ENQUÊTE
ORIGINE-DESTINATION 2012

ENQUÊTE-CORDON

La mobilité des personnes dans la

RÉGION DE SHERBROOKE

Ville de Sherbrooke

Société de transport de Sherbrooke

Transports Québec

Enquête Origine-Destination 2012 sur la mobilité des personnes dans la région de Sherbrooke

Enquête-cordon

Le présent document a été préparé par la firme Dessau pour le compte du ministère des Transports du Québec (MTQ), de la Ville de Sherbrooke (VS) et de la Société de transport de Sherbrooke (STS).

Comité Directeur
Marie-France Bergeron – MTQ
Pierre Tremblay – MTQ
Jocelyn Grenier – VS
Josée Dubuc – STS

Comité technique
Louis Hains, coordonnateur du projet – MTQ
Assia Bellazoug – MTQ
Alexandre Gobeil – MTQ
Anouk Germain-Paquette – MTQ
Rodica Romanescu – MTQ
Philippe Côté – VS
Carl Marion – VS
Sonia Duplessis – STS

Analyses et rédaction
Jean Hardy, chargé de projet – Dessau
Julie Carpentier – Dessau
Marie-Elen Côté – Dessau

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2015
ISBN 978-2-550-70129-3 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-70130-9 (PDF)
Gouvernement du Québec, 2015

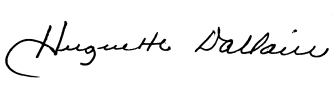
Avant-propos

Le ministère des Transports du Québec, la Ville de Sherbrooke et la Société de transport de Sherbrooke se sont associés pour mener, à l'automne 2012, la quatrième enquête sur les déplacements des personnes dans la région de Sherbrooke. Cette étude, basée au premier chef sur une enquête téléphonique auprès des ménages, était combinée cette fois-ci à une « Enquête-cordon », laquelle a été menée en deux volets. Le premier volet consistait à questionner les conducteurs de véhicules en bordure de route sur leur déplacement à neuf points d'entrée de la région sur le réseau routier. Le deuxième volet consistait à transmettre des questionnaires postaux aux propriétaires des véhicules identifiés, à partir de relevés des plaques d'immatriculation, aux points d'entrée de la région, sur ses cinq grands corridors autoroutiers et routiers. L'exercice a permis de recueillir plus de 15 000 questionnaires valides et c'est sur l'analyse de ces données que porte le présent rapport. Les partenaires du projet désirent remercier sincèrement toutes les personnes qui ont accepté de participer à cette importante collecte de renseignements, faisant de cette enquête un succès.

L'existence de systèmes de transport efficaces compte parmi les principaux facteurs qui assurent la qualité de vie des résidents et des résidentes de nos agglomérations urbaines. Les enquêtes régionales sur les déplacements des personnes constituent un outil indispensable pour les organismes publics travaillant à l'aménagement du territoire et à la planification des systèmes de transport urbain, autant pour les volets routiers que ceux du transport collectif et du transport actif. Les questions posées portent notamment sur le lieu d'origine et de destination ainsi que sur le motif et la fréquence du déplacement réalisé par les conducteurs de véhicules.

Les données de cette nouvelle enquête serviront en particulier à l'actualisation des plans de mobilité, puis à l'évaluation des besoins futurs en matière de déplacements des personnes. Les représentants des municipalités, des organismes gouvernementaux et des firmes travaillant dans le domaine du transport utilisent également ces données pour appuyer de nombreuses études relatives au développement des réseaux de transport et à l'aménagement urbain.

C'est avec grand plaisir que le ministère des Transports du Québec, la Ville de Sherbrooke et la Société de transport de Sherbrooke mettent à la disposition du public la présente synthèse des résultats de l'Enquête-cordon, dans le cadre de l'Enquête Origine-Destination 2012 sur la mobilité des personnes dans la région de Sherbrooke.

La directrice générale de la Société de transport de Sherbrooke,	*Le chef de la division des infrastructures de transport et construction du Service des infrastructures urbaines et de l'environnement de la Ville de Sherbrooke,*	*La chef du Service des inventaires et du plan de la Direction de l'Estrie du ministère des Transports du Québec,*
		
Huguette Dallaire	*Jocelyn Grenier*	*Marie-France Bergeron*

Utilisation des données

Le ministère des Transports du Québec, la Ville de Sherbrooke et la Société de transport de Sherbrooke autorisent l'utilisation des données de cette enquête à des fins d'information et d'analyse. Toutefois, cette autorisation ne confère à l'utilisateur, ou à l'organisme qu'il représente, aucun titre ni intérêt relatif à ces données.

C'est à titre de service à la collectivité que les partenaires précités publient les résultats sommaires de l'Enquête-cordon de 2012. Ils ont pris tous les moyens possibles pour assurer la qualité des données présentées, lesquelles comportent des limitations statistiques intrinsèques. Ils ne pourront être tenus responsables des erreurs d'interprétation ou des conclusions erronées découlant de leur emploi. L'utilisateur doit en particulier s'assurer de la pertinence et de la justesse de tous les calculs qu'il effectue et assumer l'entière responsabilité des résultats et analyses qu'il produit.

Toute publication des données fournies, de résultats de calculs ainsi que d'analyses ou de textes fondés sur les tableaux du présent rapport devra être accompagnée d'une mention de la source des données, libellée comme suit :

Source : Ministère des Transports du Québec, Ville de Sherbrooke et Société de transport de Sherbrooke, Enquête Origine-Destination 2012 sur la mobilité des personnes dans la région de Sherbrooke – Enquête-cordon; 2015, 172 p.

TABLE DES MATIÈRES

1 INTRODUCTION 1

1.1 Contexte 1
1.2 Objectifs 1

2 MÉTHODOLOGIE 2

2.1 Types d'enquêtes 2
2.1.1 Enquêtes par entrevues en bordure de route 2
2.1.2 Enquêtes par relevés de plaques d'immatriculation 2
2.2 Localisation des postes d'enquête 3
2.3 Gestion des enquêtes et personnel requis 5
2.3.1 Enquêtes par entrevues en bordure de route 5
2.3.2 Enquêtes par relevés de plaques d'immatriculation 5
2.4 Signalisation 6
2.4.1 Enquêtes par entrevues en bordure de route 7
2.4.2 Enquêtes par relevés de plaques d'immatriculation 7
2.5 Questionnaires 7
2.5.1 Enquêtes par entrevues en bordure de route – véhicules légers 7
2.5.2 Enquêtes par entrevues en bordure de route – véhicules lourds 8
2.5.3 Enquêtes par relevés de plaques d'immatriculation 8
2.6 Saisie 9
2.7 Traitement 9
2.7.1 Validation 9
2.7.2 Contrôle 10
2.7.3 Imputation 10
2.7.4 Raffinement géographique 10
2.7.5 Fusion des données 11
2.7.6 Expansion 12

3 RÉSULTATS GLOBAUX 12

3.1 Réponses aux postes d'enquête 13
3.2 Découpage d'analyse 15
3.3 Analyse globale 20
3.3.1 Période de pointe du matin 20
3.3.2 Période de pointe de l'après-midi 20

4 RÉSULTATS PAR POSTE D'ENQUÊTE 25

4.1 Enquêtes en bordure de route 25
4.1.1 Site A – Route 249 en direction sud, à Saint-Claude 25
4.1.1.1 Débits et taux d'occupation 25
4.1.1.2 Motifs de déplacement 25
4.1.1.3 Synthèse des déplacements 27
4.1.2 Site D – Route 108 en direction ouest, à Bury 31
4.1.2.1 Débits et taux d'occupation 31
4.1.2.2 Motifs de déplacement 31
4.1.2.3 Synthèse des déplacements 33
4.1.3 Site F – Route 210 en direction ouest, à Cookshire-Eaton 37
4.1.3.1 Débits et taux d'occupation 37

