véhicules de même que les types de véhicules et la fréquence des déplacements.

En 1996, le Ministère a effectué quatre (4) enquêtes bidirectionnelles sur les routes de l'Abitibi-Témiscamingue. Les routes ayant fait l'objet d'une enquête sont :

- la route 117, au niveau de la halte routière de Villebon, à 7 kilomètres au sud du hameau de Louvicourt;
- la route 117, à un kilomètre à l'est du chemin Kanasuta, dans la municipalité d'Arntfield;
- la route 101, à la frontière du Québec et de l'Ontario, à l'ouest de la ville de Témiscaming;
- le chemin New Liskeard, à un kilomètre de la frontière du Québec et de l'Ontario, dans la municipalité de Notre-Dame-du-Nord.

Le Ministère n'a pas pu réaliser des enquêtes sur toutes les routes de la région. Le but de l'exercice consistait plutôt à caractériser les déplacements des véhicules qui entrent dans la région ou qui en sortent en utilisant les routes les plus achalandées, c'est-à-dire celles qui sont situées au sud du territoire. Le rapport qui suit fait donc état des principaux résultats obtenus à travers une série d'observations qui portent sur chacune des enquêtes réalisées. L'analyse qui en découle ne peut qu'aboutir à une compréhension imparfaite de l'ensemble des déplacements routiers exécutés en Abitibi-Témiscamingue. Cependant, si imparfaite qu'elle soit, cette analyse permettra tout de même de mieux saisir les caractéristiques de la circulation sur les routes étudiées et de mieux qualifier ces dernières.

La carte 1 illustre la localisation des postes d'enquête.



Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue

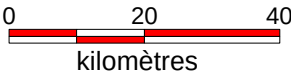
Mobilité des personnes

Carte 1
Localisation des postes d'enquête

- ★ Poste Arntfield
- ★ Poste Louvicourt
- ★ Poste Notre-Dame-du-Nord
- ★ Poste Témiscaming
- 000** DJME (débit journalier moyen estival)

- Limite des provinces
- Limite des MRC
- +++ Réseau national
- ++ Réseau régional
- + Réseau collecteur
- Réseau d'accès aux ressources

Échelle 1 : 1 100 000



Source :
- Ministère des Transports du Québec, 1997

Fond cartographique :
- Ministère des Ressources naturelles,
carte numérique, échelle 1 : 250 000

Réalisation :
- Service des inventaires et plan
Février 2000

2.0 MÉTHODOLOGIE

L'enquête origine-destination, nommée aussi enquête routière, est une étude descriptive. Elle a pour but d'estimer un ensemble de caractéristiques. Dans le cas présent, les caractéristiques étudiées sont reliées aux déplacements des individus dans le but d'identifier les besoins de mobilité. Par conséquent, cela permet une planification des infrastructures satisfaisant aux besoins observés et potentiels. Une enquête origine-destination peut être postale, téléphonique ou réalisée au moyen d'entrevues directes. C'est ce dernier type d'enquête qui a été utilisé pour les fins de ce rapport.

La mobilité de la population est étudiée selon ses principales caractéristiques : l'origine, la destination, le motif, les types de véhicules utilisés ainsi que la fréquence des déplacements.

2.1 Intervenants

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a accordé à la firme Soprin le mandat d'effectuer cette enquête. Les travaux se résument à la cueillette de renseignements auprès des automobilistes et des camionneurs, selon des spécifications bien précises, ainsi qu'à la codification et à la saisie des données à l'aide d'un ordinateur. La Direction de l'Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec (DATNQ) a participé aux relevés, notamment lors de la surveillance des opérations et de la collecte des données concernant le débit de circulation. La Direction générale de l'Ouest (DGO) s'est chargée du traitement de toutes les données recueillies et de la production du présent rapport.

2.2 Enquêtes et risques d'erreurs

Le mandataire, Soprin, dans notre cas, doit tenter de questionner tous les automobilistes en effectuant un barrage routier. Cependant, à certaines périodes de la journée, les routes sont plus achalandées. Le volume de circulation peut alors rendre impossible le maintien d'un barrage, qui doit alors être ouvert afin qu'une longue file d'attente ne soit pas occasionnée. Les heures d'enquête étaient de sept heures à dix-neuf heures, lors d'un jour de la semaine entre le mardi et le jeudi.

Les enquêtes présentent généralement deux principaux types d'erreurs, soit l'erreur d'échantillonnage et l'erreur d'observation.

L'erreur d'échantillonnage provient du fait que seule une partie de la population est étudiée. Ce type d'erreur diminue généralement avec l'accroissement de la taille de l'échantillon.

Quant aux erreurs d'observation, elles se produisent lors de l'exécution de l'enquête. Elles proviennent des procédures de cueillette de l'information, des réponses erronées, des refus de répondre ou encore du traitement des données. Ce type d'erreur peut être

diminué si l'on porte une grande attention à la formation des enquêteurs et aux contrôles de la qualité du travail lors des différentes étapes de l'enquête.

2.3 Codification des données

La codification est un processus au moyen duquel les informations inscrites dans le questionnaire sont jumelées à un code. L'utilisation de toponymes par les automobilistes est une source d'erreurs fréquente, car un toponyme n'est généralement pas un nom officiel. Par conséquent, une municipalité dont le nom est identique au toponyme mentionné peut alors être codifiée par inadvertance. C'est le cas, par exemple, lorsque l'on utilise le toponyme « Saint-Laurent » pour désigner la municipalité de Gallichan.

2.4 Traitement des données

Lorsque la codification et la saisie des données sont complétées, les données de base (contenues dans un fichier) sont transmises au Ministère. Elles sont alors traitées par un programme, le logiciel SAS, lequel contient un certain nombre d'équations statistiques.

Un découpage du territoire en zones plus ou moins fines doit être préalablement effectué. Chaque zone est alors associée à une partie de municipalité, à une municipalité ou encore à un regroupement de plusieurs municipalités. Généralement, le découpage s'élargit à mesure que l'on s'éloigne du lieu d'enquête. Le territoire couvert par une zone peut alors englober plusieurs MRC à la fois.

2.5 Analyse et production de l'étude technique

La présente étude technique a pour but de mettre en lumière les principales caractéristiques de la circulation et de la mobilité. L'analyse, réalisée au moyen de données recueillies au poste d'enquête et combinées aux données sur les débits, fait ressortir ces caractéristiques sous forme de graphiques, de tableaux et de cartes ainsi que les principales conclusions qui découlent de l'analyse proprement dite.

2.6 Avertissement

Il est à noter que seules les données recueillies auprès des passagers des véhicules de promenade ont fait l'objet d'analyse dans le cadre de la présente étude. Cela signifie que les analyses ne tiennent pas compte, entre autres, des déplacements des individus occupant des véhicules lourds ou des autobus.

Comme les débits en milieu urbain sont supérieurs aux débits utilisés, l'analyse n'en tient pas compte. Ainsi, l'analyse des axes ne prend pas en considération la circulation urbaine dans les traversées d'agglomération.

3.0 LA ROUTE 117

La route 117, qui fait partie de la route transcanadienne, appartient au réseau national. Elle relie les régions de l'Abitibi-Témiscamingue (153 905 habitants), des Laurentides (431 643 habitants), de Laval (330 393 habitants) et de la Communauté urbaine de Montréal (1 775 846 habitants), en plus de maintenir des liens importants avec l'Outaouais (307 441 habitants)¹. En Abitibi-Témiscamingue, elle traverse les MRC de Vallée-de-l'Or et de Rouyn-Noranda.

La route 117 a une longueur de 665,5 kilomètres, dont 283,5 sont situés en Abitibi-Témiscamingue. Elle prend naissance sur l'Île-de-Montréal, à la croisée de l'autoroute 40 et du boulevard Décarie, traverse le territoire de Laval pour ensuite desservir le territoire des Laurentides. Puis elle poursuit sa course vers l'Abitibi-Témiscamingue, en passant par la réserve faunique La Vérendrye, avant de rejoindre les agglomérations de Val-d'Or et de Rouyn-Noranda. Elle poursuit ensuite sa trajectoire vers l'Ontario, devenant alors la route 66, laquelle conduit vers Kirkland Lake et la route 11 (transcanadienne).

PHOTOGRAPHIE 1



Photo : Bernard McCann

1 Statistique Canada, *Recensement 1996*.

De Labelle, dans les Laurentides, jusqu'à la frontière ontarienne, la route 117 prend la forme d'une route à deux voies. Plusieurs routes des réseaux national et régional se greffent à la route 117, dont la 148 (Lachute et Hull), la 158 (Lachute et Joliette), la 105 et la 107 (Maniwaki et Hull), la 113 (Chapais et Chibougamau), la 109 (Radisson et Matagami), la 111 (Amos), la 101 (La Sarre et Ville-Marie), la 391 (Beaudry, Cloutier), la 395 (Sainte-Gertrude-Manneville, Amos) et la 397 (Val-Senneville et Barraute). Sur la route 117, Val-d'Or est située à 107 kilomètres de Rouyn-Noranda et à 531 kilomètres de Montréal². La route 117 représente le lien le plus direct entre l'Abitibi-Témiscamingue et la majorité des autres régions du Québec.

PHOTOGRAPHIE 2



Photo : Bernard McCann

En Ontario, la route 117 devient la 66, une route principale qui joint les municipalités de Kearns, de Virginiatown, de Larder Lake, de Kirkland Lake, de Chaput, de Swastika, de Kenogami Lake et de Matachewan. En outre, la route 66 est reliée aux routes 624, 672, 112, 11 (Kapuskasing et Thunder Bay vers le nord, North Bay – Orillia – Barrie et Toronto vers le sud) et 65. La ville de Kirkland Lake, qui se trouve à quelque 50 kilomètres de la frontière québécoise, se situe à 590 kilomètres de Toronto, à 610 kilomètres d'Ottawa et à 805 kilomètres de Montréal.

2 Distance routière.

3.1 Le tracé de la route 117 en Abitibi

Le trajet de la route 117 couvre sept entités territoriales dans la MRC de Vallée-de-l'Or et cinq autres dans la MRC de Rouyn-Noranda. Elle pénètre d'abord la MRC de Vallée-de-l'Or, à la hauteur du territoire non organisé de Réservoir-Dozois, lequel est inclus dans la réserve faunique La Vérendrye. Puis, après une distance de 77,2 kilomètres, elle poursuit son trajet dans Matchi-Manitou³, un vaste territoire non organisé sis à l'est de la MRC de Vallée-de-l'Or sur une longueur de 28,2 kilomètres. Elle traverse la ville de Val-d'Or (38,5 kilomètres), la municipalité de Dubuisson (10,1 kilomètres), la ville de Malartic (10,7 kilomètres) et la municipalité de Rivière-Héva (21,3 kilomètres). La route 117 dessert directement 78,3 % de la population de la MRC de Vallée-de-l'Or, qui se concentre principalement à Val-d'Or puis dans la ville de Malartic et dans la municipalité de Sullivan.

Dans la MRC de Rouyn-Noranda, la route 117 traverse les municipalités de Cadillac et de McWatters sur des distances respectives de 27,3 et de 24,4 kilomètres. Elle prolonge ensuite son trajet dans la ville de Rouyn-Noranda, sur une distance de 10,4 kilomètres, franchit la municipalité d'Évain (9,0 kilomètres) et termine son circuit à la frontière du Québec et de l'Ontario, dans la municipalité d'Arntfield (27,2 kilomètres). Cette partie de la route 117 dessert directement près des quatre cinquièmes (84,4 %) de la population de la MRC de Rouyn-Noranda qui se concentre principalement à Rouyn-Noranda (voir carte à la page suivante).

3 Depuis 1996, une partie du TNO de Matchi-Manitou est annexée aux territoires de Val-d'Or et de Senneterre ville.

TABEAU 1
MUNICIPALITÉS TRAVERSÉES PAR LA ROUTE 117

Entité municipale	Désignation	Nombre de kilomètres	Population en 1996	Superficie en km ² (1996)
Réservoir-Dozois	Non organisé	77,2	0	3 961,32
Matchi-Manitou ^a	Non organisé	28,2	241	16 760,57
Val-d'Or	Ville	38,5	24 285	1 206,60
Sullivan	Municipalité	0,9	3 312	33,27
Dubuisson	Municipalité	10,1	1 655	163,85
Malartic	Ville	10,7	4 154	154,88
Rivière-Héva	Municipalité	21,3	1 096	172,22
Cadillac	Ville	27,3	930	364,10
McWatters	Municipalité	24,4	1 914	385,81
Rouyn-Noranda	Ville	10,4	28 819	210,79
Évain	Municipalité	9,0	3 892	196,13
Arntfield	Municipalité	27,2	433	418,37
Total		277,2	70 731	24 027,91

^a Depuis 1996, une partie du TNO Matchi-Manitou a été annexée aux villes de Val-d'Or et de Senneterre.

Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports et Statistique Canada, *Recensement de 1996*.

3.2 Les débits de circulation sur la route 117

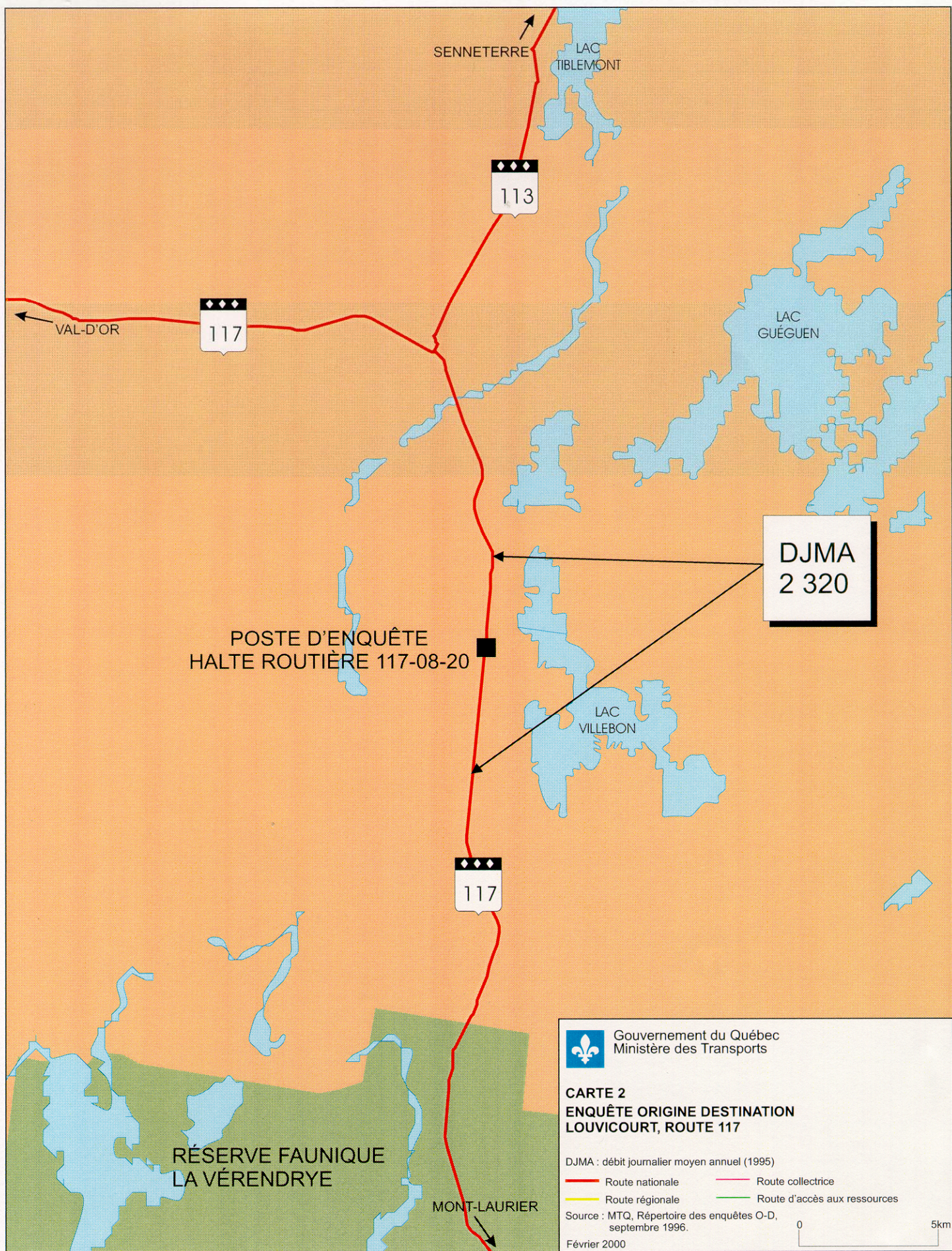
Dans la MRC de Vallée-de-l'Or, les débits journaliers moyens annuels (DJMA) sur la route 117 varient de 2 190 véhicules, à la limite nord de la réserve faunique La Vérendrye, à 7 600, près de l'intersection avec la route 111, à Sullivan⁴. La moyenne est d'environ 3 400 véhicules dans l'ensemble de la MRC. Les débits sont inférieurs à ce nombre au sud de Val-d'Or, soit dans les deux territoires non organisés de Réservoir-Dozois et de Matchi-Manitou. De Val-d'Or jusqu'à la limite de la MRC, c'est-à-dire à Rivière-Héva, les débits sont supérieurs à la moyenne.

Dans la MRC de Rouyn-Noranda, les débits journaliers moyens annuels (DJMA) varient de 700 véhicules, entre la frontière et la croisée de la route 101, à Arntfield, à 11 200, entre l'avenue Beauchastel, à Évain, et la croisée de la route 101, à Rouyn-Noranda. La moyenne est d'environ 5 900 véhicules dans l'ensemble de la MRC. Les débits sont inférieurs à ce nombre au nord de l'avenue Beauchastel, à Évain, à la frontière Ontario-Québec ainsi qu'entre les municipalités de McWatters et de Cadillac. Par contre, de la municipalité de McWatters jusqu'au sud de l'avenue Beauchastel, à Évain, de même qu'après la rencontre de la route 395 en direction est, les débits sont supérieurs à la moyenne (voir figure 1).

4 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Recueil 1996, Données sur la circulation par numéro de route, de tronçon et de section*, Québec, 1998.

3.3 L'enquête routière – poste de Louvicourt

En septembre 1996, le ministère des Transports a réalisé une enquête routière sur cette route. Le poste d'observation a été placé à la hauteur de la halte routière de Villebon, à 7 kilomètres au sud du hameau de Louvicourt (voir carte 2). Celui-ci est situé à une trentaine de kilomètres, environ, au sud de Val-d'Or. Le poste avait pour but d'interroger les occupants des véhicules circulant dans les deux directions. Le débit journalier moyen d'été (DJME) de circulation obtenu est de 2 320 véhicules. En direction nord, 78,5 % des véhicules ont fait l'objet d'une entrevue. On y a observé une moyenne de 1,93 occupant par véhicule. En direction sud, 84,6 % des véhicules ont fait l'objet d'une entrevue. On y comptait une moyenne de 1,88 occupant par véhicule.



3.3.1 Direction nord

3.3.1.1 L'origine des véhicules

En direction nord, lors de l'enquête effectuée au mois de septembre 1996 sur la route 117, les véhicules provenaient principalement des régions de Laval et de la Communauté urbaine de Montréal (32,9 %). La MRC de Vallée-de-l'Or représentait 14,6 % des déplacements (Matchi-Manitou, Réservoir-Dozois et Lac-Granet). Les véhicules en provenance des régions de l'Outaouais (14,2 %) et des Laurentides (13,6 %) comptaient pour plus du quart des déplacements. Enfin, 24,7 % des véhicules circulant à cet endroit étaient issus d'autres régions du Québec, d'autres provinces canadiennes et même des États-Unis (voir figure 2 et carte 3).

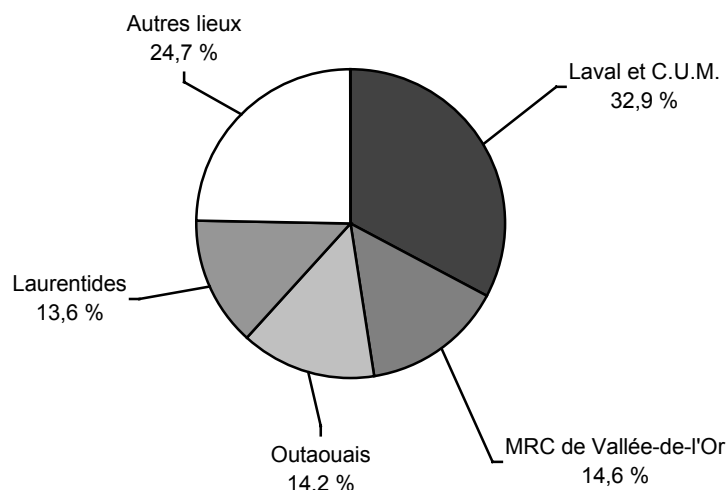
PHOTOGRAPHIE 3



Photo : Bernard McCann

FIGURE 1

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON L'ORIGINE, LOUVICOURT, ROUTE 117 (DIRECTION NORD), 1996



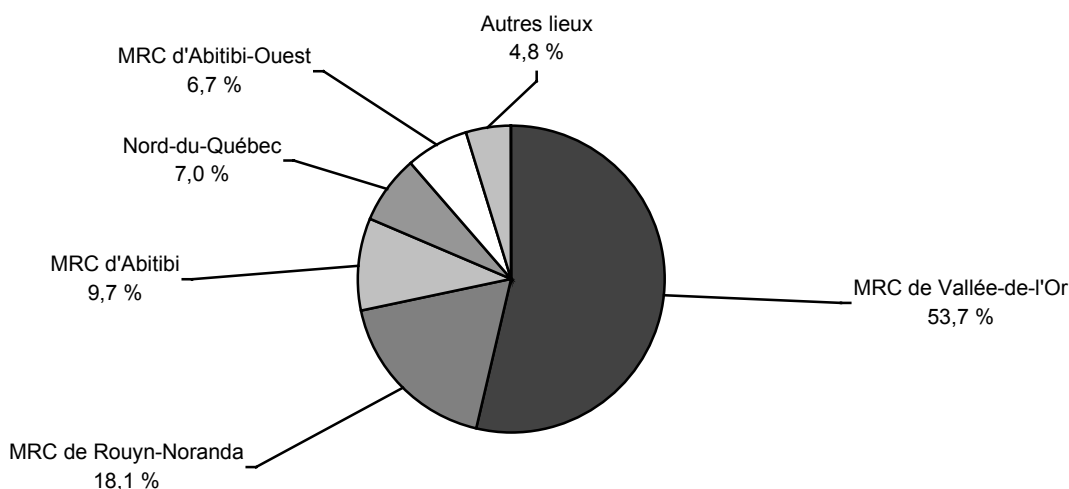
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.

3.3.1.2 La destination des véhicules

Durant le mois de septembre 1996, la MRC de Vallée-de-l'Or représentait la destination la plus recherchée par les voyageurs. En effet, elle recueillait 53,7 % du total des destinations tandis que les municipalités de la MRC de Rouyn-Noranda recevaient 30,5 % des voyageurs. D'autres véhicules se dirigeaient vers la MRC d'Abitibi (9,7 %) et la région du Nord-du-Québec (7,0 %) ou encore vers la MRC d'Abitibi-Ouest (6,7 %). Enfin, le pourcentage des véhicules qui se destinaient vers d'autres lieux était évalué à 4,8 % (voir figure 3).

FIGURE 2

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON LA DESTINATION, LOUVICOURT, ROUTE 117 (DIRECTION NORD), 1996



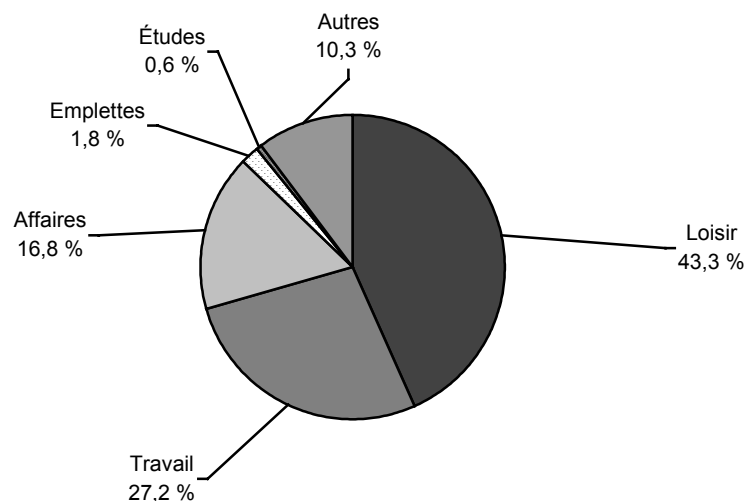
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.

3.3.1.3 Les motifs des déplacements

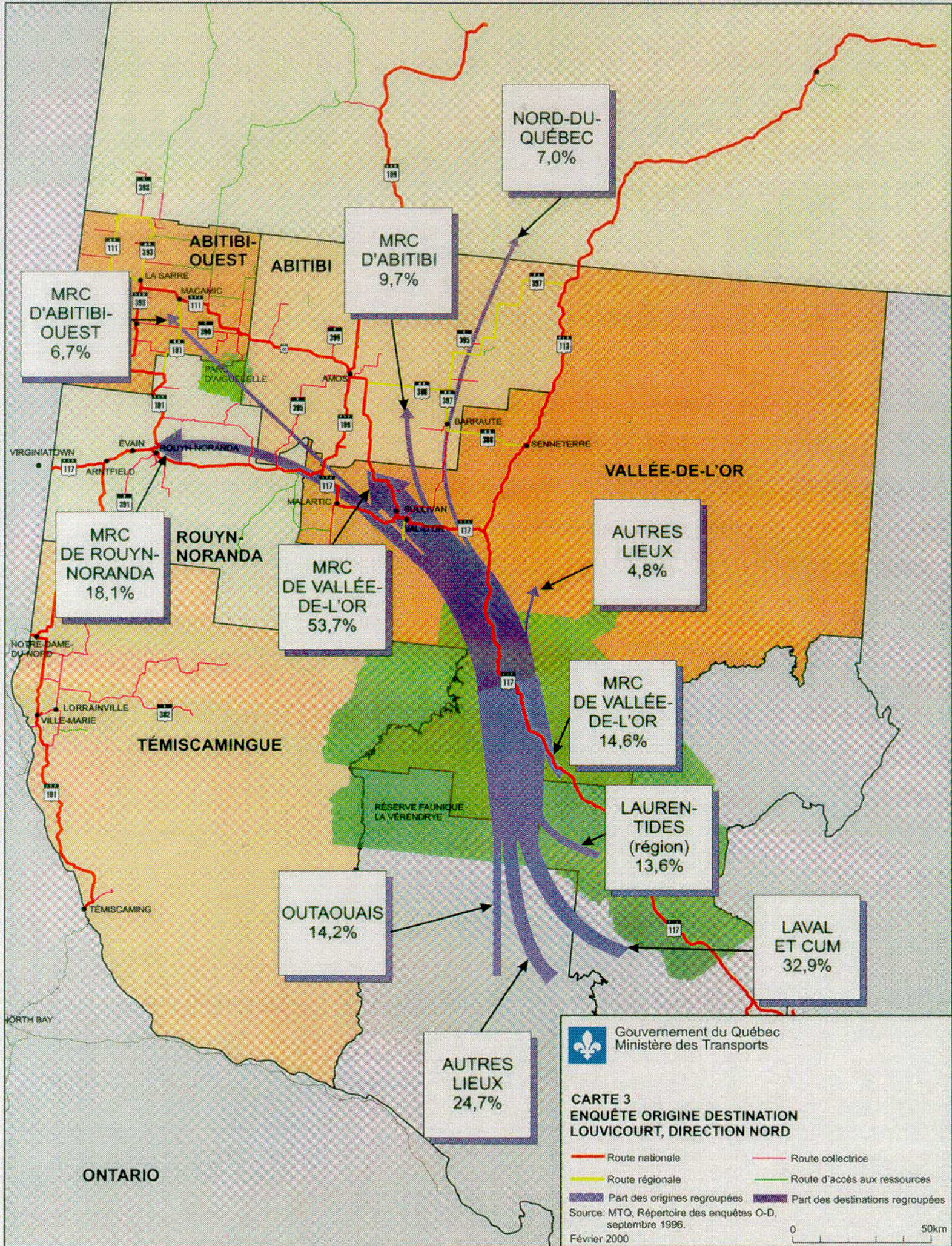
Le principal motif de déplacement des véhicules est la pratique d'un loisir. Lors de l'enquête, 43,3 % des personnes interrogées ont emprunté cette route à des fins récréatives, et ce, pendant une journée ouvrable de la semaine. Plus de deux voyageurs sur cinq ont utilisé la route 117 dans le cadre de leur travail (27,2 %) ou pour réaliser des affaires (16,8 %). Peu de déplacements (1,8 %) ont été faits dans le but d'effectuer des emplettes. Enfin, 0,6 % des motifs des déplacements se rapportaient aux études, tandis que 10,3 % des voyageurs ont déclaré d'autres fins à la base de leurs déplacements (voir figure 4).

FIGURE 3

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON LE MOTIF DE DÉPLACEMENT, LOUVICOURT, ROUTE 117
(DIRECTION NORD), 1996



Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.



3.3.2 Direction sud

3.3.2.1 L'origine des véhicules

En direction sud, sur la route 117, les passagers interrogés lors de l'enquête provenaient principalement des MRC de Vallée-de-l'Or (47,4 %), de Rouyn-Noranda (18,5 %) et d'Abitibi (11,7 %). En outre, 8,3 % des véhicules étaient originaires de la MRC d'Abitibi-Ouest, tandis que 7,2 % des automobiles provenaient de la région du Nord-du-Québec. Enfin, 6,9 % des voitures empruntant cette direction étaient issues d'autres lieux (voir figure 5 et carte 4).

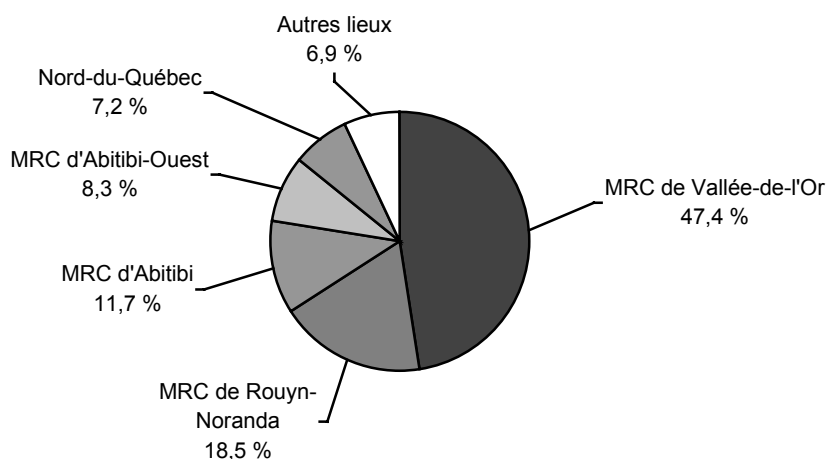
PHOTOGRAPHIE 4



Photo : Bernard McCann

FIGURE 4

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON L'ORIGINE, LOUVICOURT ROUTE 117 (DIRECTION SUD), 1996



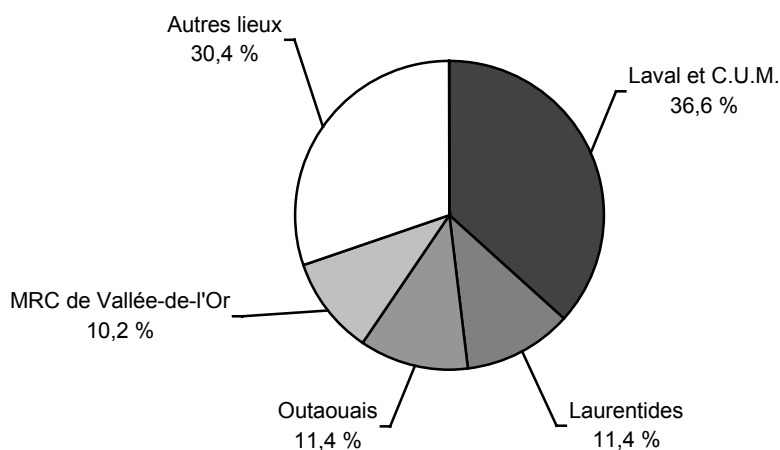
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.

3.3.2.2 La destination des véhicules

En direction sud, plus du tiers de la circulation (36,6 %), au moment de l'enquête, se dirigeait vers Laval et la Communauté urbaine de Montréal. Les régions de l'Outaouais et des Laurentides accueillaient toutes deux 11,4 % des voitures. Un pourcentage de 10,2 % des voyageurs ont déclaré se rendre vers la MRC de Vallée-de-l'Or (Matchi-Manitou, Réservoir-Dozois et Lac-Granet). Enfin, le pourcentage des véhicules qui se destinaient vers d'autres lieux (Ontario, autres régions du Québec, États-Unis) était évalué à 30,4 % (voir figure 6).

FIGURE 5

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON LA DESTINATION, LOUVICOURT, ROUTE 117 (DIRECTION SUD), 1996



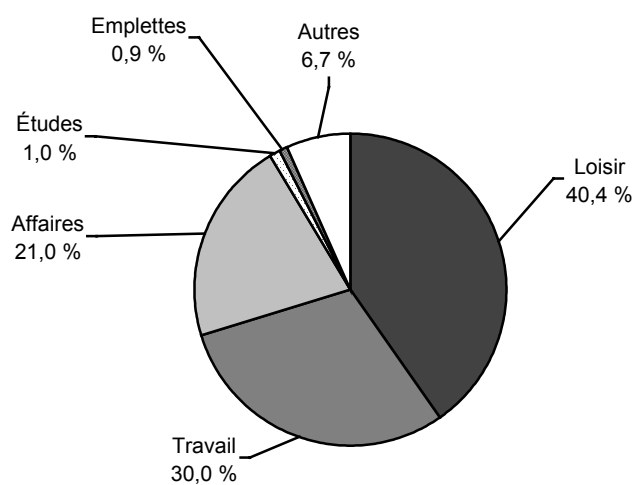
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations*, DATNQ, mai 1997.