TABLE DES MATIÈRES

4.1.3.2 Motifs de déplacement 38
4.1.3.3 Synthèse des déplacements 39
4.1.4 Site J – Route 141 en direction nord, à Stanstead-Est 43
4.1.4.1 Débits et taux d'occupation 43
4.1.4.2 Motifs de déplacement 43
4.1.4.3 Synthèse des déplacements 45
4.1.5 Site M – Chemin des Pères en direction nord, à Magog 49
4.1.5.1 Débits et taux d'occupation 49
4.1.5.2 Motifs de déplacement 49
4.1.5.3 Synthèse des déplacements 51
4.1.6 Site O – Route 112, en direction est, à Austin 55
4.1.6.1 Débits et taux d'occupation 55
4.1.6.2 Motifs de déplacement 55
4.1.6.3 Synthèse des déplacements 57
4.1.7 Site P – Route 220, en direction est, à Bonsecours 61
4.1.7.1 Débits et taux d'occupation 61
4.1.7.2 Motifs de déplacement 61
4.1.7.3 Synthèse des déplacements 63
4.1.8 Site Q – Route 222 en direction est, à Saint-Denis-de-Brompton 67
4.1.8.1 Débits et taux d'occupation 67
4.1.8.2 Motifs de déplacement 67
4.1.8.3 Synthèse des déplacements 69
4.1.9 Site S – Route 143 en direction sud, à Val-Joli 73
4.1.9.1 Débits et taux d'occupation 73
4.1.9.2 Motifs de déplacement 74
4.1.9.3 Synthèse des déplacements 75
4.2 Enquête par relevés de plaques d'immatriculation 79
4.2.1 Site C – Route 112 en direction ouest, à Westbury 79
4.2.1.1 Débits et taux d'occupation 79
4.2.1.2 Motifs de déplacement 80
4.2.1.3 Synthèse des déplacements 81
4.2.2 Site H – Route 147 en direction nord, à Compton 85
4.2.2.1 Débits et taux d'occupation 85
4.2.2.2 Motifs de déplacement 86
4.2.2.3 Synthèse des déplacements 86
4.2.3 Site K – Autoroute 55 en direction nord, à Stanstead-Est 89
4.2.3.1 Débits et taux d'occupation 89
4.2.3.2 Motifs de déplacement 89
4.2.3.4 Synthèse des déplacements 91
4.2.4 Site N – Autoroute 10 en direction est, à Magog 95
4.2.4.1 Débits et taux d'occupation 95
4.2.4.2 Motifs de déplacement 95
4.2.4.3 Synthèse des déplacements 97
4.2.5 Site R – Autoroute 55 en direction sud, à Melbourne 102
4.2.5.1 Débits et taux d'occupation 102
4.2.5.2 Motifs de déplacement 102
4.2.5.3 Synthèse des déplacements 104

TABLE DES MATIÈRES

5 GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS 109

5.1 Principaux secteurs attirant des déplacements 109
5.2 Principaux générateurs et pôles de destination 111
5.3 Analyse complémentaire – véhicules lourds (entrevues en bordure de route) 113

Tableaux

Tableau 1 – Liste des sites d'enquêtes pour l'Enquête-cordon 3
Tableau 2 – Imputation : variables critiques par type d'enquête 10
Tableau 3 – Classes de véhicules 11
Tableau 4 – Nombre de questionnaires et de déplacements par type d'enquête 12
Tableau 5 – Taux de réponses valides pour les enquêtes par relevés de plaques 13
Tableau 6 – Taux de réponses valides pour les enquêtes en bordure de route 14
Tableau 7 – Liste des grands secteurs de l'Enquête-ménages 2012 de Sherbrooke 15
Tableau 8 – Liste des secteurs municipaux de l'Enquête-ménages 2012 de Sherbrooke 17
Tableau 9 – Déplacements entrants, tous motifs, selon l'origine, PPAM 21
Tableau 10 – Déplacements entrants, tous motifs, selon la destination, PPAM 22
Tableau 11 – Déplacements entrants, tous motifs, selon l'origine, PPPM 23
Tableau 12 – Déplacements entrants, tous motifs, selon la destination, PPPM 24
Tableau 13 – Débits par type de véhicules, à Saint-Claude, sur la route 249 (site A) 25
Tableau 14 – Principales paires origine-destination recensées à Saint-Claude, sur la route 249, en direction sud (PPAM) 31
Tableau 15 – Principales paires origine-destination recensées à Saint-Claude, sur la route 249, en direction sud (PPPM) 31
Tableau 16 – Débits par type de véhicules, à Bury, sur la route 108 (site D) 31
Tableau 17 – Principales paires origine-destination recensées à Bury, sur la route 108, en direction ouest (PPAM) 37
Tableau 18 – Principales paires origine-destination recensées à Bury, sur la route 108, en direction ouest (PPPM) 37
Tableau 19 – Débits par type de véhicules à Cookshire-Eaton, sur la route 210 (site F) 37
Tableau 20 – Principales paires origine-destination recensées à Cookshire-Eaton, sur la route 210, en direction ouest (PPAM) 43
Tableau 21 – Principales paires origine-destination recensées à Cookshire-Eaton, sur la route 210, en direction ouest (PPPM) 43
Tableau 22 – Débits par type de véhicules, à Stanstead-Est, sur la route 141 (site J) 43
Tableau 23 – Principales paires origine-destination recensées à Stanstead-Est sur la route 141 en direction nord (PPAM) 49
Tableau 24 – Principales paires origine-destination recensées à Stanstead-Est, sur la route 141, en direction nord (PPPM) 49
Tableau 25 – Débits par type de véhicules à Magog, sur le chemin des Pères (site M) 49
Tableau 26 – Principales paires origine-destination recensées à Magog, sur le chemin des Pères, en direction nord (PPAM) 55
Tableau 27 – Principales paires origine-destination recensées à Magog, sur le chemin des Pères, en direction nord (PPPM) 55
Tableau 28 – Débits par type de véhicules à Austin, sur la route 112 (site O) 55

TABLE DES MATIÈRES

Tableau 29 – Principales paires origine-destination recensées à Austin, sur la route 112, en direction est (PPAM) 61
Tableau 30 – Principales paires origine-destination recensées à Austin, sur la route 112, en direction est (PPPM) 61
Tableau 31 – Débits par type de véhicules à Bonsecours, sur la route 220 (site P) 61
Tableau 32 – Principales paires origine-destination recensées à Bonsecours, sur la route 220, en direction est (PPAM) 67
Tableau 33 – Principales paires origine-destination recensées à Bonsecours, sur la route 220, en direction est (PPPM) 67
Tableau 34 – Débits par type de véhicules, à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222 (site Q) 67
Tableau 35 – Principales paires origine-destination recensées à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222, en direction est (PPAM) 73
Tableau 36 – Principales paires origine-destination recensées à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222, en direction est (PPPM) 73
Tableau 37 – Débits par type de véhicules à Val-Joli, sur la route 143 (site S) 73
Tableau 38 – Principales paires origine-destination recensées à Val-Joli, sur la route 143, en direction sud (PPAM) 79
Tableau 39 – Principales paires origine-destination recensées à Val-Joli, sur la route 143, en direction sud (PPPM) 79
Tableau 40 – Débits par type de véhicules, à Westbury, sur la route 112 (site C) 79
Tableau 41 – Principales paires origine-destination recensées à Westbury, sur la route 112, en direction ouest (PPAM) 85
Tableau 42 – Principales paires origine-destination recensées à Westbury, sur la route 112, en direction ouest (PPPM) 85
Tableau 43 – Débits par type de véhicules à Compton, sur la route 147 (site H) 85
Tableau 44 – Principales paires origine-destination recensées à Compton, sur la route 147, en direction nord (PPAM) 89
Tableau 45 – Débits par type de véhicules à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55 (site K) 89
Tableau 46 – Principales paires origine-destination recensées à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55, en direction nord (PPAM) 95
Tableau 47 – Principales paires origine-destination recensées à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55, en direction nord (PPPM) 95
Tableau 48 – Débits par type de véhicules, à Magog, sur l'autoroute 10 (site N) 95
Tableau 49 – Principales paires origine-destination recensées à Magog, sur l'autoroute 10, en direction est (PPAM) 101
Tableau 50 – Principales paires origine-destination recensées à Magog, sur l'autoroute 10, en direction est (PPPM) 101
Tableau 51 – Débits par type de véhicules à Melbourne, sur l'autoroute 55 (site R) 102
Tableau 52 – Principales paires origine-destination recensées à Melbourne, sur l'autoroute 55, en direction sud (PPAM) 108
Tableau 53 – Principales paires origine-destination recensées à Melbourne, sur l'autoroute 55, en direction sud (PPPM) 108
Tableau 54 – Principaux secteurs municipaux de destination (total des déplacements recensés sur 12 h) 109
Tableau 55 – Principaux secteurs municipaux de destination en période de pointe du matin (7 h à 9 h) 111
Tableau 56 – Principaux secteurs municipaux de destination en période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) 111

TABLE DES MATIÈRES

Tableau 57 – Principaux générateurs de déplacements recensés durant l'enquête par période et par motif 112
Tableau 58 – Principaux pôles de destination 112

Figures

Figure 1 – Localisation de la zone d'étude et des sites enquêtés 4
Figure 2 – Découpage du territoire interne par grands secteurs de l'Enquête-ménages 2012 de Sherbrooke 16
Figure 3 – Découpage du territoire interne par secteur municipal de l'Enquête-ménages 2012 de Sherbrooke 18
Figure 4 – Découpage du territoire externe – Enquête-cordon 2012 de Sherbrooke 19
Figure 5 – Motifs des déplacements recensés à Saint-Claude, sur la route 249 (site A), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement 26
Figure 6 – Motifs des déplacements recensés à Saint-Claude, sur la route 249 (site A), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement 26
Figure 7 – Synthèse des déplacements à Saint-Claude, sur la route 249, en direction sud (PPAM et tous motifs) 28
Figure 8 – Synthèse des déplacements à Saint-Claude, sur la route 249, en direction sud (PPPM et tous motifs) 29
Figure 9 – Principales origines pour les déplacements recensés à Saint-Claude, sur la route 249, en direction sud (PPAM et PPPM) 30
Figure 10 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Saint-Claude, sur la route 249, en direction sud (PPAM et PPPM) 30
Figure 11 – Motifs des déplacements recensés à Bury, sur la route 108 (site D), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement 32
Figure 12 – Motifs des déplacements recensés à Bury, sur la route 108 (site D), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement 32
Figure 13 – Synthèse des déplacements à Bury, sur la route 108, en direction ouest (PPAM et tous motifs) 34
Figure 14 – Synthèse des déplacements à Bury, sur la route 108, en direction ouest (PPPM et tous motifs) 35
Figure 15 – Principales origines pour les déplacements recensés à Bury, sur la route 108, en direction ouest (PPAM et PPPM) 36
Figure 16 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Bury, sur la route 108, en direction ouest (PPAM et PPPM) 36
Figure 17 – Motifs des déplacements recensés à Cookshire-Eaton, sur la route 210 (site F), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement 38
Figure 18 – Motifs des déplacements recensés à Cookshire-Eaton, sur la route 210 (site F), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement 38
Figure 19 – Synthèse des déplacements à Cookshire-Eaton, sur la route 210, en direction ouest (PPAM et tous motifs) 40
Figure 20 – Synthèse des déplacements à Cookshire-Eaton, sur la route 210, en direction ouest (PPPM et tous motifs) 41
Figure 21 – Principales origines pour les déplacements recensés à Cookshire-Eaton, sur la route 210, en direction ouest (PPAM et PPPM) 42
Figure 22 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Cookshire-Eaton, sur la route 210, en direction ouest (PPAM et PPPM) 42

TABLE DES MATIÈRES

Figure 23 – Motifs des déplacements recensés à Stanstead-Est, sur la route 141 (site J), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement 44
Figure 24 – Motifs des déplacements recensés à Stanstead-Est, sur la route 141 (site J), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement 44
Figure 25 – Synthèse des déplacements à Stanstead-Est, sur la route 141, en direction nord (PPAM et tous motifs) 46
Figure 26 – Synthèse des déplacements à Stanstead-Est, sur la route 141, en direction nord (PPPM et tous motifs) 47
Figure 27 – Principales origines pour les déplacements recensés à Stanstead-Est, sur la route 141, en direction nord (PPAM et PPPM) 48
Figure 28 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Stanstead-Est, sur la route 141, en direction nord (PPAM et PPPM) 48
Figure 29 – Motifs des déplacements recensés à Magog, sur le chemin des Pères (site M), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement 50
Figure 30 – Motifs des déplacements recensés à Magog, sur le chemin des Pères (site M), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement 50
Figure 31 – Synthèse des déplacements à Magog, sur le chemin des Pères, en direction nord (PPAM et tous motifs) 52
Figure 32 – Synthèse des déplacements à Magog, sur le chemin des Pères, en direction nord (PPPM et tous motifs) 53
Figure 33 – Principales origines pour les déplacements recensés à Magog, sur le chemin des Pères, en direction nord (PPAM et PPPM) 54
Figure 34 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Magog, sur le chemin des Pères, en direction nord (PPAM et PPPM) 54
Figure 35 – Motifs des déplacements recensés à Austin, sur la route 112 (site O), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement 56
Figure 36 – Motifs des déplacements recensés à Austin, sur la route 112 (site O), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement 56
Figure 37 – Synthèse des déplacements à Austin, sur la route 112, en direction est (PPAM et tous motifs) 58
Figure 38 – Synthèse des déplacements à Austin, sur la route 112, en direction est (PPPM et tous motifs) 59
Figure 39 – Principales origines pour les déplacements recensés à Austin, sur la route 112, en direction est (PPAM et PPPM) 60
Figure 40 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Austin, sur la route 112, en direction est (PPAM et PPPM) 60
Figure 41 – Motifs des déplacements recensés à Bonsecours, sur la route 220 (site P), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement 62
Figure 42 – Motifs des déplacements recensés à Bonsecours, sur la route 220 (site P), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement 62
Figure 43 – Synthèse des déplacements à Bonsecours, sur la route 220, en direction est (PPAM et tous motifs) 64
Figure 44 – Synthèse des déplacements à Bonsecours, sur la route 220, en direction est (PPPM et tous motifs) 65
Figure 45 – Principales origines pour les déplacements recensés à Bonsecours, sur la route 220, en direction est (PPAM et PPPM) 66
Figure 46 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Bonsecours, sur la route 220, en direction est (PPAM et PPPM) 66

TABLE DES MATIÈRES

Figure 47 – Motifs des déplacements recensés à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222 (site Q), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement 68
Figure 48 – Motifs des déplacements recensés à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222 (site Q), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement 68
Figure 49 – Synthèse des déplacements à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222, en direction est (PPAM et tous motifs) 70
Figure 50 – Synthèse des déplacements à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222, en direction est (PPPM et tous motifs) 71
Figure 51 – Principales origines pour les déplacements recensés à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222, en direction est (PPAM et PPPM) 72
Figure 52 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222, en direction est (PPAM et PPPM) 72
Figure 53 – Motifs des déplacements recensés à Val-Joli, sur la route 143 (site S), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement 74
Figure 54 – Motifs des déplacements recensés à Val-Joli, sur la route 143 (site S), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement 74
Figure 55 – Synthèse des déplacements à Val-Joli, sur la route 143, en direction sud (PPAM et tous motifs) 76
Figure 56 – Synthèse des déplacements à Val-Joli, sur la route 143, en direction sud (PPPM et tous motifs) 77
Figure 57 – Principales origines pour les déplacements recensés à Val-Joli, sur la route 143, en direction sud (PPAM et PPPM) 78
Figure 58 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Val-Joli, sur la route 143, en direction sud (PPAM et PPPM) 78
Figure 59 – Motifs des déplacements recensés à Westbury, sur la route 112 (site C), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) 80
Figure 60 – Motifs des déplacements recensés à Westbury, sur la route 112 (site C), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) 80
Figure 61 – Synthèse des déplacements à Westbury, sur la route 112, en direction ouest (PPAM et tous motifs) 82
Figure 62 - Synthèse des déplacements à Westbury, sur la route 112, en direction ouest (PPPM et tous motifs) 83
Figure 63 – Principales origines pour les déplacements recensés à Westbury, sur la route 112, en direction ouest (PPAM et PPPM) 84
Figure 64 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Westbury, sur la route 112, en direction ouest (PPAM et PPPM) 84
Figure 65 – Motifs des déplacements recensés à Compton, sur la route 147 (site H), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) 86
Figure 66 – Synthèse des déplacements à Compton, sur la route 147, en direction nord (PPAM et tous motifs) 87
Figure 67 – Principales origines pour les déplacements recensés à Compton, sur la route 147, en direction nord (PPAM) 88
Figure 68 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Compton, sur la route 147, en direction nord (PPAM) 88
Figure 69 – Motifs des déplacements recensés à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55 (site K), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) 90
Figure 70 – Motifs des déplacements recensés à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55 (site K), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) 90