3.3.2.3 Les motifs des déplacements

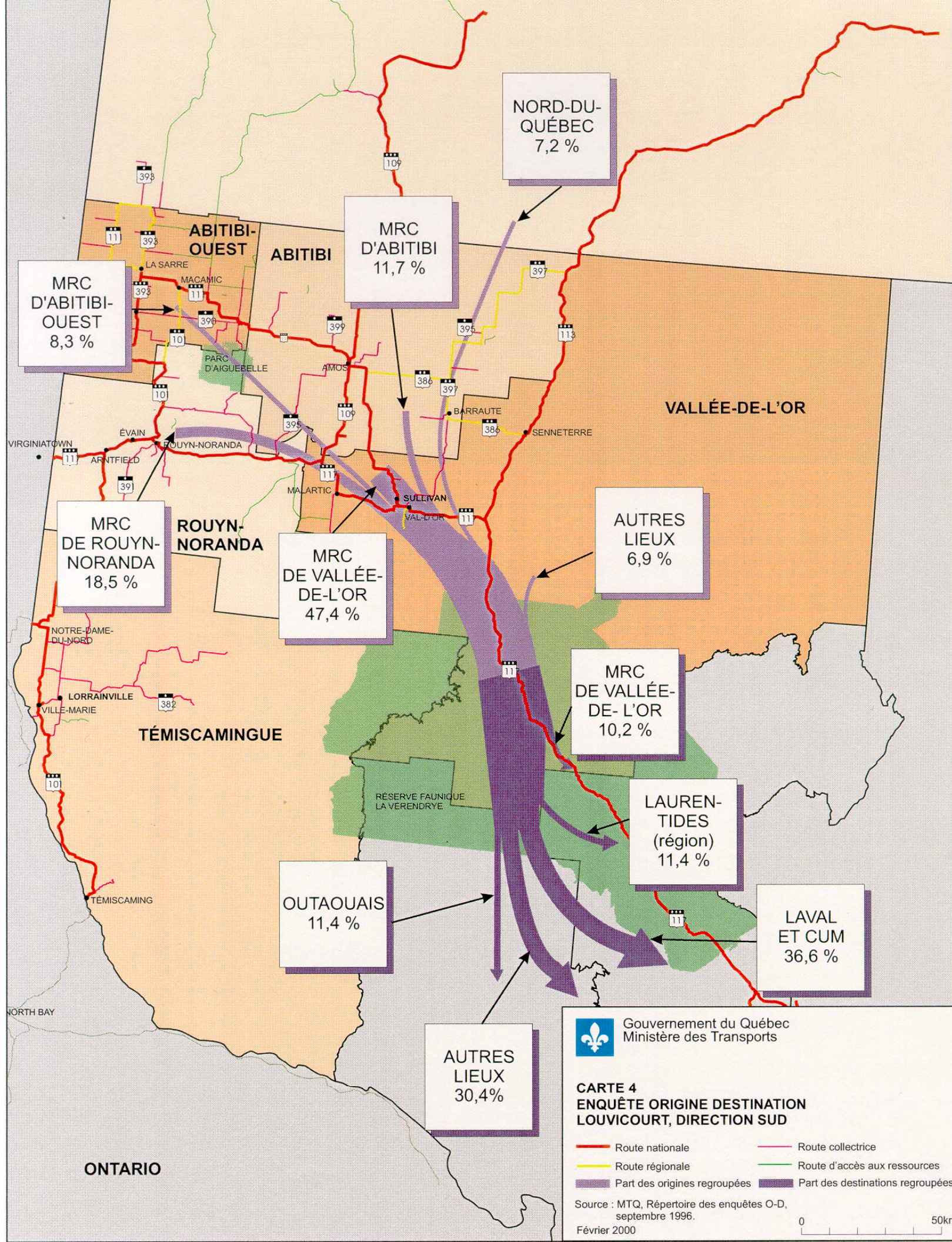
Le principal motif de déplacement des véhicules se dirigeant vers le sud est la pratique d'un loisir. Lors de l'enquête du mois de septembre 1996, 40,4 % des personnes interrogées ont emprunté cette route à des fins récréatives, et ce, pendant une journée ouvrable de la semaine. Près de la moitié des voyageurs utilisaient toutefois la route 117 dans le cadre de leur travail (30,0 %) ou pour réaliser des affaires (21,0 %). En outre, seulement 1,0 % des motifs étaient reliés aux études et 0,9 % se rapportaient aux emplettes. Enfin, 6,7 % des personnes questionnées ont déclaré d'autres fins à la base de leurs déplacements (voir figure 7).

FIGURE 6

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON LE MOTIF DE DÉPLACEMENT, LOUVICOURT, ROUTE 117
(DIRECTION SUD), 1996



Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.



3.4 L'enquête routière – Poste d'Arntfield

En septembre 1996, le ministère des Transports a réalisé une enquête origine-destination sur la route 117, au poste d'observation d'Arntfield. Celui-ci était situé à 1 kilomètre à l'est du chemin Kanasuta, dans la municipalité d'Arntfield (voir carte 5). Ce poste permettait d'interroger les occupants des véhicules circulant dans les deux directions (voir carte 5). Le débit journalier moyen d'été (DJME) de circulation observé était de 900 véhicules. En direction nord, 92,75 % des véhicules ont fait l'objet d'une entrevue. On y a observé une moyenne de 1,75 occupant par voiture.

En direction sud, 90,9 % des véhicules ont fait l'objet d'une entrevue. On a calculé une moyenne de 1,73 passager par voiture.

ONTARIO

VIRGINIATOWN

POSTE D'ENQUÊTE

LAC
DASSERAT

LAC
OPASATICA

ARNTFIELD

DJMA
3 000

DJMA
810

DJMA
2 410

117

101

391

VERS ROUYN-
NORANDA

VERS VILLE-MARIE
ET TÉMISCAMING

MRC DE ROUYN-NORANDA



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

CARTE 5
ENQUÊTE ORIGINE DESTINATION
ARNTFIELD

DJMA : débit journalier moyen annuel (1995)

- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- Route d'accès aux ressources

Source : MTQ, Répertoire des enquêtes O-D,
septembre 1996.

Février 2000

0 5km

3.4.1 Direction nord

3.4.1.1 L'origine des véhicules

En direction nord, lors de l'enquête réalisée en septembre 1996 au poste d'Arntfield, les véhicules provenaient principalement de la ville de Rouyn-Noranda (71,4 %). Une proportion de 17,3 % des déplacements avait comme point de départ une autre municipalité de la MRC de Rouyn-Noranda. Enfin, 11,3 % des voyageurs empruntant cette direction provenaient de l'extérieur de la MRC (voir figure 8 et carte 6).

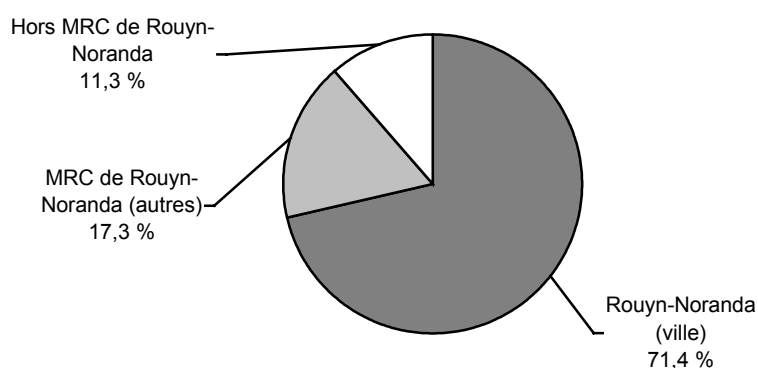
PHOTOGRAPHIE 5



Photo Bernard McCann

FIGURE 7

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON L'ORIGINE, ARNTFIELD, ROUTE 117 (DIRECTION NORD), 1996



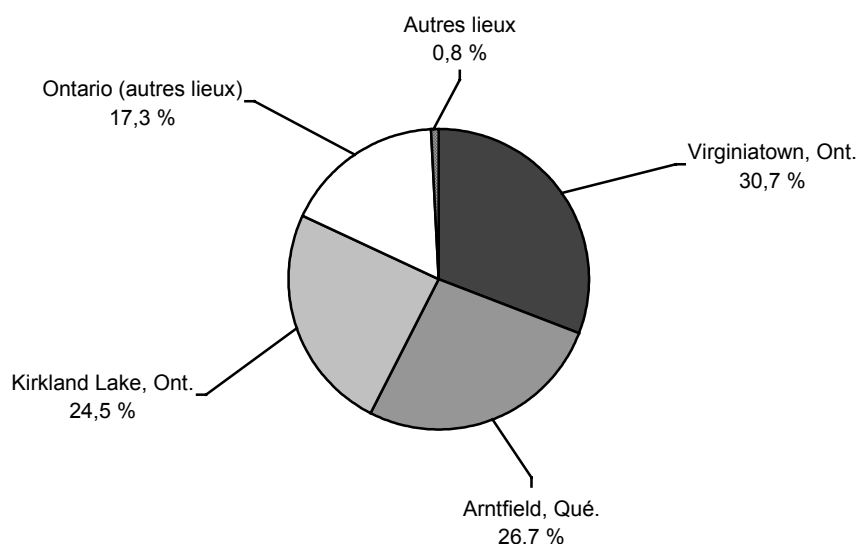
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations*, DATNQ, mai 1997.

3.4.1.2 La destination des véhicules

Au poste d'Arntfield, l'enquête a démontré qu'un peu moins du tiers (30,7 %) de la circulation se dirigeait vers la municipalité de Virginiatown, une localité de 1 000 habitants située à quelque 7 kilomètres de la frontière ontarienne. Plus du quart (26,7 %) des véhicules roulaient en direction d'endroits localisés dans la municipalité d'Arntfield. Cette majorité de véhicules recensés constitue la circulation locale. Un peu moins du quart (24,5 %) des voitures se rendaient à Kirkland Lake (9 905 habitants), en Ontario. Les autres véhicules se dirigeaient vers d'autres municipalités de l'Ontario (17,3 %) ou encore vers d'autres lieux situés à l'extérieur de l'Ontario (0,8 %) [voir figure 9].

FIGURE 8

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON LA DESTINATION, ARNTFIELD, ROUTE 117 (DIRECTION NORD), 1996



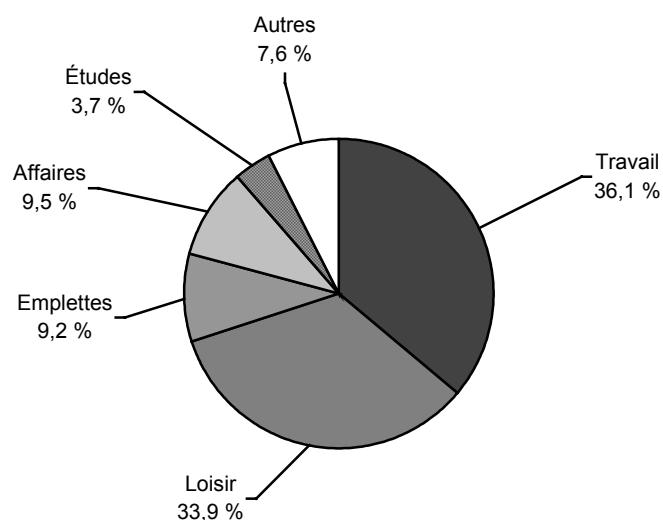
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.

3.4.1.3 Les motifs des déplacements

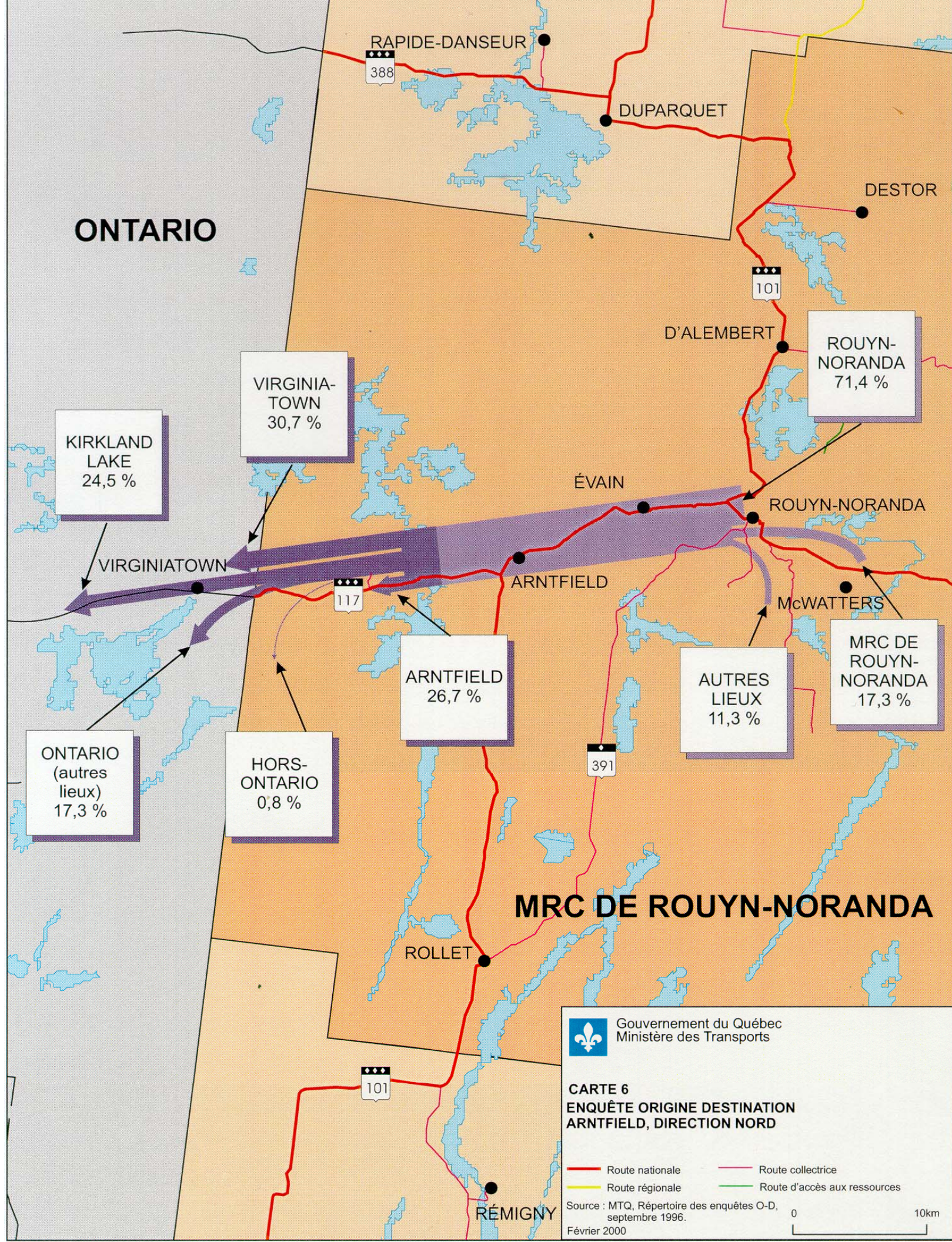
Le principal motif de déplacement des véhicules observés, au poste d'Arntfield, est le travail. Lors de l'enquête, 45,2 % des personnes interrogées ont emprunté cette route dans le cadre de leur travail pendant une journée ouvrable de la semaine. Une proportion de 30,5 % des voyageurs ont utilisé la route 117 afin de pratiquer un loisir alors que 7,6 % l'ont empruntée dans le but d'effectuer des affaires (7,6 %). En outre, 9,6 % des répondants se rendaient en Ontario pour y faire des emplettes. Enfin, à peine 0,8 % des déplacements avaient comme motif les études, tandis que 6,3 % des voyageurs ont déclaré d'autres fins à la base de leurs déplacements (voir figure 10).

FIGURE 9

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON LE MOTIF DE DÉPLACEMENT, ARNTFIELD, ROUTE 117
(DIRECTION NORD), 1996



Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.



3.4.2 Direction sud

3.4.2.1 L'origine des véhicules

Au poste d'Arntfield, en direction sud, les véhicules sondés par les enquêteurs provenaient principalement des municipalités d'Arntfield (31,9 %) et de Virginiatown (30,9 %). Un tiers des voitures provenaient de la municipalité de Kirkland Lake (17,9 %) ou d'autres lieux en Ontario (17,7 %). Enfin, seulement 1,6 % des véhicules circulant à cet endroit avaient comme point de départ des endroits situés à l'extérieur de l'Ontario (voir figure 11 et carte 7).

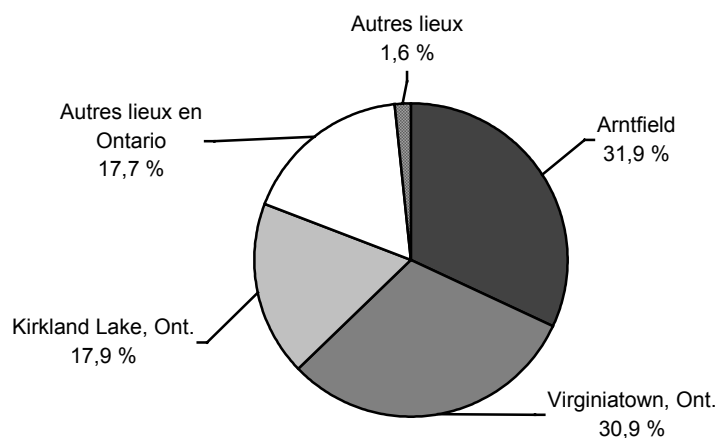
PHOTOGRAPHIE 6



Photo Bernard mcCann

FIGURE 10

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON L'ORIGINE, ARNTFIELD, ROUTE 117 (DIRECTION SUD), 1996



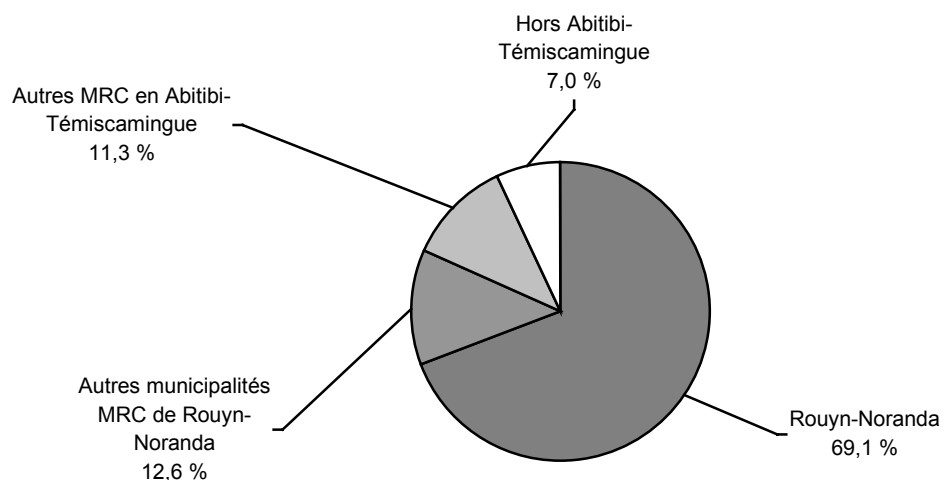
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.