TABLE DES MATIÈRES

Figure 71 – Synthèse des déplacements à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55, en direction nord (PPAM et tous motifs) 92
Figure 72 – Synthèse des déplacements à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55, en direction nord (PPPM et tous motifs) 93
Figure 73 – Principales origines pour les déplacements recensés à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55, en direction nord (PPAM et PPPM) 94
Figure 74 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55, en direction nord (PPAM et PPPM) 94
Figure 75 – Motifs des déplacements recensés à Magog, sur l'autoroute 10 (site N), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) 96
Figure 76 – Motifs des déplacements recensés à Magog, sur l'autoroute 10 (site N), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) 96
Figure 77 – Synthèse des déplacements à Magog, sur l'autoroute 10, en direction est (PPAM et tous motifs) 98
Figure 78 – Synthèse des déplacements à Magog, sur l'autoroute 10, en direction est (PPPM et tous motifs) 99
Figure 79 – Principales origines pour les déplacements recensés à Magog, sur l'autoroute 10, en direction est (PPAM et PPPM) 100
Figure 80 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Magog, sur l'autoroute 10, en direction est (PPAM et PPPM) 100
Figure 81 – Motifs des déplacements recensés à Melbourne, sur l'autoroute 55 (site R), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) 103
Figure 82 – Motifs des déplacements recensés à Melbourne, sur l'autoroute 55 (site R), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) 103
Figure 83 – Synthèse des déplacements à Melbourne, sur l'autoroute 55, en direction sud (PPAM et tous motifs) 105
Figure 84 – Synthèse des déplacements à Melbourne, sur l'autoroute 55, en direction sud (PPPM et tous motifs) 106
Figure 85 – Principales origines pour les déplacements recensés à Melbourne, sur l'autoroute 55, en direction sud (PPAM et PPPM) 107
Figure 86 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Melbourne, sur l'autoroute 55, en direction sud (PPAM et PPPM) 107
Figure 87 – Principaux secteurs municipaux (SM) de destination (total des déplacements sur 12 h – tous motifs) 110

Annexes

Annexe 1 – Plans de signalisation
Annexe 2 – Questionnaire des enquêtes en bordure de route – véhicules légers
Annexe 3 – Questionnaire des enquêtes en bordure de route – véhicules lourds
Annexe 4 – Questionnaire des enquêtes par plaques
Annexe 5 – Matrices synthèses par secteurs municipaux
Annexe 6 – Matrices origine-destination par poste d'enquête

1 INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE

C'est depuis 1986 que sont menées les grandes enquêtes Origine-Destination (OD) dans la région de Sherbrooke. Celles-ci permettent de caractériser les déplacements des usagers des réseaux de transport, à comprendre les comportements de mobilité des personnes et à estimer les besoins futurs en ce qui a trait aux déplacements des usagers. Ces enquêtes sont reprises périodiquement pour nous permettre de suivre l'évolution sociodémographique et d'assurer la pertinence des analyses. À Sherbrooke, ce cycle est d'une dizaine d'années.

La Société de transport de Sherbrooke (STS), la Ville de Sherbrooke et le ministère des Transports du Québec (MTQ) ont mandaté le consortium Dessau-BIP pour mener, en 2012, la quatrième enquête Origine-Destination régionale pour Sherbrooke. L'étude est constituée de deux volets : l'Enquête-ménages et l'Enquête-cordon. Le premier volet consiste en une enquête régionale réalisée par téléphone auprès des résidents de la région de Sherbrooke. Le second volet correspond à une enquête Origine-Destination réalisée en bordure de route auprès des conducteurs des véhicules entrant dans la région de Sherbrooke. L'Enquête-cordon était réalisée pour la première fois sous cette forme dans la région de Sherbrooke en 2012.

Le rapport qui suit détaille les résultats de l'Enquête-cordon aux différents points de collecte. Il présente la localisation des postes d'enquête, la méthodologie utilisée, l'analyse globale des résultats ainsi que l'analyse des résultats pour chaque site.

1.2 OBJECTIFS

L'objectif principal de l'Enquête-cordon est de recueillir des informations sur les déplacements exogènes au territoire couvert par l'Enquête-ménages en vue de compléter le portrait des déplacements observés sur le réseau routier de la région de Sherbrooke. À cette fin, un « cordon » imaginaire est tracé tout autour de la région de Sherbrooke afin de localiser les postes d'enquête aux endroits permettant d'intercepter les véhicules à leur entrée dans le territoire d'enquête et qui se prêtent le mieux à la réalisation d'entrevues sécuritaires.

L'Enquête-cordon visait à récolter environ 15 500 questionnaires valides du 11 septembre au 11 octobre 2012, de 7 h à 19 h, sur les 14 sites d'enquête retenus.

2 MÉTHODOLOGIE

2.1 TYPES D'ENQUÊTES

L'Enquête-cordon comportait deux types d'enquêtes : les entrevues réalisées en bordure de route et les relevés de plaques d'immatriculation. Une journée d'enquête était séparée en trois blocs de quatre heures (7 h à 11 h, 11 h à 15 h et 15 h à 19 h). Chacun de ces trois blocs devait être suffisamment couvert pour que la collecte d'information d'un site soit considérée comme étant complète.

En parallèle aux deux types d'enquêtes, un relevé de comptage était effectué la même journée que les enquêtes pour chaque site. Il était mené de 7 h à 19 h, devait comprendre les deux directions d'un site et classifiait les véhicules suivant la classification usuelle à 16 classes du Ministère, en excluant les piétons et les vélos.

2.1.1 Enquêtes par entrevues en bordure de route

Les entrevues en bordure de route étaient effectuées sur les routes à plus faible débit. Ce type d'enquête consiste à faire des entrevues directement auprès des conducteurs entrant sur le territoire de l'Enquête-ménages. L'ensemble des véhicules est sujet aux entrevues, sauf les véhicules d'urgence et les convois militaires et funéraires. Pour les besoins des entrevues, les véhicules sont séparés en deux catégories, soit les véhicules légers et les véhicules lourds (camions). Deux questionnaires distincts ont donc été employés : un pour chaque catégorie. Des questions supplémentaires étaient posées aux conducteurs de véhicules lourds. Un minimum de 70 % des conducteurs des véhicules passants devaient être interviewés, et ce, pour chaque bloc de 4 heures.

2.1.2 Enquêtes par relevés de plaques d'immatriculation

Les relevés de plaques d'immatriculation s'effectuaient sur les routes à plus forts débits et sur les autoroutes. Ce type d'enquête consiste à relever les numéros de plaques d'immatriculation des véhicules entrant sur le territoire de l'Enquête-ménages, à chaque site de l'Enquête-cordon, durant la totalité de la période d'enquête (de 7 h à 19 h), à l'aide d'un dispositif de captage vidéo et de reconnaissance automatique des inscriptions. Le numéro de plaque d'au moins 90 % des véhicules passants devait être capté pour chaque site de relevé de plaques. La liste des numéros de plaques relevés était ensuite envoyée à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), qui procédait à l'envoi des questionnaires par la poste aux propriétaires des véhicules captés immatriculés au Québec. Le processus réalisé par la SAAQ et mis au point avec le MTQ permettait de garantir la confidentialité des informations dans toute la chaîne de traitement.

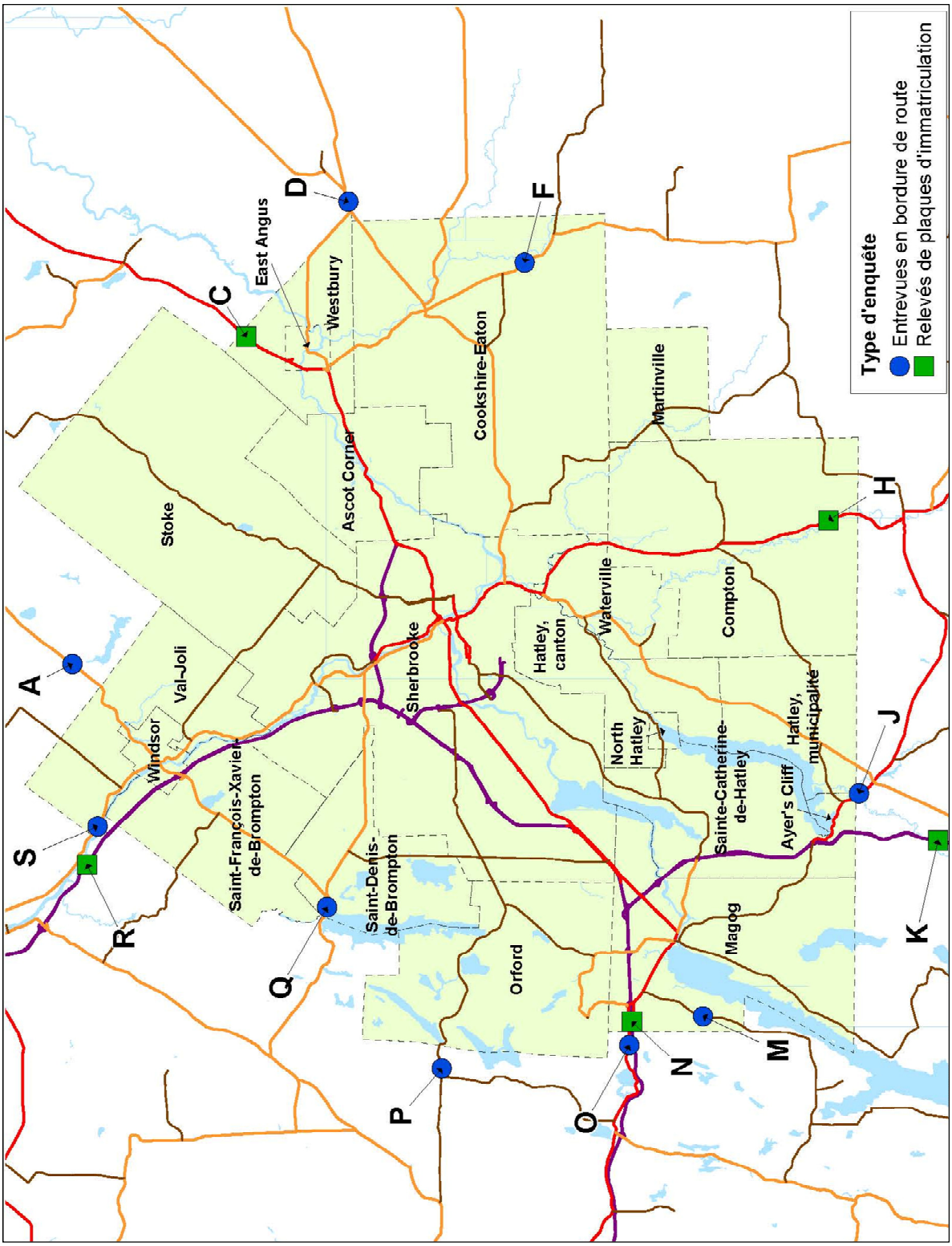
2.2 LOCALISATION DES POSTES D'ENQUÊTE

Le tableau 1 et la figure 1 présentent les 14 sites de l'Enquête-cordon 2012 de la région de Sherbrooke. L'ensemble des sites se trouve aux limites du territoire couvert par l'Enquête-ménages.

Tableau 1 – Liste des sites d'enquêtes pour l'Enquête-cordon

SITE	TYPE ENQUÊTE	MUNICIPALITÉ	ROUTE	DIRECTION
A	Entrevues en bordure de route	Saint-Claude	Route 249	Sud
C	Relevés de plaques	Westbury	Route 112	Ouest
D	Entrevues en bordure de route	Bury	Route 108	Ouest
F	Entrevues en bordure de route	Cookshire-Eaton	Route 210	Ouest
H	Relevés de plaques	Compton	Route 147	Nord
J	Entrevues en bordure de route	Stanstead-Est	Route 141	Nord
K	Relevés de plaques	Stanstead-Est	Autoroute 55	Nord
M	Entrevues en bordure de route	Magog	Ch. des Pères	Nord
N	Relevés de plaques	Magog	Autoroute 10	Est
O	Entrevues en bordure de route	Austin	Route 112	Est
P	Entrevues en bordure de route	Bonsecours	Route 220	Est
Q	Entrevues en bordure de route	Saint-Denis-de-Brompton	Route 222	Est
R	Relevés de plaques	Melbourne	Autoroute 55	Sud
S	Entrevues en bordure de route	Val-Joli	Route 143	Sud

Figure 1 – Localisation de la zone d'étude et des sites enquêtés



2.3 GESTION DES ENQUÊTES ET PERSONNEL REQUIS

2.3.1 Enquêtes par entrevues en bordure de route

Les enquêtes par entrevues directes en bordure de route nécessitaient l'arrêt des véhicules au point d'entrée sur le territoire d'étude. Un enquêteur posait alors des questions au conducteur sur le déplacement qu'il était en train de faire.

Une équipe de 8 à 11 personnes était nécessaire (excluant le patrouilleur) pour un site faisant l'objet d'une enquête par entrevues en bordure de route, soit :

- un chef d'équipe;
- un responsable technique;
- de 3 à 6 enquêteurs;
- un recenseur;
- deux signaleurs.

Le chef d'équipe organisait les journées de relevés et prévoyait les effectifs nécessaires pour réaliser l'enquête à un site donné. Il veillait au respect des exigences et de l'horaire, et assurait la communication avec le responsable du projet. Avec l'aide du responsable technique, il assignait des tâches aux membres de son équipe, s'assurait que tous les enquêteurs avaient le matériel nécessaire à la réalisation des entrevues et surveillait la qualité du travail réalisé et des données recueillies.

Le nombre d'enquêteurs présents variait selon le volume de circulation prévu sur le site d'enquête. Les enquêteurs portaient des équipements de sécurité (casque de sécurité, bottes de sécurité, dossard). Ils devaient poser les questions au conducteur de l'automobile ou du camion et noter les réponses du répondant sur le questionnaire. Les enquêteurs avaient pour objectif d'obtenir des réponses claires et précises en procédant efficacement et rapidement pour assurer la bonne qualité des données recensées tout en minimisant les retards causés aux répondants par l'arrêt requis pour répondre aux questions.

Également, deux signaleurs étaient présents pour faire ralentir les voitures à l'approche du site d'enquête. Un recenseur était présent avec un appareil de comptage manuel pour compter et classifier les véhicules entrants et sortants.

2.3.2 Enquêtes par relevés de plaques d'immatriculation

Les relevés de plaques d'immatriculation ont été effectués à l'aide d'un appareil de lecture et reconnaissance de plaques, lequel fonctionnait avec un logiciel spécialisé. Un système de deux caméras installées sur des trépieds sur le bord de l'accotement a été utilisé.

Une équipe d'au moins trois personnes était nécessaire (excluant le patrouilleur) pour un site d'enquête par relevés de plaques d'immatriculation, soit :

- un responsable technique des appareils de relevés de plaques;

- un caméraman;
- un recenseur.

Une personne était assignée au fonctionnement des appareils de relevés de plaques d'immatriculation afin de s'assurer de la continuité et de la qualité des relevés. Cette personne restait près de l'appareil en tout temps lors des relevés. En cas de besoin, elle pouvait se faire remplacer par le patrouilleur. Une caméra HD de haute performance, opérée par un caméraman professionnel, a également été utilisée pour enregistrer les plaques d'immatriculation non captées par l'appareil de reconnaissance de plaques.