3.4.2.2 La destination des véhicules

En direction sud, on a estimé à plus de 69,1 % le taux de voitures qui se dirigeaient vers Rouyn-Noranda. Une proportion de 12,6 % des véhicules recensés avaient pour destination une autre localité de la MRC de Rouyn-Noranda, tandis que 11,3 % des voyageurs se rendaient vers d'autres lieux en Abitibi-Témiscamingue. Enfin, le pourcentage de véhicules qui se rendaient vers des destinations situées à l'extérieur de la région était évalué à 7,0 % (voir figure 12).

FIGURE 11

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON LA DESTINATION, ARNTFIELD, ROUTE 117 (DIRECTION SUD), 1996



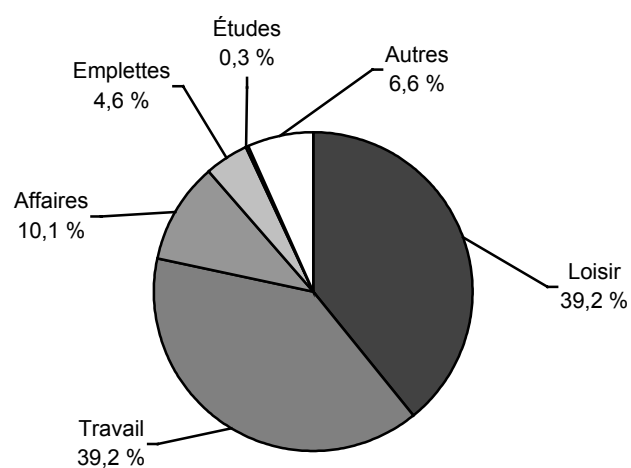
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations*, DATNQ, mai 1997.

3.4.2.3 Les motifs des déplacements

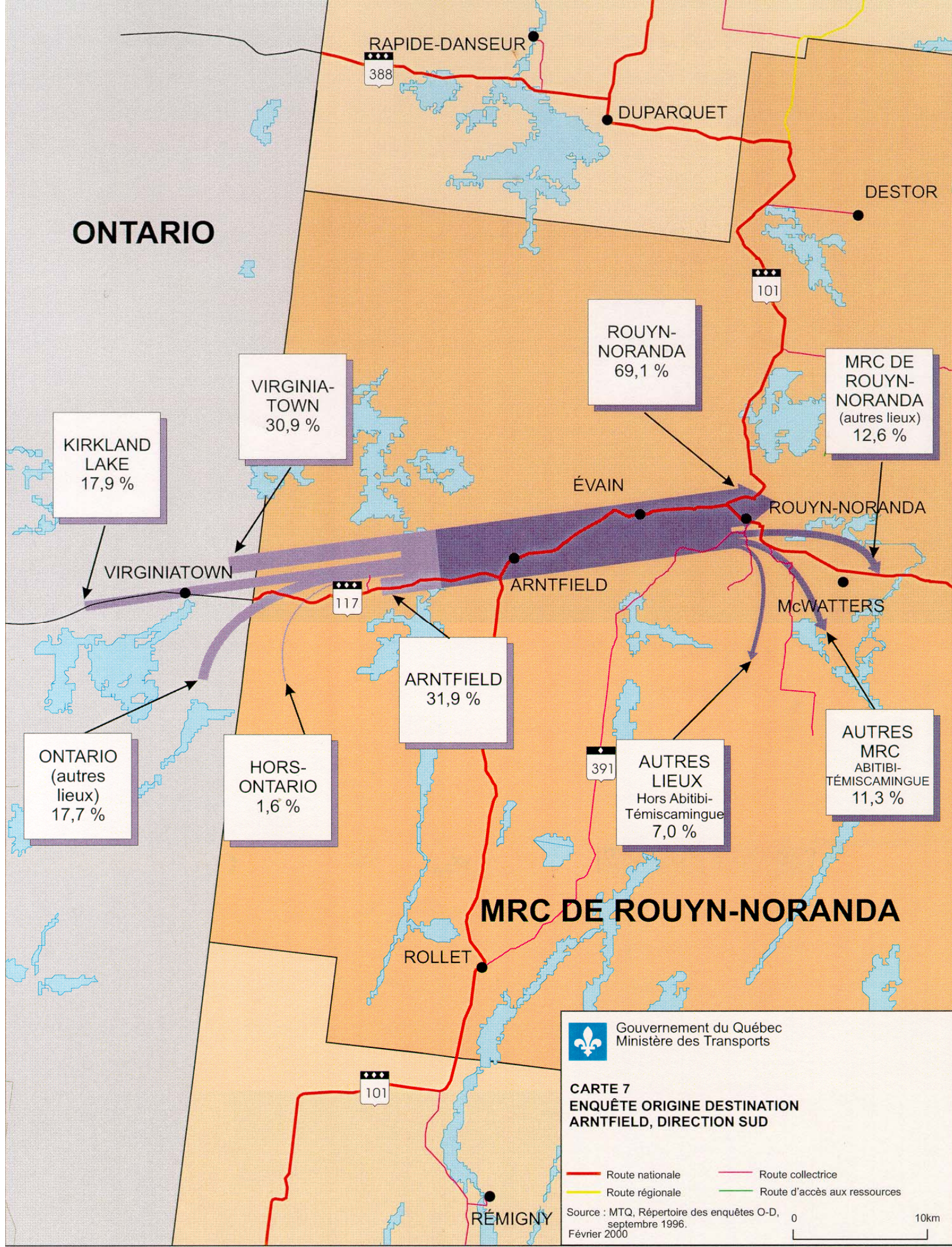
Le principal motif de déplacement des véhicules vers le sud est le travail qui, avec les affaires, regroupe près de la moitié des passants. Lors de l'enquête du mois de septembre 1996, 39,2 % des personnes interrogées ont emprunté cette route afin de se rendre au travail, tandis que 10,1 % de ces dernières se déplaçaient à des fins d'affaires. Par ailleurs, 39,2 % des répondants ont affirmé qu'ils utilisaient la route 117 pour pratiquer un loisir. En outre, 4,6 % des voyageurs se rendaient vers Rouyn-Noranda pour y effectuer des emplettes. Enfin, 0,3 % des motifs des déplacements étaient reliés aux études alors que 6,6 % des véhicules se déplaçaient pour d'autres fins (voir figure 13).

FIGURE 12

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON LE MOTIF DE DÉPLACEMENT, ARNTFIELD, ROUTE 117 (DIRECTION SUD), 1996



Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.



4.0 LA ROUTE 101

La route 101, qui appartient en grande partie au réseau national, relie les principales communautés situées à l'ouest de l'Abitibi-Témiscamingue. Elle couvre les MRC de Témiscamingue (18 027 habitants), de Rouyn-Noranda (42 638 habitants) et d'Abitibi-Ouest (23 571 habitants)⁵. Elle s'étend sur une longueur de 288,8 kilomètres. La route 101 prend naissance dans la ville de Témiscaming et longe l'ouest du Témiscamingue, reliant entre autre les municipalités de Ville-Marie, de Saint-Bruno-de-Guigues et de Notre-Dame-du-Nord. Ensuite, elle poursuit sa course dans la MRC de Rouyn-Noranda en passant par la municipalité d'Évain et par la ville de Rouyn-Noranda. Elle prolonge enfin sa trajectoire vers Macamic, devenant alors une route régionale au croisement de la route 393 (voir carte 1).

PHOTOGRAPHIE 7

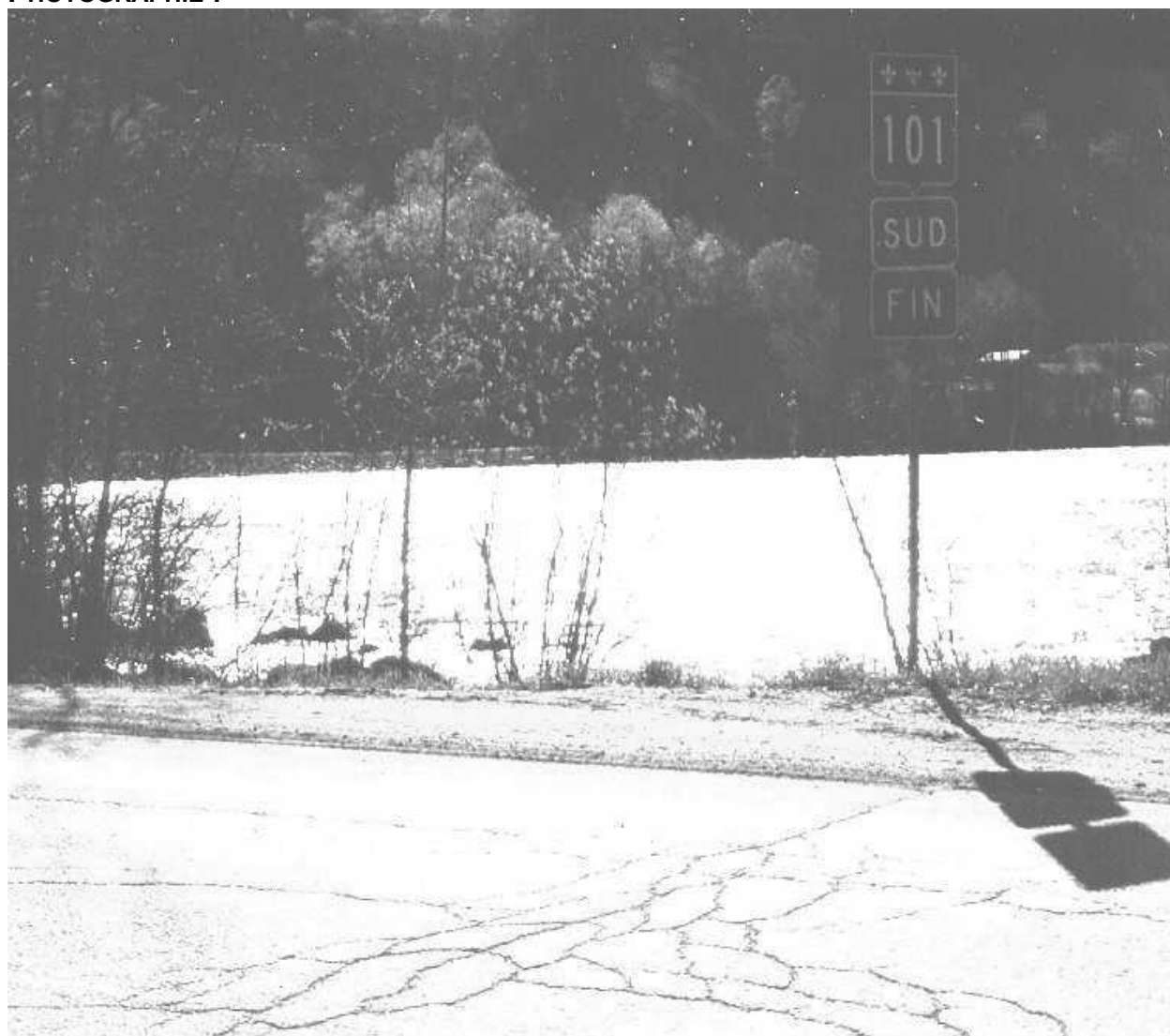


Photo Bernard McCann

5 Statistique Canada, *Recensement 1996*.

Par ailleurs, le chemin New Liskeard, à Notre-Dame-du-Nord, est une route faisant aussi partie du réseau national. Long de 2,75 kilomètres, il constitue un appendice de la route 101 qui, située au cœur de la MRC de Témiscamingue, permet à cette région de communiquer avec le Témiscaming ontarien.

Plusieurs routes des réseaux national et régional se greffent à la route 101, dont :

- la 391 (Saint-Édouard-de-Fabre – Lorrainville – Rémigny – Rollet – Beaudry – Évain – Rouyn-Noranda)⁶;
- la 382 (Ville-Marie – Lorrainville – Belleterre);
- la 117 (Arntfield – Évain – Rouyn-Noranda – Cadillac)⁷;
- la 393 (Destor – Palmarolle – La Sarre – Clermont);
- la 390 (Palmarolle – Poularies – Taschereau);
- la 111 (La Sarre – Macamic – Taschereau).

En Ontario, à la sortie de la municipalité de Témiscaming, la route 101 devient la 63, une route principale qui relie les municipalités de Thorne, d'Eldee, de Balsam, de Redbridge et, finalement, de North Bay. La route 63 permet l'accès aux routes 533 (Mattawa), 17 (Sudbury – North Bay – Mattawa – Pembroke – Ottawa) et 11 (North Bay – Orillia – Barrie – Toronto). Témiscaming, qui se situe à 64 kilomètres de North Bay, se trouve à 409 kilomètres de Toronto, à 429 kilomètres d'Ottawa et à 779 kilomètres de Montréal⁸.

Par ailleurs, le chemin New Liskeard y devient la route 65, une route principale qui relie les municipalités de New Liskeard, de Kenabeek et de Elk Lake. La route 65 permet l'accès à la route 11 (Kapuskasung et Thunder Bay vers le nord, North Bay – Orillia – Barrie et Toronto vers le sud), ainsi qu'aux routes 562, 560 et 66. La ville de Notre-Dame-du-Nord, qui se trouve à quelque 30 kilomètres de New Liskeard, se situe à 530 kilomètres de Toronto, à 550 kilomètres d'Ottawa et à 745 kilomètres de Montréal⁹.

4.1 Le tracé de la route 101

Le trajet de la route 101 couvre 22 entités territoriales, de Témiscaming à Macamic. La route 101 débute à la frontière du Québec et de l'Ontario, dans la ville de Témiscaming. Elle traverse cette dernière sur une longueur de 44,2 kilomètres et poursuit sa course sur une distance de 16,2 kilomètres dans le territoire non organisé de Rivière-Kipawa. Elle prolonge ensuite son trajet en franchissant la paroisse de Saint-Édouard-de-Fabre, pendant 22 kilomètres, avant de poursuivre son itinéraire dans la municipalité de Duhamel-Ouest et, enfin, d'atteindre Ville-Marie. Dans ces deux dernières municipalités, le tronçon mesure respectivement 5,8 et 1,6 kilomètres.

6 La route 101 et la route 391 se chevauchent sur une distance de quelques kilomètres au sud de Rollet.

7 La route 101 et la route 117 se chevauchent sur une distance de quelques kilomètres à Arntfield et à Évain.

8 Distance routière.

9 Distance routière.

Ce premier tronçon de la route 101 dessert directement 41,4 % de la population de la MRC. La population de ce secteur se concentre principalement à Témiscaming et à Ville-Marie (voir tableau 2).

TABLEAU 2

NOMBRE DE KILOMÈTRES DE ROUTE, POPULATION ET SUPERFICIE DES MUNICIPALITÉS TRAVERSÉES PAR LA ROUTE 101, DE MACAMIC À TÉMISCAMING

Entité municipale	Désignation	Nombre de kilomètres	Population en 1996	Superficie en 1996
Macamic	Ville	0,8	1 711	5,55
Macamic	Paroisse	5,3	549	117,59
Poularies	Municipalité	16,7	838	192,95
Sainte-Germaine-Boulé	Municipalité	2,1	1 076	108,47
Destor	Municipalité	16,4	445	254,52
D'Alembert	Municipalité	15,6	810	401,22
Lac-Dufault ^a	Municipalité	2,4	978	39,13
Rouyn-Noranda	Ville	10,4	28 819	210,79
Évain	Municipalité	9,0	3 892	196,13
Arntfield	Municipalité	12,3	433	418,37
Montbeillard	Municipalité	17,5	677	217,27
Rollet	Municipalité	17,2	408	375,03
Rémigny	Municipalité	5,4	364	805,15
Nédélec	Canton	29,4	474	372,06
Notre-Dame-du-Nord	Municipalité	16,5	1 250	70,58
Saint-Bruno-de-Guigues	Municipalité	14,6	1 117	126,96
Ville-Marie	Ville	2,8	2 855	6,50
Duhamel-Ouest	Municipalité	14,0	671	88,90
Saint-Édouard-de-Fabre	Paroisse	22,0	734	199,69
Rivière-Kipawa	Non organisé	16,2	92	13 384,54
Témiscaming	Ville	44,2	3 112	741,83
Total		288,8	51 305	18 333,23

^a Le territoire de Lac-Dufault a été annexé à Rouyn-Noranda en janvier 1997.

Source : Statistique Canada, recensement de 1996.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Données extraites du système 0012, 1998.

De Ville-Marie jusqu'à Macamic, la route 101 traverse Ville-Marie (1,2 km), Duhamel-Ouest (8,2 km), Saint-Bruno-de-Guigues (14,6 km), Notre-Dame-du-Nord (16,5 km), Nédélec (29,4 km), Rémigny (5,4 km), Rollet (17,2 km), Montbeillard (17,5 km), Arntfield (12,3 km), Évain (9,0 km), Rouyn-Noranda (10,4 km), Lac-Dufault (2,4 km), D'Alembert (15,6 km), Destor (16,4 km), Sainte-Germaine-Boulé (2,1 km), Poularies (16,7 km) et Macamic (6,1 km). Cette dernière partie de la route 101 dessert plus de la moitié (56,2 %) de la population des trois MRC traversées. Les principales concentrations de population se trouvent à Ville-Marie, à Évain, à Rouyn-Noranda et à Macamic (voir tableau 2).