Un recenseur était également présent avec un appareil de comptage manuel pour compter et classifier les véhicules entrants, alors que le comptage des véhicules sortants se faisait par comptage automatique.

Le lendemain du relevé, les relevés de plaques étaient traités à l'aide d'un logiciel de reconnaissance des plaques. Dans un format convenu avec le représentant de la SAAQ, les numéros de plaques étaient inscrits dans un fichier avec le numéro du site ainsi que la date et l'heure de passage. La liste des numéros de plaques était ensuite envoyée à la SAAQ, qui procédait à l'envoi des questionnaires par la poste aux propriétaires des véhicules dont la plaque avait été captée, et ce, pour tous les véhicules immatriculés au Québec.

2.4 SIGNALISATION

À chaque site d'enquête, une signalisation appropriée était installée à l'approche du poste d'enquête afin d'informer les automobilistes de sa présence et d'assurer la sécurité des personnes présentes sur le site. Les dessins TCD001 et TCD078 des normes de signalisation routière (Tome V) du MTQ ont servi de référence pour concevoir la signalisation à mettre en place durant les enquêtes par relevés de plaques d'immatriculation et par entrevues en bordure de route, respectivement.

L'installation et la désinstallation de la signalisation se faisaient par un sous-traitant spécialisé en signalisation. L'installation de la signalisation sur un site s'effectuait la veille de la journée prévue pour la tenue de l'enquête et la désinstallation se faisait dans les heures qui suivaient la fin de l'enquête. Si des panneaux restaient installés en dehors des heures d'enquête, ils étaient masqués pour éviter que les usagers de la route ne reçoivent une mauvaise information.

Le chef d'équipe et les responsables techniques s'assuraient de la conformité de la signalisation avant le début d'enquête à chaque nouveau site et veillaient à ce que les panneaux soient masqués à la fin d'une journée d'enquête. Le patrouilleur faisait des rondes pendant les journées afin d'assurer la surveillance et l'entretien de la signalisation et des dispositifs de sécurité.

2.4.1 Enquêtes par entrevues en bordure de route

Pour les sites d'enquête par entrevues en bordure de route, un panneau annonciateur était installé à 1,5 km en amont du poste d'enquête, dans les deux directions. Il était suivi d'un signal avancé de réduction de vitesse (70 km/h), puis d'un panneau avertissant que l'enquête de circulation était en cours. Ensuite, un panneau de limite de vitesse était installé, suivi de celui d'interdiction de dépasser, d'un panneau annonçant la présence de signaleurs ainsi que des panneaux annonçant un arrêt à 400 m et 200 m et, enfin, d'un panneau d'arrêt. Les véhicules se dirigeant vers Sherbrooke étaient arrêtés les uns à la suite des autres dans une aire de travail protégée par des balises et des cônes. Un exemple de signalisation sur le site est présenté à l'annexe 1.

Par ailleurs, deux signaleurs étaient toujours présents : un en amont avec un camion-flèche et un second en aval du poste d'enquête, pour faire ralentir les véhicules dans les deux directions à l'approche des enquêteurs. Des dispositifs de sécurité (cônes, panneau d'arrêt) étaient également mis en place dans la zone d'enquête afin que l'aire de travail des enquêteurs soit la plus sécuritaire possible.

2.4.2 Enquêtes par relevés de plaques d'immatriculation

Pour les sites d'enquête par relevés de plaques d'immatriculation, la signalisation était plus simple. Un panneau annonciateur était installé à environ 1 km en amont du poste d'enquête, suivi d'un panneau d'interdiction de dépasser, puis d'un panneau avertissant qu'une enquête de circulation était en cours. Un exemple de signalisation installée sur le site est présenté à l'annexe 1.

2.5 QUESTIONNAIRES

Trois questionnaires distincts ont été utilisés pour réaliser l'Enquête-cordon de la région de Sherbrooke. L'enquête par entrevues en bordure de route a été faite à l'aide de deux types de questionnaires : un questionnaire pour les véhicules légers et un autre pour les véhicules lourds. L'enquête par relevés de plaques d'immatriculation a été faite à l'aide d'un troisième questionnaire, lequel était transmis par la poste.

2.5.1 Enquêtes par entrevues en bordure de route – véhicules légers

Le questionnaire utilisé pour les entrevues en bordure de route avec les véhicules légers comprenait six questions (voir un exemple du questionnaire à l'annexe 2). Chaque questionnaire comprenait l'espace pour consigner les résultats de trois entrevues associées à un numéro unique. En entête, on retrouvait la mention du site d'enquête ainsi qu'une courte introduction à l'entrevue. Pour chaque entrevue, l'enquêteur devait inscrire l'heure à laquelle la voiture s'arrêtait. Il demandait d'abord l'origine du déplacement (ville et province) et la destination du déplacement (ville et province au minimum, mais l'enquêteur devait essayer d'obtenir plus d'informations, tels le nom d'un établissement, une adresse ou une intersection). Ensuite, le conducteur devait indiquer le motif de son déplacement, le moment de son

déplacement inverse et la fréquence de son déplacement. L'enquêteur notait le type de véhicule et le nombre d'occupants. Un espace réservé aux commentaires de l'enquêteur était également prévu. Enfin, au bas du questionnaire, l'enquêteur devait inscrire la date et son nom.

Il est à noter que le questionnaire a été amélioré après la première semaine d'enquête. Ainsi, pour les deux premiers sites d'enquête, soient les sites O et J, les questions sur le motif et le déplacement inverse étaient moins précises. Le questionnaire utilisé pour ces deux sites est également présenté à l'annexe 2.

2.5.2 Enquêtes par entrevues en bordure de route – véhicules lourds

Le questionnaire utilisé pour les entrevues en bordure de route avec les véhicules lourds comprenait 11 questions (voir un exemple de questionnaire à l'annexe 3). En en-tête, on retrouvait la mention du site d'enquête, le numéro unique de l'entrevue, le nom de l'enquêteur, la date et l'heure de l'entrevue ainsi qu'une courte introduction à l'entrevue. Les deux premières questions servaient à déterminer si le véhicule lourd faisait un transport unique ou une tournée ainsi que le nombre d'arrêts prévus, s'il s'agissait d'une tournée. L'enquêteur demandait ensuite l'origine du déplacement (ville et province) et le type d'établissement à l'origine ainsi que la destination du déplacement (ville et province au minimum, mais l'enquêteur devait essayer d'obtenir plus d'informations, tels le nom d'un établissement, une adresse ou une intersection) et le type d'établissement à destination. Par la suite, le conducteur était questionné sur son déplacement inverse sur la même route (moment et heure) et sur la fréquence de son déplacement. L'enquêteur notait également la configuration du véhicule. Enfin, des questions étaient posées sur le transport de matières dangereuses et le niveau de chargement du véhicule.

Il est à noter que ce questionnaire a également été amélioré après la première semaine d'enquête. Ainsi, pour les premiers sites enquêtés (les sites O et J), la question sur la destination était moins précise et il n'y avait pas de question concernant la fréquence et le déplacement inverse. Le questionnaire utilisé pour ces deux sites est également présenté à l'annexe 3.

2.5.3 Enquêtes par relevés de plaques d'immatriculation

Les questionnaires, envoyés aux propriétaires des véhicules immatriculés au Québec dont la plaque a été captée aux différents sites, comprenaient neuf questions (voir l'exemple de questionnaire à l'annexe 4). En en-tête, on trouvait la mention de la journée et de l'heure du déplacement ainsi que de l'endroit où le déplacement a été observé. Les quatre premières questions portaient sur le lieu de résidence, l'origine et la destination des usagers. La question suivante visait à vérifier s'il y avait eu un déplacement inverse dans le même corridor routier et, si oui, quand il avait eu lieu (la même journée, la veille ou le lendemain, plus tôt ou plus tard dans la semaine ou le mois), en précisant l'heure. Les dernières questions portaient sur le motif du déplacement, le nombre de passagers, la fréquence du déplacement et le type de véhicule. Un numéro unique était inscrit au bas de chaque questionnaire.

2.6 SAISIE

La saisie a été faite une fois l'exécution de l'Enquête-cordon terminée et à la réception des questionnaires de l'enquête par relevés de plaques remplis, soit du 24 octobre au 14 décembre 2012. Les informations inscrites sur chaque formulaire ont été saisies par des codificateurs à l'aide d'un applicatif appelé « SARER », développé par le Ministère et se présentant comme un formulaire Access exploitant la base de données géographiques (municipalités, générateurs, rues et intersections) développée pour l'Enquête-ménages.

2.7 TRAITEMENT

Après avoir fait la saisie de l'information inscrite sur tous les questionnaires dans la banque de données, les éléments d'information de chaque type d'enquête (plaques, véhicules légers et véhicules lourds) devaient être validés, contrôlés et imputés, au besoin, lorsque des valeurs manquaient. Ensuite, les champs des trois types d'enquêtes ont été normalisés et fusionnés en un seul fichier d'Enquête-cordon. L'étape finale consistait à calculer les facteurs d'expansion des données.

2.7.1 Validation

Une première validation des données a été effectuée par une équipe de codificateurs. Elle consistait à vérifier et à corriger les incohérences ainsi que les localisations imprécises. La codification comprend les vérifications et corrections suivantes :

- recherche des lieux de destination non trouvés dans les bases de données géographiques de SARER à l'aide de Google Maps, Pages Jaunes, etc. et correction ou ajout des lieux de destination dans la base de données;
- vérification des erreurs sur les noms de ville (ex. : Saint-Isidore-de-Clifton, en Estrie, ou Saint-Isidore, en Montérégie);
- vérification et correction des codes postaux incohérents (taille, caractères) ne présentant pas de correspondance dans la base de données et ajout des nouveaux codes postaux dans la base de données;
- validation du nombre de passagers présents dans la voiture en fonction du type de voiture (ex. : cinq passagers dans une minifourgonnette);
- suppression de l'information superflue en destination, si la municipalité de destination se trouvait à l'extérieur du territoire d'enquête.

C'est également à cette étape que certaines entrevues ont été rejetées. Pour qu'une entrevue soit valide et conservée dans le fichier, le site d'enquête, l'heure d'entrée et la municipalité de destination devaient absolument être connus. Une entrevue dont l'origine était inconnue était conservée, cette dernière étant identifiée au site d'enquête. Les entrevues dont le lieu d'origine est le même que le lieu de destination étaient également rejetées (excepté pour les véhicules lourds en tournée).

2.7.2 Contrôle

Le contrôle consistait en une validation plus approfondie des questionnaires. Entre autres, une vérification de la concordance entre :

- les lieux d'origine ou de destination (générateur, adresse, intersection, municipalité, province) et le poste d'enquête;
- la municipalité de résidence, d'origine ou de destination et le code postal;
- l'heure au poste d'enquête et le moment du déplacement opposé;
- la municipalité de destination et la municipalité du générateur, de la rue ou de l'intersection de destination.

2.7.3 Imputation

Après la validation et le contrôle des données, les champs essentiels aux analyses, dénommés « variables critiques », qui étaient restés vides devaient être imputés, c'est-à-dire qu'une valeur devait leur être attribuée. Les variables critiques à imputer pour chaque type d'enquête étaient les suivantes :

Tableau 2 – Imputation : variables critiques par type d'enquête

PLAQUES	VÉHICULES LÉGERS	VÉHICULES LOURDS
Motif	Motif	Type de déplacement
Moment inverse	Moment inverse	Fréquence
Heure inverse	Heure inverse	Configuration (classe de véhicules)
Classe de véhicules	Classe de véhicules	Moment inverse
Nombre d'occupants	Nombre d'occupants	Heure inverse

Pour les imputer, un appel à un donneur était fait, c'est-à-dire un autre questionnaire complet présentant les mêmes caractéristiques que le questionnaire à valeur manquante. Par exemple, le donneur pour un moment inverse à imputer devait présenter le même site d'enquête, le même type de véhicule, le même groupe d'heures de déplacement, le même but et à peu près la même distance origine-destination que le déplacement à imputer.

Une fois les variables critiques imputées, une dernière vérification a été faite concernant la concordance des variables entre elles, surtout entre le moment du déplacement opposé, l'heure du déplacement opposé et la distance origine-destination.

2.7.4 Raffinement géographique

Le raffinement géographique concernait tous les déplacements à destination imprécise. Pour qu'une entrevue soit valide, la destination devait comprendre au moins le nom de la municipalité de destination. Or, si un déplacement n'avait que la municipalité de destination et que cette dernière se trouvait à l'intérieur du territoire d'enquête, la destination était considérée comme étant imprécise.

Ces cas pouvaient être classés en deux catégories :

- destinations dont seule la municipalité est connue;
- destinations dont la rue est connue, mais sans numéro d'immeuble.

Dans le cas des destinations dont seule la municipalité était connue, une adresse, un générateur ou une intersection ont été imputés à partir des autres entrevues réalisées avec les conducteurs des véhicules se dirigeant dans la même municipalité. S'il n'y avait pas de donneur, on considérait le centre de la municipalité comme destination.

Dans le cas des destinations dont la rue est connue, mais sans numéro d'immeuble, un numéro d'immeuble a été imputé à partir des autres entrevues se destinant sur la même rue. S'il n'y avait aucun donneur, les coordonnées de la destination ont été codées sur le milieu de la rue.

2.7.5 Fusion des données

Avant de poursuivre avec le calcul des facteurs de pondération, les trois fichiers de l'Enquête-cordon (plaques, véhicules légers et véhicules lourds) ont été fusionnés afin de créer un seul fichier. Pour ce faire, de nouveaux champs ont dû être créés et certaines définitions de champ ont dû être revues pour assurer l'uniformité des données. Les particularités de la fusion sont les suivantes :

- le champ « Motif » a été fusionné en tenant compte du fait que les entrevues auprès des conducteurs de véhicules légers, contrairement aux entrevues réalisées par relevés de plaques, comprenaient le motif « Retour au domicile ». Les entrevues réalisées auprès des conducteurs de véhicules lourds ne comptaient pas de question sur le motif;
- le champ « Fréquence » n'a pas été fusionné puisque les réponses possibles des enquêtes par entrevues en bordure de route différaient trop de celles des enquêtes par relevés de plaques;
- la classification des véhicules a été normalisée pour les trois types d'enquêtes et a été utilisée pour le calcul des facteurs d'expansion (voir la section 2.7.6). Le tableau 3 présente la classification des véhicules retenue.

Tableau 3 – Classes de véhicules

Classes de véhicules communes	Bordure de route		Plaques
	Véhicules légers	Véhicules lourds	
1 – Véhicule léger	Auto, fourgonnette	---	Véhicule léger
2 – Camion léger/petit véhicule récréatif (VR)/minibus	Camion léger, minibus	---	Camion léger, petit VR, minibus
3 – Camion lourd (1 unité)/motorisé/VR/autobus	Véhicule motorisé ou récréatif, autobus	Camion porteur avec ou sans remorque, tracteur seul	Camion lourd (1 unité), VR, autobus, autocar
4 – Camion lourd (2 unités ou plus)	---	Tracteur avec remorque	Camion lourd (2 unités ou plus)
5 – Motocyclette	Motocyclette	---	Motocyclette
6 – Autre	Autre	Autre	Autre

2.7.6 Expansion

Une fois les données validées, corrigées, imputées et fusionnées dans un seul fichier, les facteurs d'expansion ont été calculés à partir des données de comptage relevées aux différents sites. Les facteurs d'expansion des entrevues en bordure de route (véhicules légers et lourds) ont été calculés ensemble puisque les entrevues se faisaient sur la même route au même moment. Un facteur d'expansion différent a été calculé pour les déplacements entrant et sortant du territoire.