4.2 Les débits de circulation sur la route 101

Entre Témiscaming et Ville-Marie, les débits journaliers moyens annuels (DJMA) varient de 1 390, de la sortie sud de Ville-Marie, à 4 100, à la croisée du chemin de Kipawa à Témiscaming. La moyenne est de 1 482 véhicules pour ce tronçon de route¹⁰ (voir figure 14).

Sur la route 101, entre Ville-Marie et Rouyn-Noranda, les débits journaliers moyens annuels (DJMA) varient de 780 véhicules, aux environs de Nédélec, à 11 200 véhicules, entre l'avenue Beauchastel, à Évain, et la croisée de la route 117¹¹, dans Rouyn-Noranda. La moyenne est d'environ 3 457 véhicules dans l'ensemble de la route. Les débits sont inférieurs à ce nombre au sud ainsi qu'au nord de l'agglomération de Rouyn-Noranda. Par contre, dans l'agglomération même, ils y sont généralement supérieurs. Évalués à près de 2 440 véhicules aux environs de Ville-Marie, les débits décroissent jusqu'à 700, dans la municipalité de Rémigny. Ils augmentent ensuite pour atteindre 11 200 voitures dans le secteur de Rouyn-Noranda¹².

4.3 L'enquête routière – poste de Témiscaming

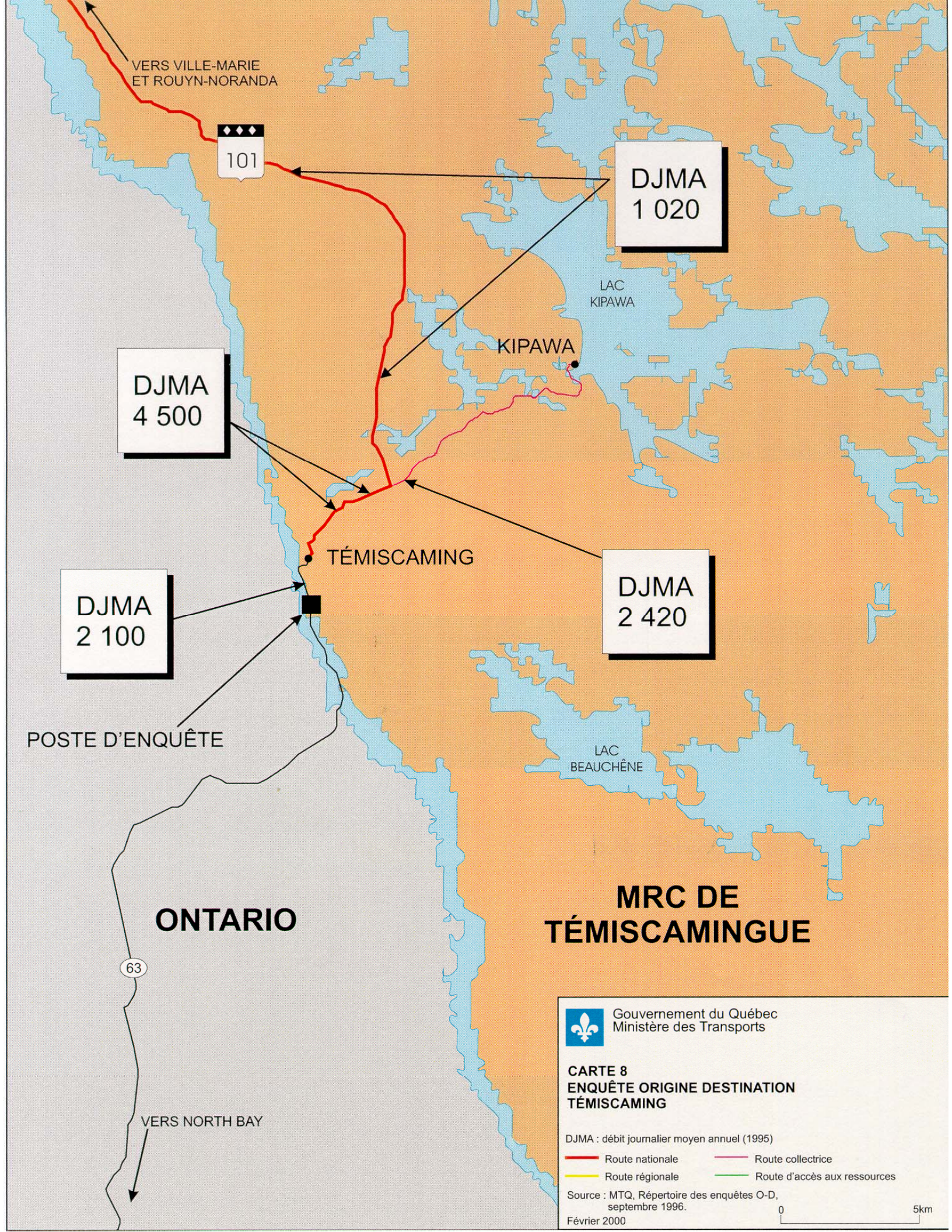
En septembre 1996, le ministère des Transports a réalisé une enquête routière sur cette route. Le poste d'observation a été installé à la hauteur de la frontière, entre le Québec et l'Ontario (voir carte 8), et avait pour but d'interroger les occupants des véhicules circulant dans les deux directions. Le débit journalier moyen d'été (DJME) de circulation était de 2 070 véhicules. En direction nord, 68,8 % des véhicules ont fait l'objet d'une entrevue. On y a observé une moyenne de 1,64 passager par véhicule.

En direction sud, 71,2 % des véhicules ont fait l'objet d'une entrevue. On y a calculé une moyenne de 1,62 occupant par véhicule.

10 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Recueil 1996, Données sur la circulation par numéro de route, de tronçon et de section*, Québec, 1998.

11 En fait, les routes 101 et 117 se chevauchent sur une distance de plusieurs kilomètres dans les municipalités d'Arntfield, d'Évain et de Rouyn-Noranda. Les débits les plus élevés sont observés aux sections de route qui se chevauchent.

12 Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Recueil 1996, Données sur la circulation par numéro de route, de tronçon et de section*, Québec, 1998.



4.3.1 Direction nord

4.3.1.1 L'origine des véhicules

En direction nord, lors de l'enquête du mois de septembre 1996 réalisée au poste de Témiscaming, les véhicules provenaient principalement de la ville de North Bay, en Ontario (46,4 %), située à 64 kilomètres de Témiscaming. Avec ses 64 785 habitants, l'agglomération de North Bay est le premier centre urbain en importance situé à proximité de Témiscaming. Plus du tiers des déplacements (37,5 %) avaient pour point de départ la localité de Thorne, située à quelques kilomètres de la frontière. Enfin, 9,9 % des déplacements complétaient l'apport de voyageurs venus de l'Ontario. Seulement 6,2 % des voyageurs circulant à cet endroit provenaient de l'extérieur de l'Ontario, dont la plus grande partie était issue du Québec, et quelques-uns, des États-Unis (voir figure 15 et carte 9).

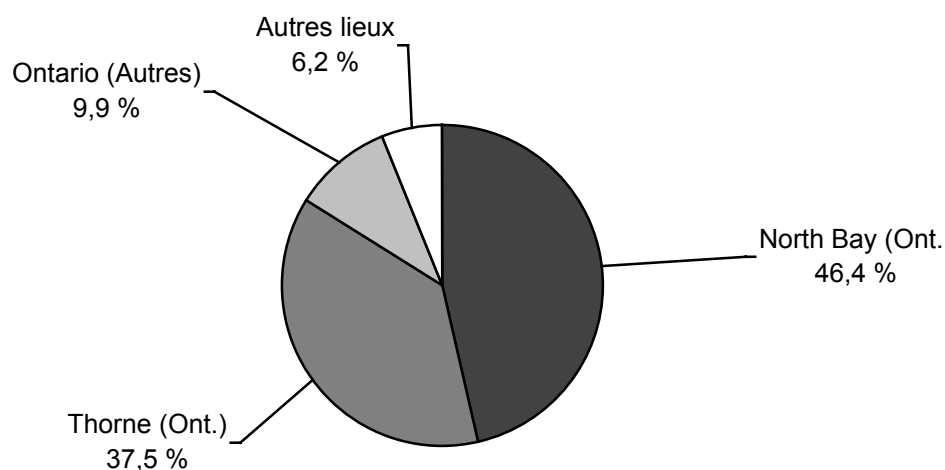
PHOTOGRAPHIE 8



Photo Bernard McCann

FIGURE 13

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON L'ORIGINE, TÉMISCAMING, ROUTE 101 (DIRECTION NORD), 1996



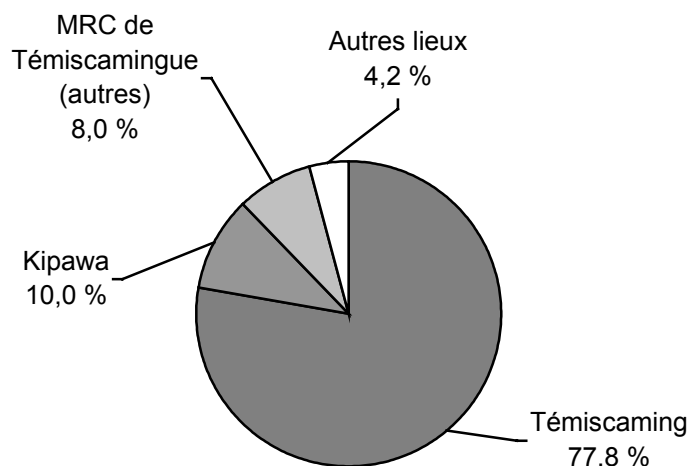
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.

4.3.1.2 La destination des véhicules

La ville de Témiscaming se distingue des autres destinations puisqu'un nombre plus élevé de voyageurs s'y rendent. En effet, la ville recevait 77,8 % du total des véhicules, en 1996, tandis que la municipalité de Kipawa en accueillait 10,0 %. Cette localité de 549 habitants est située à une douzaine de kilomètres à l'est de Témiscaming. On y accède en empruntant le chemin de Kipawa, à la sortie de la ville de Témiscaming. Certains véhicules se dirigeaient vers d'autres municipalités de la MRC de Témiscamingue (8,0 %) ou encore vers d'autres lieux situés à l'extérieur de cette MRC (6,2 %) [voir figure 16].

FIGURE 14

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON LA DESTINATION, TÉMISCAMING, ROUTE 101 (DIRECTION NORD), 1996



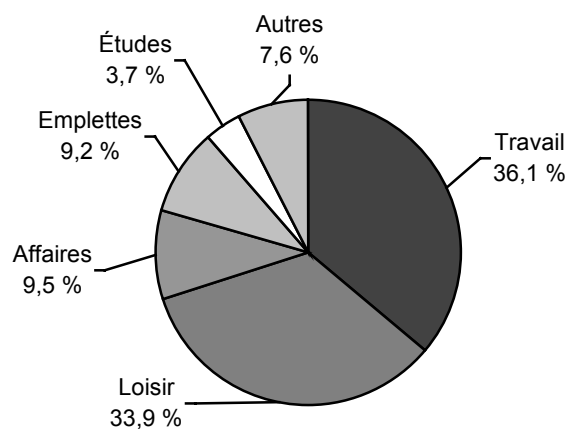
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.

4.3.1.3 Les motifs des déplacements

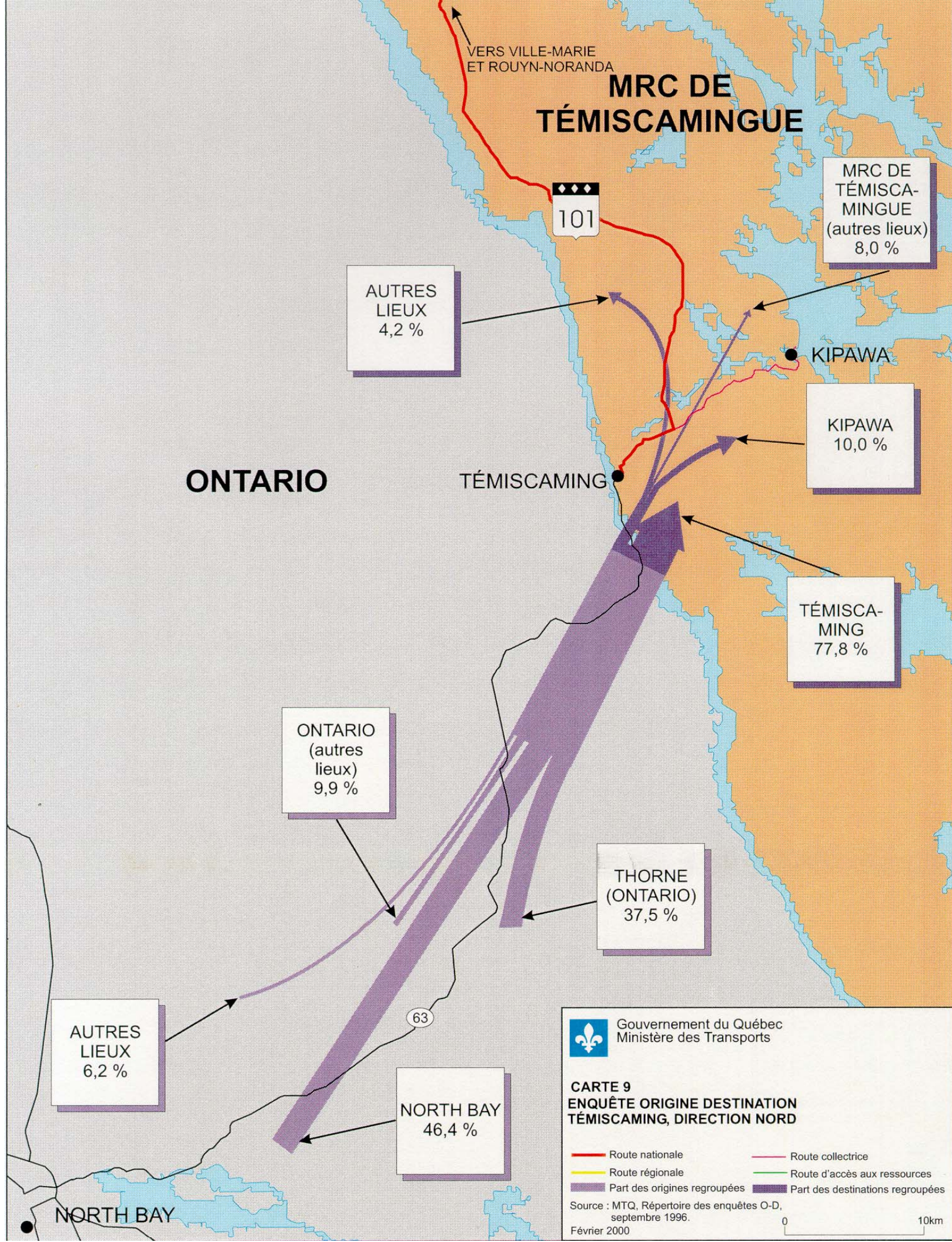
Le principal motif de déplacement observé en direction nord est le travail. Lors de l'enquête, 36,1 % des passagers interrogés ont emprunté cette route dans le cadre de leur travail, et ce, pendant une journée ouvrable de la semaine. Le tiers des voyageurs ont utilisé la route 101 afin de pratiquer un loisir (33,9 %). Une proportion de 9,5 % des voyageurs l'empruntaient pour effectuer des affaires. En outre, 9,2 % des répondants se rendaient au Témiscamingue pour y faire des emplettes. Enfin, 3,7 % des motifs mentionnés étaient reliés aux études, tandis que 7,6 % des voyageurs ont déclaré d'autres fins à la base de leurs déplacements (voir figure 17).

FIGURE 15

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON LE MOTIF DE DÉPLACEMENT, TÉMISCAMING, ROUTE 101
(DIRECTION NORD), 1996



Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.



4.3.2 Direction sud

4.3.2.1 L'origine des véhicules

En direction sud, les véhicules qui ont fait l'objet de l'enquête, en septembre 1996, provenaient principalement de la ville de Témiscaming (76,2 %), de la municipalité de Kipawa (9,7 %) et d'autres municipalités de la MRC de Témiscamingue (8,8 %). Enfin, seulement 5,3 % des véhicules circulant à cet endroit étaient issus d'autres lieux (voir figure 18 et carte 10).

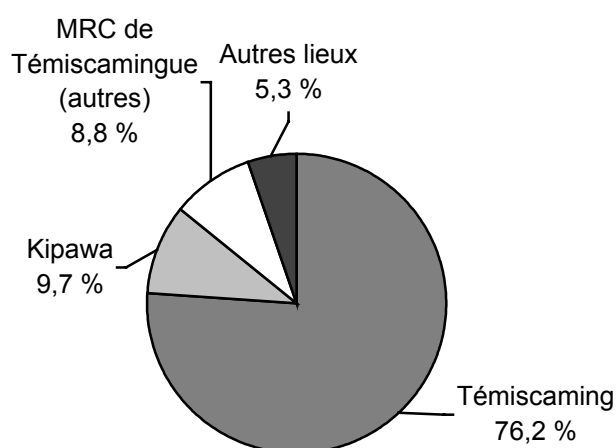
PHOTOGRAPHIE 9



Photo Bernard McCann

FIGURE 16

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON L'ORIGINE, TÉMISCAMING, ROUTE 101 (DIRECTION SUD), 1996



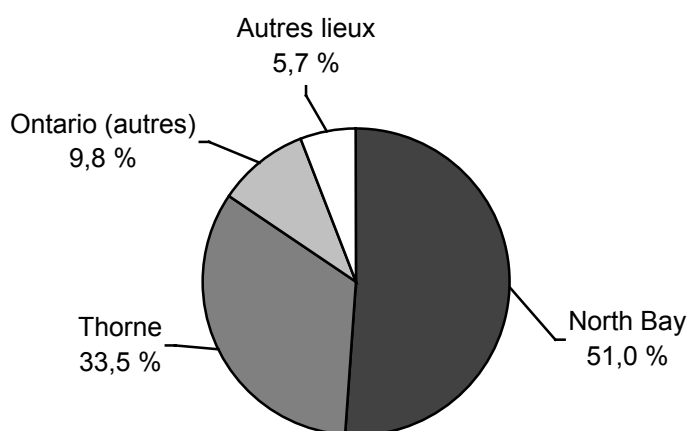
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.

4.3.2.2 La destination des véhicules

En direction sud, plus de la moitié de la circulation (51,0 %) se dirigeait vers North Bay. La petite localité de Thorne, voisine de Témiscaming, accueillait pour sa part le tiers (33,5 %) des voyageurs. Une proportion de 9,8 % des répondants ont déclaré se rendre vers d'autres lieux situés en Ontario. Enfin, le pourcentage de véhicules qui se dirigeaient vers des destinations situées à l'extérieur de l'Ontario était évalué à 5,7 % (voir figure 19).

FIGURE 17

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON LA DESTINATION, TÉMISCAMING, ROUTE 101 (DIRECTION SUD), 1996



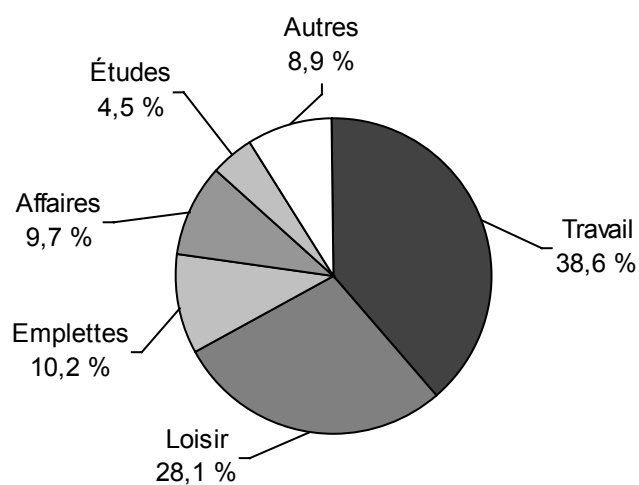
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations*, DATNQ, mai 1997.

4.3.2.3 Les motifs des déplacements

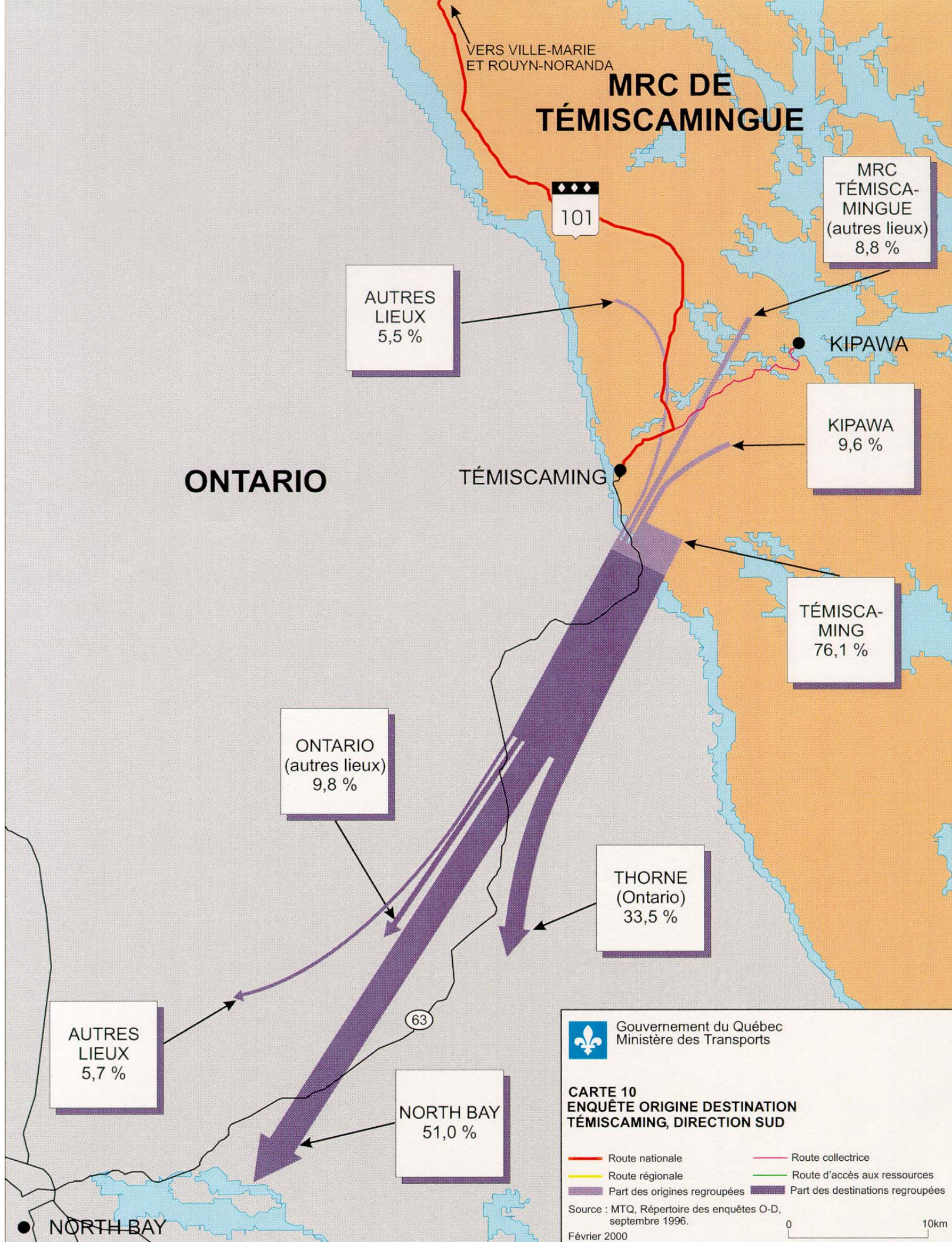
Le principal motif de déplacement des véhicules se dirigeant vers le sud est le travail. En effet, lors de l'enquête du mois de septembre 1996, 38,6 % des passagers qui ont été interrogés ont traversé la frontière dans le but d'aller travailler. De plus, 9,7 % des voyageurs se déplaçaient à des fins d'affaires. Plus du quart des répondants utilisaient toutefois la route 101 afin de pratiquer un loisir (28,1 %). Une proportion de 10,2 % des voyageurs se rendaient en Ontario pour y effectuer des emplettes alors que 4,5 % des motifs reliés aux déplacements se rapportaient aux études. Enfin, 8,9 % des voyageurs ont déclaré d'autres fins à la base de leurs déplacements (voir figure 20).

FIGURE 18

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON LE MOTIF DE DÉPLACEMENT, TÉMISCAMING, ROUTE 101
(DIRECTION SUD), 1996



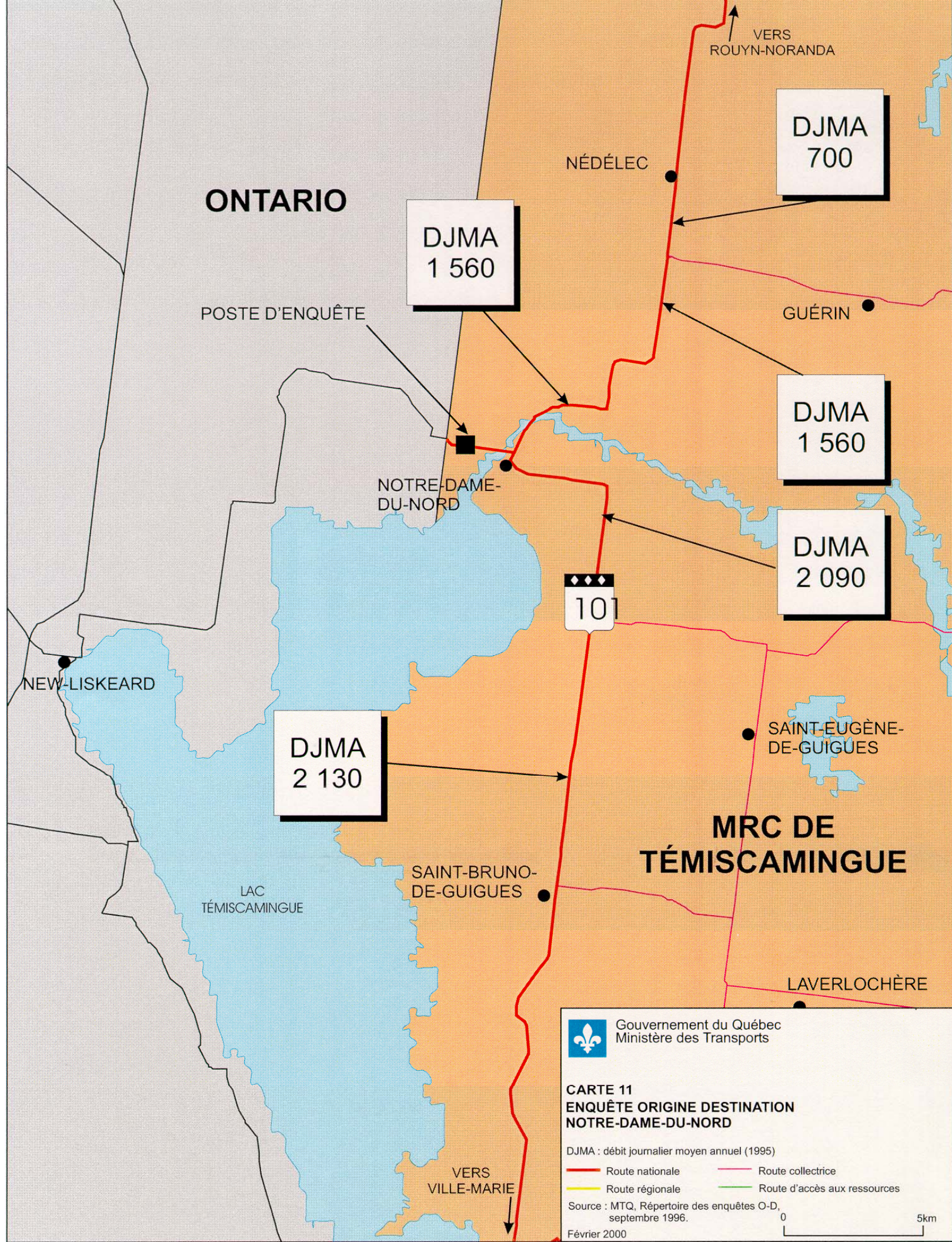
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.



4.4 L'enquête routière – poste Notre-Dame-du-Nord

En septembre 1996, le ministère des Transports a réalisé une enquête origine-destination sur le chemin New Liskeard, au poste d'observation de Notre-Dame-du-Nord. Ce dernier était situé à un kilomètre de la frontière du Québec et de l'Ontario, dans la municipalité de Notre-Dame-du-Nord (voir carte 11). Ce poste permettait d'interroger les occupants des véhicules circulant dans les deux directions. Le débit journalier moyen d'été (DJME) de circulation observé était de 2 110 véhicules. En direction est, 81,7 % des véhicules ont fait l'objet d'une entrevue. On y a calculé une moyenne de 1,89 passager par automobile.

En direction ouest, 81,3 % des véhicules ont fait l'objet d'une entrevue. On y trouvait une moyenne de 1,88 occupant par automobile.



4.4.1 Direction est

4.4.1.1 L'origine des véhicules

Lors de l'enquête du mois de septembre 1996, les véhicules circulant en direction est, sur le chemin New Liskeard, provenaient principalement de la ville de New Liskeard (87,8 %), située à quelque 21 kilomètres de la frontière. Avec ses 5 112 habitants, cette ville est le premier centre urbain d'importance situé à proximité de la frontière. Les autres voyageurs étaient issus de Sudbury (4,0 %), d'autres endroits situés en Ontario (7,4 %) et de l'extérieur de cette province (0,8 %) [voir figure 21 et carte 12].

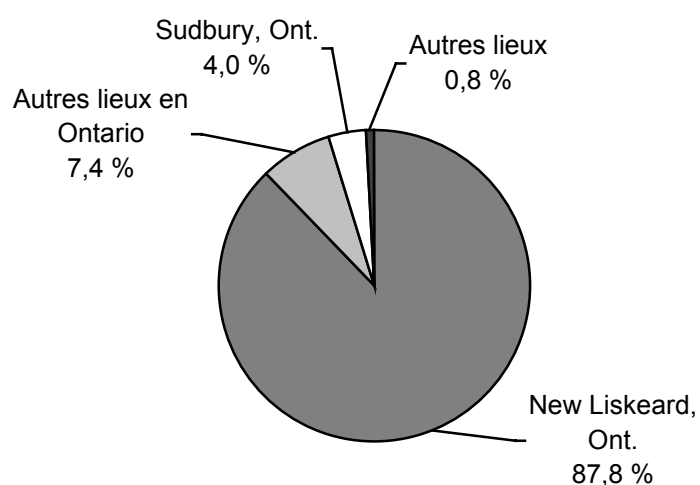
PHOTOGRAPHIE 10



Photo Bernard McCann

FIGURE 19

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON L'ORIGINE, NOTRE-DAME-DU-NORD, CHEMIN NEW LISKEARD (DIRECTION EST), 1996



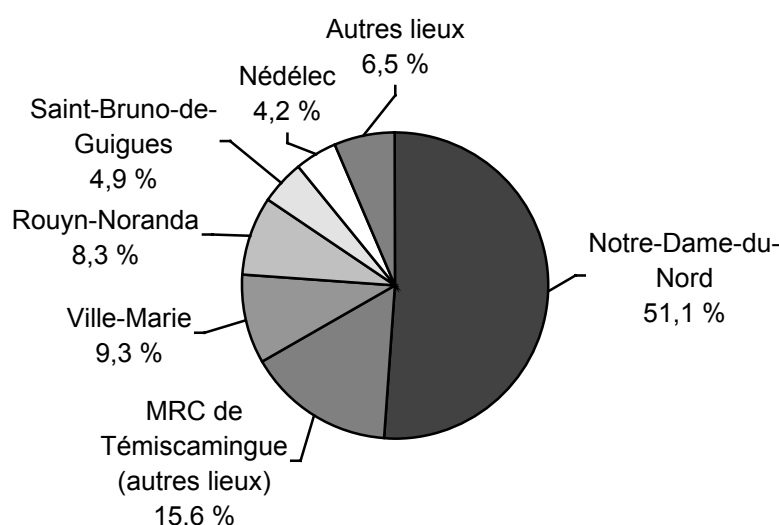
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.

4.4.1.2 La destination des véhicules

L'enquête de septembre 1996, réalisée sur le chemin New Liskeard en direction est, a démontré qu'un peu plus de la moitié (51,1 %) de la circulation s'arrêtait à Notre-Dame-du-Nord. Les autres voyageurs se dispersaient vers le nord et le sud du Témiscamingue. En effet, 9,3 % d'entre eux se rendaient à Ville-Marie, 8,3 % à Rouyn-Noranda, 4,9 % à Saint-Bruno-de-Guigues et 4,2 % à Nédélec. De plus, 15,6 % des voyageurs se déplaçaient vers d'autres municipalités de la MRC de Témiscamingue, alors que 6,5 % se dirigeaient vers d'autres lieux (voir figure 22).

FIGURE 20

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON LA DESTINATION, NOTRE-DAME-DU-NORD, CHEMIN NEW LISKEARD (DIRECTION EST), 1996



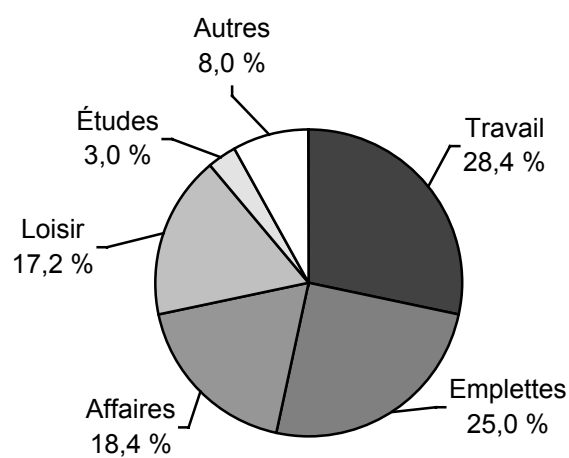
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.

4.4.1.3 Les motifs des déplacements

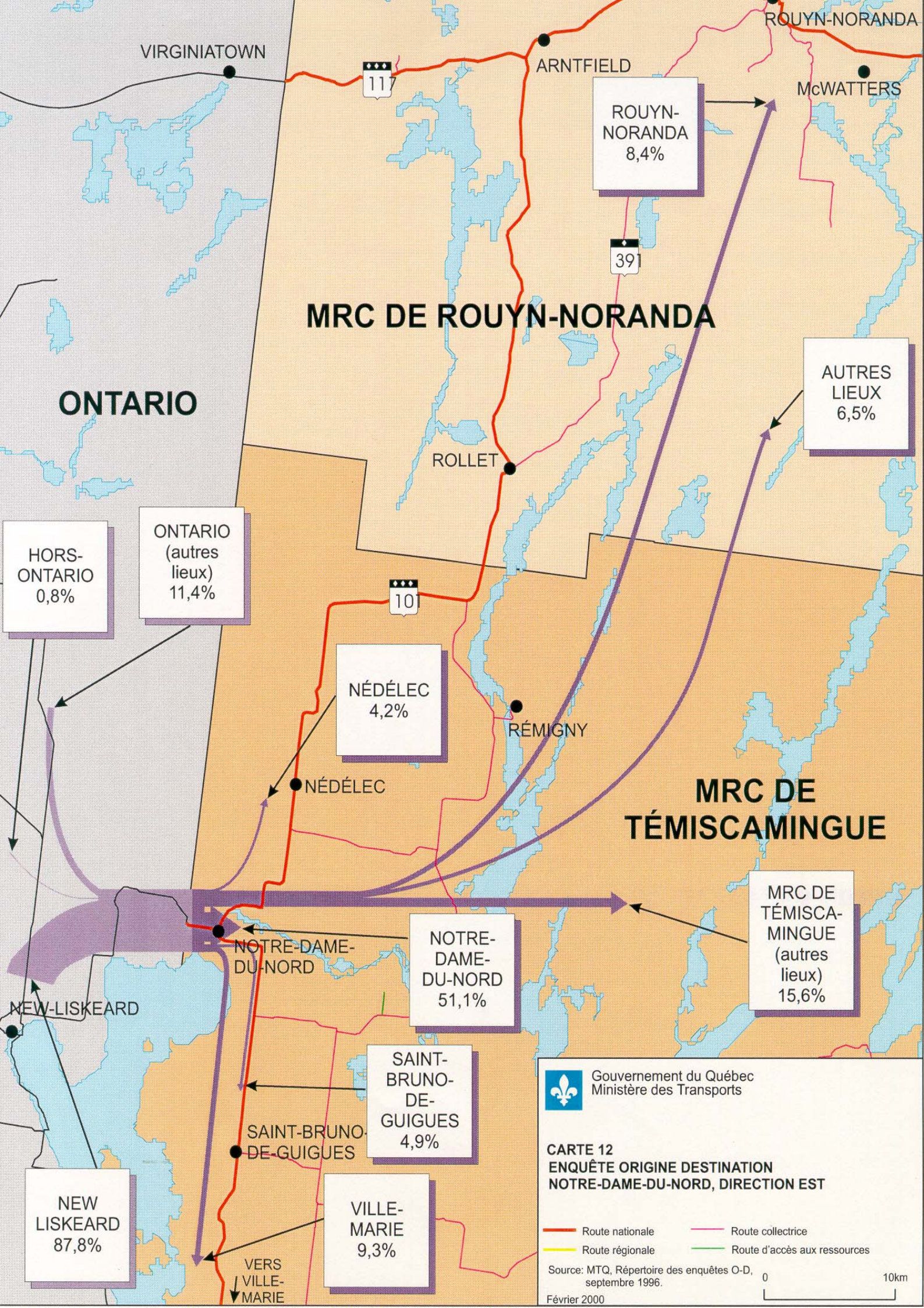
Le travail est le principal motif de déplacement des voyageurs circulant vers l'est. Lors de l'enquête, 28,4 % des personnes interrogées ont emprunté cette route dans le cadre de leur travail, et ce, pendant une journée ouvrable de la semaine. Le quart des voyageurs ont traversé la frontière afin d'effectuer des emplettes alors que 18,4 % empruntaient cette porte d'entrée pour réaliser des affaires. Une proportion de 17,2 % des véhicules se rendaient au Québec afin que leurs occupants puissent pratiquer un loisir. Enfin, 3,0 % des motifs liés aux déplacements se rapportaient aux études tandis que 8,0 % des voyageurs ont déclaré d'autres fins à la base de leurs déplacements (voir figure 23).

FIGURE 21

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON LE MOTIF DE DÉPLACEMENT, NOTRE-DAME-DU-NORD, CHEMIN NEW LISKEARD (DIRECTION EST), 1996



Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.



4.4.2 Direction ouest

4.4.2.1 L'origine des véhicules

En direction ouest, lors de l'enquête effectuée en 1996, les véhicules sondés étaient principalement originaires de Notre-Dame-du-Nord (48,8 %). Les autres étaient issus de Ville-Marie (10,6 %), de Rouyn-Noranda (7,2 %) et de Saint-Bruno-de-Guigues (4,5 %). Une proportion de 21,6 % des voyageurs provenaient d'autres localités de la MRC de Témiscamingue. Enfin, 7,3 % des véhicules circulant sur la route 101, en direction ouest, venaient d'autres endroits (voir figure 24 et carte 13).

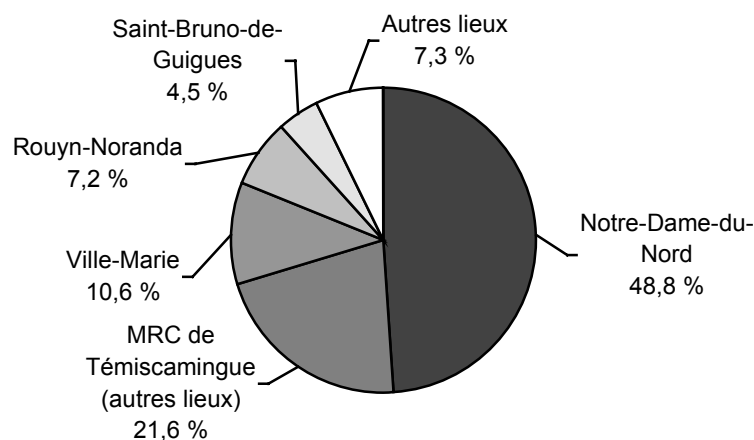
PHOTOGRAPHIE 11



Photo Bernard McCann

FIGURE 22

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON L'ORIGINE, NOTRE-DAME-DU-NORD, CHEMIN NEW LISKEARD (DIRECTION OUEST), 1996



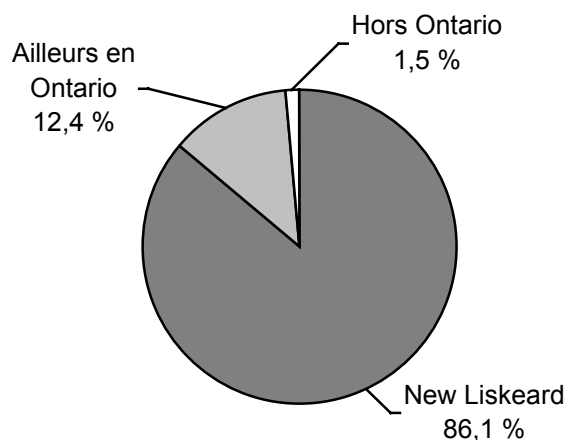
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.

4.4.2.2 La destination des véhicules

En direction ouest, la très grande majorité des véhicules (86,1 %) se dirigeait vers New Liskeard. Une proportion de 12,4 % de l'ensemble avait comme destination d'autres localités situées en Ontario. Enfin, le pourcentage de véhicules qui se rendaient vers des destinations situées à l'extérieur de l'Ontario était évalué à 1,5 % (voir figure 25).

FIGURE 23

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON LA DESTINATION, NOTRE-DAME-DU-NORD, CHEMIN NEW LISKEARD (DIRECTION OUEST), 1996



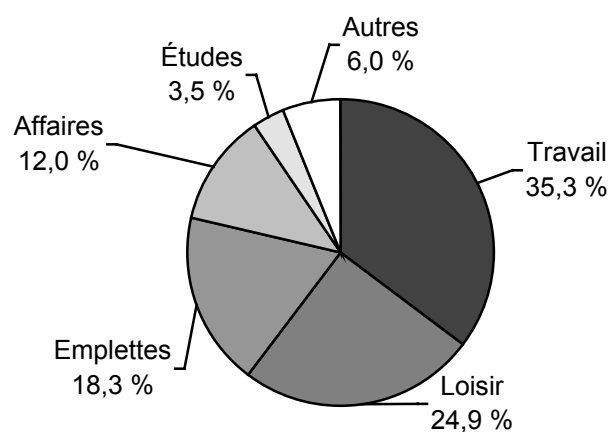
Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.

4.4.2.3 Les motifs des déplacements

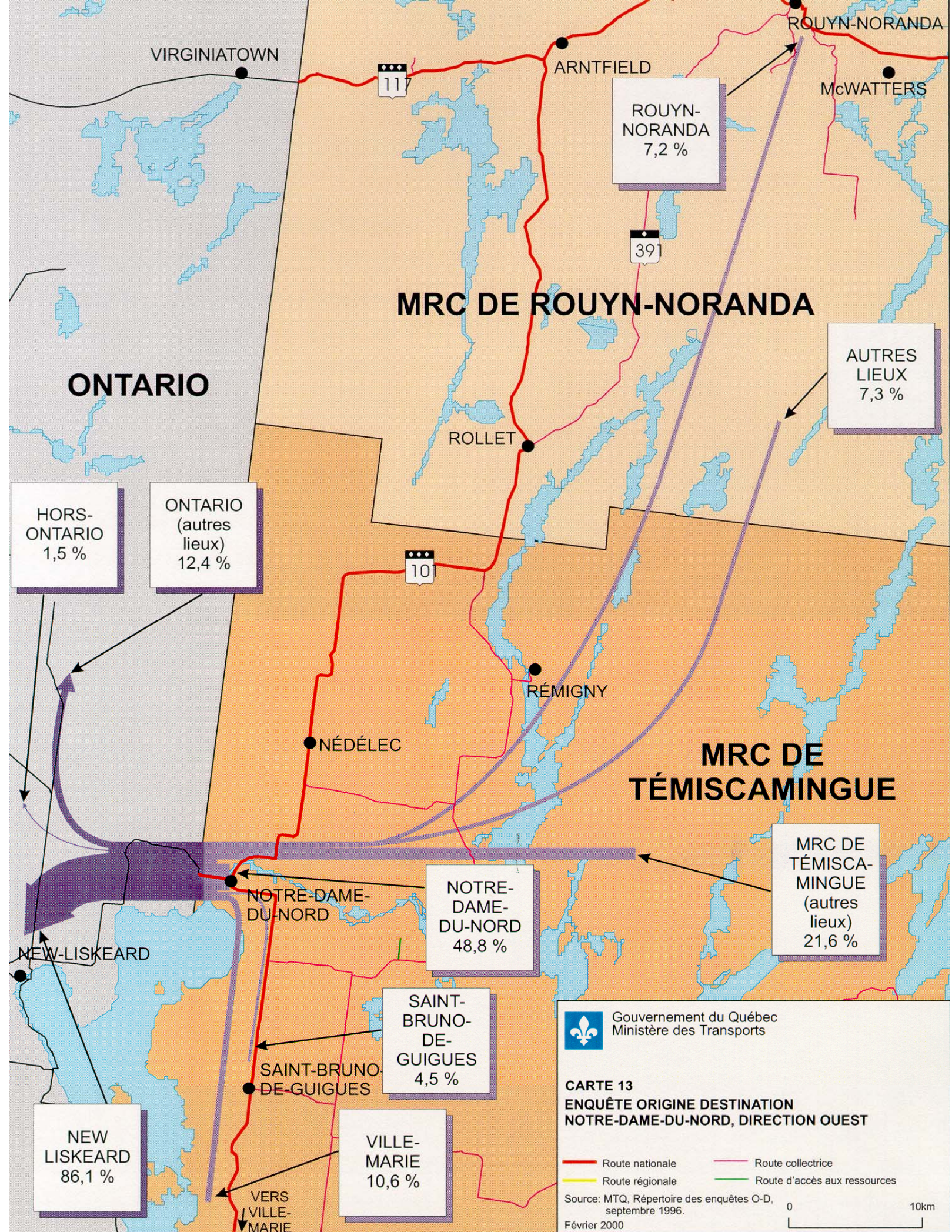
Sur le chemin New Liskeard, le principal motif de déplacement vers l'ouest est le travail. En effet, lors de l'enquête du mois de septembre 1996, 35,3 % des passagers interrogés ont emprunté cette route afin de se rendre au travail. De plus, 12,0 % des voyageurs se déplaçaient à des fins d'affaires. Par ailleurs, le quart des répondants (24,9 %) ont affirmé qu'ils utilisaient la route 101 afin de pratiquer un loisir. Un pourcentage de 18,3 % des voyageurs passaient par cette route pour y effectuer des emplettes. Enfin, 3,5 % des motifs liés aux déplacements se rapportaient aux études. Une proportion de 6,0 % des voyageurs ont déclaré d'autres fins à la base de leurs déplacements (voir figure 26).

FIGURE 24

RÉPARTITION DES VÉHICULES SELON LE MOTIF DE DÉPLACEMENT, NOTRE-DAME-DU-NORD, CHEMIN NEW LISKEARD (DIRECTION OUEST), 1996



Source : Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.



5.0 CONCLUSION

5.1 La route 117 relie l'Abitibi au reste du Québec

Les enquêtes routières réalisées sur les principales routes de l'Abitibi-Témiscamingue mettent en relief certains patrons de déplacement des personnes. En ce qui a trait à la route 117, dans l'ensemble des véhicules de promenade qui circulaient en direction nord dans le secteur de Louvicourt, le pourcentage des voyageurs qui se dirigeaient vers la MRC de Vallée-de-l'Or s'établissait à 53,7 %. Un tiers (34,5 %) des voyageurs atteignaient des lieux situés dans les MRC voisines, soit celles de Rouyn-Noranda, d'Abitibi et d'Abitibi-Ouest. Le Nord-du-Québec était la destination de 7,1 % des itinérants. Les autres voyageurs se partageaient les destinations représentées par le Lac-Saint-Jean et le Haut-Saint-Maurice (0,6 %), la MRC de Témiscamingue (0,7 %) ainsi que l'Ontario et les provinces de l'Ouest (3,5 %).

Par ailleurs, l'enquête routière estivale a démontré que 57,6 % des véhicules se dirigeant vers le nord et passant par le secteur de Louvicourt étaient en provenance de Laval, de la Communauté urbaine de Montréal et d'autres régions encore plus éloignées. Par ailleurs, 27,8 % des voyageurs provenaient des régions voisines de l'Outaouais et des Laurentides. Enfin, 14,6 % des voyageurs avaient comme point de départ des lieux situés à l'intérieur de la MRC de Vallée-de-l'Or, soit les territoires non organisés de Réservoir-Dozois, de Matchi-Manitou et de Lac-Granet.

Dans les deux directions, le principal motif de déplacement était la pratique d'un loisir. Il était suivi par le travail et les affaires. Comme cette route constitue un long transit, on y a observé peu de déplacements ayant pour but les études ou les emplettes.

En direction sud, on a observé une image inversée du patron de la circulation, en termes d'origine et de destination qui se déplaçait vers le nord. Un total de 85,9 % des voyageurs avaient comme points de départ les quatre MRC de l'Abitibi : Abitibi (11,7 %), Abitibi-Ouest (8,3 %), Rouyn-Noranda (18,5 %) et Vallée-de-l'Or (47,4 %). Les deux tiers se dirigeaient vers Laval, la Communauté urbaine de Montréal et d'autres régions encore plus éloignées.

5.2 La route 117, à Arntfield : une influence locale et régionale

Les enquêtes réalisées en septembre 1996 ont révélé que la porte d'entrée constituée par la route 117 à Arntfield, a une aire d'influence principalement régionale, qui s'étend de la frontière ontarienne à Rouyn-Noranda. Près du total des entrées (99,6%) provenant de l'extérieur de la région était originaire de l'Ontario. Cette circulation était essentiellement en provenance des régions ontariennes limitrophes. En effet, au poste d'enquête situé sur le territoire d'Arntfield, 77,0 % de la circulation provenant de l'extérieur de l'Abitibi-Témiscamingue était issue de la région de Timiskaming, et 14,1 % des voyageurs avaient comme point de départ la région de Cochrane. Ces deux régions sont situées au nord de l'Ontario.

À Arntfield, 81,7 % des voitures se rendaient à un endroit situé dans la MRC de Rouyn-Noranda, alors que 14,1 % avaient pour objectif d'atteindre une localité située ailleurs dans la région. Un pourcentage de 7,0 % des véhicules se dirigeaient quant à eux vers une autre région.

Par ailleurs, les enquêtes routières estivales ont démontré que 71,4 % des véhicules se dirigeant vers l'ouest (en direction nord) et passant par le poste d'Arntfield étaient originaires de Rouyn-Noranda. Parmi l'ensemble des voyageurs, 17,3 % étaient issus d'autres municipalités de la MRC de Rouyn-Noranda. Enfin, 11,3 % des véhicules avaient comme point de départ des lieux situés à l'extérieur de la MRC de Rouyn-Noranda.

Lorsque la route 117 est franchie à la hauteur du poste d'enquête d'Arntfield, la circulation se confine au Québec ainsi qu'aux régions contiguës (Virginiatown, 30,7 %; Kirkland Lake, 24,5 %). En effet, selon les données obtenues, le quart (26,7 %) des voyageurs se rendaient sur le territoire d'Arntfield et 30,7 % de l'ensemble poursuivaient son parcours jusqu'à Virginiatown. Un quart (24,5 %) des véhicules s'orientait vers la municipalité de Kirkland Lake. En outre, un pourcentage de 17,3 % des voyageurs se dirigeaient vers d'autres endroits en Ontario et à peine 0,8 % du total désirait se rendre au-delà de cette province.

Le principal motif de déplacement des voyageurs est le travail (45,2 %). Ensuite vient le loisir (30,5 %), les emplettes (9,6 %), les affaires (7,6 %) et les études (0,8 %).

En direction sud, on a observé une image inversée du portrait de la circulation qui se déplaçait vers le nord. Une grande partie des voyageurs provenaient des municipalités d'Arntfield, de Virginiatown et de Kirkland Lake. La plupart se rendaient vers Rouyn-Noranda. À cette hauteur, la route 117 joue par conséquent un rôle de route locale et régionale, car la proportion de la circulation de court et moyen transit y est élevée comparativement à celle de la circulation de long transit.

5.3 La route 101, à Témiscaming : une route régionale et une porte d'entrée alternative à la route 117

Cette route, comme l'illustre l'enquête routière réalisée à Témiscaming en 1996, est fortement utilisée par les voyageurs des régions limitrophes de l'Ontario. En effet, 93,8 % des véhicules qui ont croisé la frontière provenaient de l'Ontario. La majorité d'entre eux était originaire de Thorne (37,5 %), de North Bay (46,4 %) et de Sudbury (3,0 %). Les voyageurs du Québec (5,9 %) qui se rendaient au Témiscamingue étaient quant à eux issus de Laval et de Montréal (3,0 % des voyageurs), de l'Outaouais (1,8 %) et des autres régions (1,1 %). Enfin, quelques véhicules provenaient des États-Unis (0,3 %).

De tous les véhicules passant par Témiscaming en direction nord, 95,8 % se rendaient dans la MRC de Témiscamingue, laissant 4,2 % des voyageurs poursuivre leur route jusqu'en Abitibi. La municipalité de Témiscaming et le territoire non organisé de Rivière-

Kipawa accueillait 87,8 % des véhicules, ce qui donne à penser que la zone d'influence de cette porte d'entrée s'étend à peine jusqu'à Ville-Marie.

Le principal motif des déplacements sur cette route est le travail (36,1 %). Ce motif est suivi par la pratique d'un loisir (33,9 %), par les affaires (9,5 %) et par les emplettes (9,2 %). On observe peu de déplacements ayant pour but les études (3,7 %).

Compte tenu des renseignements obtenus, la route 101, à la hauteur de Témiscaming, répond à une demande surtout locale et régionale. Lorsque cette porte d'entrée de la région est traversée, la circulation se confine pratiquement aux environs de Témiscaming.

En direction sud, on a observé une image inversée du portrait de la circulation qui se déplaçait vers le nord. Une grande partie des voyageurs provenaient des municipalités de Témiscaming et de Kipawa. La moitié d'entre eux s'orientaient vers North Bay, et le tiers, vers Thorne. Par conséquent, à cette hauteur, la route 101 joue plutôt un rôle de route locale et régionale, en direction sud, car la proportion de la circulation de court transit y est élevée lorsqu'elle est comparée à celle de la circulation de long transit.

5.4 Le chemin New Liskeard, à Notre-Dame-du-Nord : une influence régionale

Les enquêtes ont révélé que la porte d'entrée constituée par le chemin New Liskeard, à Notre-Dame-du-Nord, a une aire d'influence principalement dans les MRC de Témiscamingue et de Rouyn-Noranda ainsi que dans la région limitrophe de l'Ontario. Une proportion de 99,2 % de la circulation empruntant cette route provenait de l'extérieur de la région et était issue de l'Ontario.

L'enquête routière estivale, réalisée en septembre 1996, a démontré que 87,8 % des véhicules se dirigeant vers l'est et passant par cette route étaient originaires de New Liskeard. Les autres voyageurs avaient comme point de départ la ville de Sudbury (4,0 %) et d'autres lieux en Ontario (7,4 %). Peu de voyageurs empruntant cette route (0,8 %) étaient partis de lieux situés à l'extérieur de l'Ontario. Compte tenu des renseignements obtenus, le chemin New Liskeard, qui relie la route 101 et le Témiscamingue, répond à une demande surtout locale et régionale.

Lorsque le chemin New Liskeard est franchi, en direction est, la circulation se confine pratiquement aux environs de Notre-Dame-du-Nord, puisque la moitié (51,1 %) des voyageurs s'y arrêtent. Les autres véhicules (34,0 %) se dispersent dans tout le Témiscamingue, de Ville-Marie à Nédélec. Certains vont jusqu'à Rouyn-Noranda (8,4 %) ou ailleurs en Abitibi (8,0 %).

Les motifs des déplacements effectués sur le chemin New Liskeard sont particulièrement intéressants : certes, on emprunte cette route pour travailler (28,4 %), mais également pour faire des emplettes (25,0 %), pour effectuer des affaires (18,4 %) et pour pratiquer un loisir (17,2 %). Le caractère économique des motifs laisse penser

que l'intégration économique des deux communautés, de part et d'autre de la frontière, est très forte.

En direction ouest, on observe une image inversée du patron de la circulation se déplaçant vers l'est. Dans cette direction, une grande partie des voyageurs proviennent des municipalités de Notre-Dame-du-Nord et d'autres localités du Témiscamingue. La plupart se dirigent vers New Liskeard. À cette hauteur, le chemin New Liskeard joue un rôle de route régionale, car la proportion de la circulation de court et moyen transit y est élevée lorsqu'elle est comparée à celle d'autres routes.

5.5 Un système routier fondé sur l'axe de la 117

La route 117 est considérée par les voyageurs du Québec comme étant la principale porte d'entrée de l'Abitibi-Témiscamingue. La très grande majorité des automobilistes empruntent cette route pour accéder à la région. Celle-ci est également la plus utilisée à des fins de long transit, particulièrement en direction sud puisqu'elle représente le principal accès aux grands centres tel que Montréal. Du côté nord, celle-ci a une influence plutôt régionale même si les déplacements de part et d'autre de la frontière sont significatifs.

La route 101, quant à elle, a surtout une aire d'influence régionale, particulièrement au Témiscamingue. Cependant, au nord de Rouyn-Noranda, le nombre d'automobiliste sur la route 101 a peu d'impacts sur les déplacements extrarégionaux et la circulation de transit.

De façon générale, on constate que les échanges économiques entre le Témiscamingue et l'Ontario, à partir de la route 101, sont importants. Toutes directions confondues, la majorité des déplacements, aux postes d'enquête de Témiscaming et de Notre-Dame-du-Nord, est de court transit.

LEXIQUE

Affaires

Lorsque le véhicule est nécessaire pour qu'un individu puisse exercer un métier (par exemple : livreur, camionneur, représentant, homme d'affaires, etc.).

Autres

Lorsque le déplacement est effectué pour tout autre motif non énuméré.

D.J.M.E.

Débit journalier moyen d'été (de mai à septembre).

Destination

Lieu ou point d'arrivée d'un déplacement.

Loisirs

Lorsque le déplacement est effectué pour qu'un individu puisse se rendre à un divertissement quelconque ou pour qu'il puisse en revenir.

Motif

Principale raison (justification) du déplacement.

Origine

Lieu ou point de départ d'un déplacement.

Poste

Poste d'entrevue des voyageurs.

Travail

Lorsque le déplacement est effectué pour qu'un individu puisse se rendre à un lieu de travail ou pour qu'il puisse en revenir.

Zone

Subdivision du territoire contenant une partie de municipalité, une municipalité entière ou un regroupement de municipalités.

BIBLIOGRAPHIE

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, Direction générale de l'Ouest, *Répertoire des enquêtes origines-destinations, DATNQ*, mai 1997.

Gouvernement du Québec, Ministère des Transports, *Recueil 1996, Données sur la circulation par numéro de route, de tronçon et de section*, Québec, 1998.

Statistique Canada, *Recensement 1996*.

ANNEXE

TABLEAUX SYNTHÈSES

TABLEAU A

ROUTE 117 (DIRECTION NORD), LOUVICOURT, HALTE ROUTIÈRE DE VILLEBON

Caractéristiques de l'enquête :	• l'enquête a été tenue les 7, 8 et 12 septembre 1996; • le débit journalier moyen d'été est de 2 014 véhicules dans les 2 directions; • le pourcentage de véhicules qui ont fait l'objet d'une entrevue est de 78,5 %; • le taux d'occupation est de 1,93 passager par véhicule; • 95,6 % des occupants portaient la ceinture de sécurité.
Origines :	• 32,9 % de Laval et de la Communauté urbaine de Montréal; • 14,6 % de la MRC de Vallée-de-l'Or; • 14,2 % de la région de l'Outaouais; • 13,6 % de la région des Laurentides; • 24,7 % d'autres lieux.
Destinations :	• 53,7 % vers la MRC de Vallée-de-l'Or; • 18,1 % vers la MRC de Rouyn-Noranda; • 9,7 % vers la MRC d'Abitibi; • 7,0 % vers la région du Nord-du-Québec; • 6,7 % vers la MRC d'Abitibi-Ouest; • 4,8 % vers d'autres lieux.
Motifs :	• 43,3 % pour un loisir; • 27,2 % pour le travail; • 16,8 % pour des affaires; • 1,8 % pour les emplettes; • 0,6 % pour les études; • 10,3 % pour d'autres fins.

TABLEAU B

ROUTE 117 (DIRECTION SUD), LOUVICOURT, HALTE ROUTIÈRE DE VILLEBON

Caractéristiques de l'enquête :	• l'enquête a été tenue les 7, 8 et 12 septembre 1996; • le débit journalier moyen d'été est de 2 014 véhicules dans les 2 directions; • le pourcentage de véhicules qui ont fait l'objet d'une entrevue est de 84,6 %; • le taux d'occupation est de 1,88 passager par véhicule; • 94,7 % des occupants portaient la ceinture de sécurité.
Origines :	• 47,4 % de la MRC de Vallée-de-l'Or; • 18,5 % de la MRC de Rouyn-Noranda; • 11,7 % de la MRC d'Abitibi; • 8,3 % de la MRC d'Abitibi-Ouest; • 7,2 % de la région du Nord-du-Québec; • 6,9 % d'autres lieux.
Destinations :	• 36,6 % vers Laval et la Communauté urbaine de Montréal; • 11,4 % vers la région de l'Outaouais; • 11,4 % vers la région des Laurentides; • 10,2 % vers la MRC de Vallée-de-l'Or; • 30,4 % vers d'autres lieux.
Motifs :	• 40,4 % pour un loisir; • 30,0 % pour le travail; • 21,0 % pour des affaires; • 1,0 % pour les études; • 0,9 % pour les emplettes. • 6,7 % pour d'autres fins.

TABLEAU C

ROUTE 101 (DIRECTION NORD), TÉMISCAMING, FRONTIÈRE DU QUÉBEC ET DE L'ONTARIO

Caractéristiques de l'enquête :	• l'enquête a été tenue les 19, 21 et 22 septembre 1996; • le débit journalier moyen d'été est de 2 070 véhicules dans les 2 directions; • le pourcentage de véhicules qui ont fait l'objet d'une entrevue est de 68,8 %; • le taux d'occupation est de 1,64 passager par véhicule; • 95,6 % des occupants portaient la ceinture de sécurité.
Origines :	• 46,4 % de North Bay (Ontario); • 37,5 % de Thorne (Ontario); • 9,9 % d'autres lieux en Ontario; • 6,2 % d'autres lieux.
Destinations :	• 77,8 % vers la municipalité de Témiscaming; • 10,0 % vers la municipalité de Kipawa; • 8,0 % vers d'autres lieux de la MRC de Témiscamingue; • 4,2 % vers d'autres lieux.
Motifs :	• 36,1 % pour le travail; • 33,9 % pour un loisir; • 9,5 % pour des affaires; • 9,2 % pour les emplettes; • 3,7 % pour les études; • 7,6 % pour d'autres fins.

TABLEAU D

ROUTE 101 (DIRECTION SUD), TÉMISCAMING, FRONTIÈRE DU QUÉBEC ET DE L'ONTARIO

Caractéristiques de l'enquête :	• l'enquête a été tenue les 19, 21 et 22 septembre 1996; • le débit journalier moyen d'été est de 2 070 véhicules dans les 2 directions; • le pourcentage de véhicules qui ont fait l'objet d'une entrevue est de 71,2 %; • le taux d'occupation est de 1,62 passager par véhicule; • 96,0 % des occupants portaient la ceinture de sécurité.
Origines :	• 76,2 % de la municipalité de Témiscaming; • 9,7 % de la municipalité de Kipawa; • 8,8 % d'autres lieux de la MRC de Témiscamingue; • 5,3 % d'autres lieux.
Destinations :	• 51,0 % vers North Bay (Ontario); • 33,5 % vers Thorne (Ontario); • 9,8 % vers d'autres lieux en Ontario; • 5,7 % vers d'autres lieux.
Motifs :	• 38,6 % pour le travail; • 28,1 % pour un loisir; • 10,2 % pour les emplettes; • 9,7 % pour des affaires; • 4,5 % pour les études; • 8,9 % pour d'autres fins.

TABLEAU E

ROUTE 117 (DIRECTION NORD), ARNTFIELD, 1 KM À L'EST DU CHEMIN KANASUTA

Caractéristiques de l'enquête :	• l'enquête a été tenue les 11, 14 et 15 septembre 1996; • le débit journalier moyen d'été est de 740 véhicules dans les 2 directions; • le pourcentage de véhicules qui ont fait l'objet d'une entrevue est de 92,75 %; • Le taux d'occupation est de 1,75 passager par véhicule; • 92,8 % des occupants portaient la ceinture de sécurité.
Origines :	• 71,4 % de la ville de Rouyn-Noranda; • 17,3 % d'autres municipalités de la MRC de Rouyn-Noranda; • 11,3 % d'autres lieux.
Destinations:	• 30,7 % vers Virginiatown (Ontario); • 26,7 % vers la municipalité d'Arntfield; • 24,5 % vers Kirkland Lake (Ontario); • 17,3 % vers d'autres lieux en Ontario; • 0,8 % vers d'autres lieux.
Motifs :	• 45,2 % pour le travail; • 30,5 % pour un loisir; • 9,6 % pour les emplettes; • 7,6 % pour des affaires; • 0,8 % pour les études; • 6,3 % pour d'autres fins.

TABLEAU F

ROUTE 117 (DIRECTION SUD), ARNTFIELD, 1 KM À L'EST DU CHEMIN KANASUTA

Caractéristiques de l'enquête :	• l'enquête a été tenue les 11, 14 et 15 septembre 1996; • le débit journalier moyen d'été est de 740 véhicules dans les 2 directions; • le pourcentage de véhicules qui ont fait l'objet d'une entrevue est de 90,9 %; • le taux d'occupation est de 1,73 passager par véhicule; • 94,5 % des occupants portaient la ceinture de sécurité.
Origines :	• 31,9 % de la municipalité d'Arntfield; • 30,9 % de Virginiatown (Ontario); • 17,9 % de Kirkland Lake (Ontario); • 17,7 % d'autres lieux en Ontario; • 1,6 % d'autres lieux.
Destinations :	• 69,1 % vers la ville de Rouyn-Noranda; • 12,6 % vers d'autres lieux de la MRC de Rouyn-Noranda; • 11,3 % vers d'autres lieux de la région de l'Abitibi-Témiscamingue; • 7,0 % vers d'autres lieux.
Motifs :	• 39,2 % pour le travail; • 39,2 % pour un loisir; • 10,1 % pour des affaires; • 4,6 % pour les emplettes; • 0,3 % pour les études; • 6,6 % pour d'autres fins.

TABLEAU G

CHEMIN NEW LISKEARD (DIRECTION EST), NOTRE-DAME-DU-NORD, 1 KM DE LA FRONTIÈRE
DU QUÉBEC ET DE L'ONTARIO

Caractéristiques de l'enquête :	• l'enquête a été tenue les 7, 10 et 15 septembre 1996; • le débit journalier moyen d'été est de 2 100 véhicules dans les 2 directions; • le pourcentage de véhicules qui ont fait l'objet d'une entrevue est de 81,7 %; • le taux d'occupation est de 1,89 passager par véhicule; • 97,5 % des occupants portaient la ceinture de sécurité.
Origines :	• 87,8 % de New Liskeard (Ontario); • 4,0 % de Sudbury (Ontario); • 7,4 % d'autres lieux en Ontario; • 0,8 % d'autres lieux.
Destinations :	• 51,1 % vers Notre-Dame-du-Nord; • 9,3 % vers Ville-Marie; • 8,4 % vers Rouyn-Noranda; • 4,9 % vers Saint-Bruno-de-Guigues; • 4,2 % vers Nédélec; • 15,6 % vers d'autres lieux de la MRC de Témiscamingue; • 6,5 % vers d'autres lieux.
Motifs :	• 28,4 % pour le travail; • 25,0 % pour les emplettes; • 18,4 % pour des affaires; • 17,2 % pour un loisir; • 3,0 % pour les études; • 8,0 % pour d'autres fins.

TABLEAU H

CHEMIN NEW LISKEARD (DIRECTION OUEST), NOTRE-DAME-DU-NORD, 1 KM DE LA FRONTIÈRE DU QUÉBEC ET DE L'ONTARIO

Caractéristiques de l'enquête :	• l'enquête a été tenue les 7, 10 et 15 septembre 1996; • le débit journalier moyen d'été est de 2 100 véhicules dans les 2 directions; • le pourcentage de véhicules qui ont fait l'objet d'une entrevue est de 81,3 %; • Le taux d'occupation est de 1,88 passager par véhicule; • 94,7 % des occupants portaient la ceinture de sécurité.
Origines :	• 48,8 % de Notre-Dame-du-Nord; • 10,6 % de Ville-Marie; • 7,2 % de Rouyn-Noranda; • 4,5 % de Saint-Bruno-de-Guigues; • 21,6 % d'autres lieux de la MRC de Témiscamingue; • 7,3 % d'autres lieux.
Destinations :	• 86,1 % vers New Liskeard; • 12,4 % vers d'autres lieux en Ontario; • 1,5 % vers d'autres lieux.
Motifs :	• 35,3 % pour le travail; • 24,9 % pour un loisir; • 18,3 % pour les emplettes; • 12,0 % pour des affaires; • 3,5 % pour les études; • 6,0 % pour d'autres fins.

COMMENTAIRES DU GROUPE TEMOIN

En concertation avec le Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue (CRDAT), il a été convenu de ne pas tenir de groupe témoin en relation avec cette étude. Toutefois, le CRDAT a présenté quelques commentaires ponctuels sur le document dont la plupart ont été intégrés directement au texte.