Pour les déplacements entrants, l'équation suivante a été appliquée par poste d'enquête, par heure de passage et par classe de véhicules commune (telle qu'elle est définie à la section précédente) :

- FacdepEnt = Comptage véhicules entrants/Nombre d'entrevues relevées en entrée

Pour les déplacements sortants, l'équation suivante a été appliquée par poste d'enquête, par heure inverse et par classe de véhicules commune :

- FacdepSor = Comptage véhicules sortant/Nombre de déclarations de sortie (heure inverse)

3 RÉSULTATS GLOBAUX

Le tableau 4 présente le nombre de questionnaires valides ainsi que le nombre de déplacements pondérés selon le type d'enquête[1]. En moyenne, le taux de réponse pour les sites d'enquête par relevés de plaques d'immatriculation est de 28,3 % et de 87,3 % pour les sites d'enquête par entrevues en bordure de route. À titre de comparaison, lors de l'Enquête Origine-Destination 2011 de Trois-Rivières, les taux de réponse étaient d'environ 41 % (relevés de plaque d'immatriculation) et 97 % (entrevues en bordure de route).

Tableau 4 – Nombre de questionnaires et de déplacements par type d'enquête

Type d'enquête	Nombre de questionnaires	Nombre de déplacements
Relevés de plaques d'immatriculation	5 575	17 684
Entrevues en bordure de route – véhicules légers	8 776	10 159
Entrevues en bordure de route – véhicules lourds	789	882
Total	15 140	28 725

[1] Afin de simplifier la lecture, les données du rapport et des annexes ont été arrondies à l'unité. Cela pourrait expliquer certaines différences mineures en ce qui a trait aux totaux qu'on trouve dans le rapport et dans les annexes. Il est également à noter que les données présentées dans ce rapport sont des estimations. Dans le présent rapport, le nombre de déplacements fait référence aux déplacements pondérés, le nombre de questionnaires fait référence aux déplacements recensés tandis que le débit fait référence au nombre de véhicules comptés.

3.1 RÉPONSES AUX POSTES D'ENQUÊTE

Les tableaux 5 et 6 présentent, par site, par période et pour les 12 heures d'enquête, le débit entrant compté (pour toutes les classes de véhicules), le nombre de questionnaires validés ainsi que le taux de réponse. La période de pointe du matin est de 7 h à 9 h alors que la période de pointe de l'après-midi s'étend de 15 h à 18 h.

Tableau 5 – Taux de réponses valides pour les enquêtes par relevés de plaques

Site d'enquête	Période	Date du relevé	Débit compté	Questionnaires reçus validés	Taux de réponses (validés/comptés)
Site C	AM (7 h – 9 h)	25 sept. 2012	508	229	45,1 %
	PM (15 h – 18 h)	25 sept. 2012	522	139	26,6 %
	Total (7 h – 19 h)	25 sept. 2012	2 104	742	35,3 %
Site H[2]	AM (7 h – 9 h)	13 sept. 2012	553	249	45,0 %
	PM (15 h – 18 h)	12 sept. 2012	1 007	5	0,5 %
	Total (7 h – 19 h)	12 – 13 sept. 2012	2 843	535	18,8 %
Site K	AM (7 h – 9 h)	11 sept. 2012	196	68	34,7 %
	PM (15 h – 18 h)	11 sept. 2012	467	138	29,6 %
	Total (7 h – 19 h)	11 sept. 2012	1 407	370	26,3 %
Site N	AM (7 h – 9 h)	20 sept. 2012	1 392	465	33,4 %
	PM (15 h – 18 h)	19 sept. 2012	2 375	664	28,0 %
	Total (7 h – 19 h)	19 – 20 sept. 2012	8 230	2 448	29,7 %
Site R	AM (7 h – 9 h)	18 sept. 2012	1 080	403	37,3 %
	PM (15 h – 18 h)	17 sept. 2012	1 376	452	32,8 %
	Total (7 h – 19 h)	17 – 18 sept. 2012	4 723	1 480	31,3 %

[2] À noter que la période de l'après-midi du site H (plaques) ne sera pas analysée puisque des problèmes sont survenus lors de l'expédition postale de certains des questionnaires (plaques relevées de 14 h à 19 h).

Tableau 6 – Taux de réponses valides pour les enquêtes en bordure de route

Site d'enquête	Période	Date du relevé	Débit compté	Questionnaires reçus validés	Taux de réponses (validés/comptés)
Site A	AM (7 h – 9 h)	18 sept. 2012	233	220	94,4 %
	PM (15 h – 18 h)	17 sept. 2012	239	214	89,5 %
	Total (7 h – 19 h)	17 – 18 sept. 2012	926	819	88,4 %
Site D	AM (7 h – 9 h)	25 sept. 2012	374	346	92,5 %
	PM (15 h – 18 h)	25 sept. 2012	483	431	89,2 %
	Total (7 h – 19 h)	25 sept. 2012	1 707	1 549	90,7 %
Site F	AM (7 h – 9 h)	27 sept. 2012	266	249	93,6 %
	PM (15 h – 18 h)	26 sept. 2012	233	206	88,4 %
	Total (7 h – 19 h)	26 – 27 sept. 2012	1 041	936	89,9 %
Site J	AM (7 h – 9 h)	13 sept. 2012	296	238	80,4 %
	PM (15 h – 18 h)	12 sept. 2012	565	383	67,8 %
	Total (7 h – 19 h)	12 – 13 sept. 2012	1 736	1 302	75,0 %
Site M	AM (7 h – 9 h)	11 oct. 2012	154	133	86,4 %
	PM (15 h – 18 h)	11 oct. 2012	288	269	93,4 %
	Total (7 h – 19 h)	11 oct. 2012	1 010	916	90,7 %
Site O	AM (7 h – 9 h)	11 sept. 2012	201	173	86,1 %
	PM (15 h – 18 h)	11 sept. 2012	359	306	85,2 %
	Total (7 h – 19 h)	11 sept. 2012	1 130	984	87,1 %
Site P	AM (7 h – 9 h)	20 sept. 2012	132	121	91,7 %
	PM (15 h – 18 h)	19 sept. 2012	249	229	92,0 %
	Total (7 h – 19 h)	19 – 20 sept. 2012	675	609	90,2 %
Site Q	AM (7 h – 9 h)	27 sept. 2012	336	279	83,0 %
	PM (15 h – 18 h)	26 sept. 2012	829	634	76,5 %
	Total (7 h – 19 h)	26 – 27 sept. 2012	1 780	1 449	81,4 %
Site S	AM (7 h – 9 h)	3 oct. 2012	229	213	93,0 %
	PM (15 h – 18 h)	3 oct. 2012	359	329	91,6 %
	Total (7 h – 19 h)	3 oct. 2012	1 084	1 001	92,3 %

3.2 DÉCOUPAGE D'ANALYSE

Pour les prochaines analyses, les figures 2 et 3 présentent les découpages internes utilisés (selon les grands secteurs et les secteurs municipaux de l'Enquête-ménages). Le tableau 7 présente la liste des grands secteurs de l'Enquête Origine-Destination 2012 de Sherbrooke[3], et le tableau 8 présente le nom de chacun des secteurs municipaux. Ensuite, la figure 4 illustre de quelle façon le territoire externe a été découpé.

Il est toutefois à noter que, même si les analyses sont présentées ici sous un découpage en très grandes régions, les données comportent des informations de localisation précises qui permettent au besoin une exploitation à partir de découpages géographiques beaucoup plus fins.

Tableau 7 – Liste des grands secteurs de l'Enquête-ménages 2012 de Sherbrooke

Grands secteurs	Description
A	Arrondissement de Brompton
B	Arrondissement de Fleurimont
C	Arrondissement de Lennoxville
D	Arrondissement du Mont-Bellevue
E	Arrondissement de Rock Forest–Saint-Élie–Deauville
F	Arrondissement de Jacques-Cartier
G	Portion enquêtée de la MRC du Haut-Saint-François
H	Portion enquêtée de la MRC du Val-Saint-François
I	Portion enquêtée de la MRC de Coaticook
J	Portion enquêtée de la MRC de Memphrémagog

[3] Il est à noter que les désignations des arrondissements correspondent à celles de 2012.

Figure 2 – Découpage du territoire interne par grands secteurs de l'Enquête-ménages 2012 de Sherbrooke

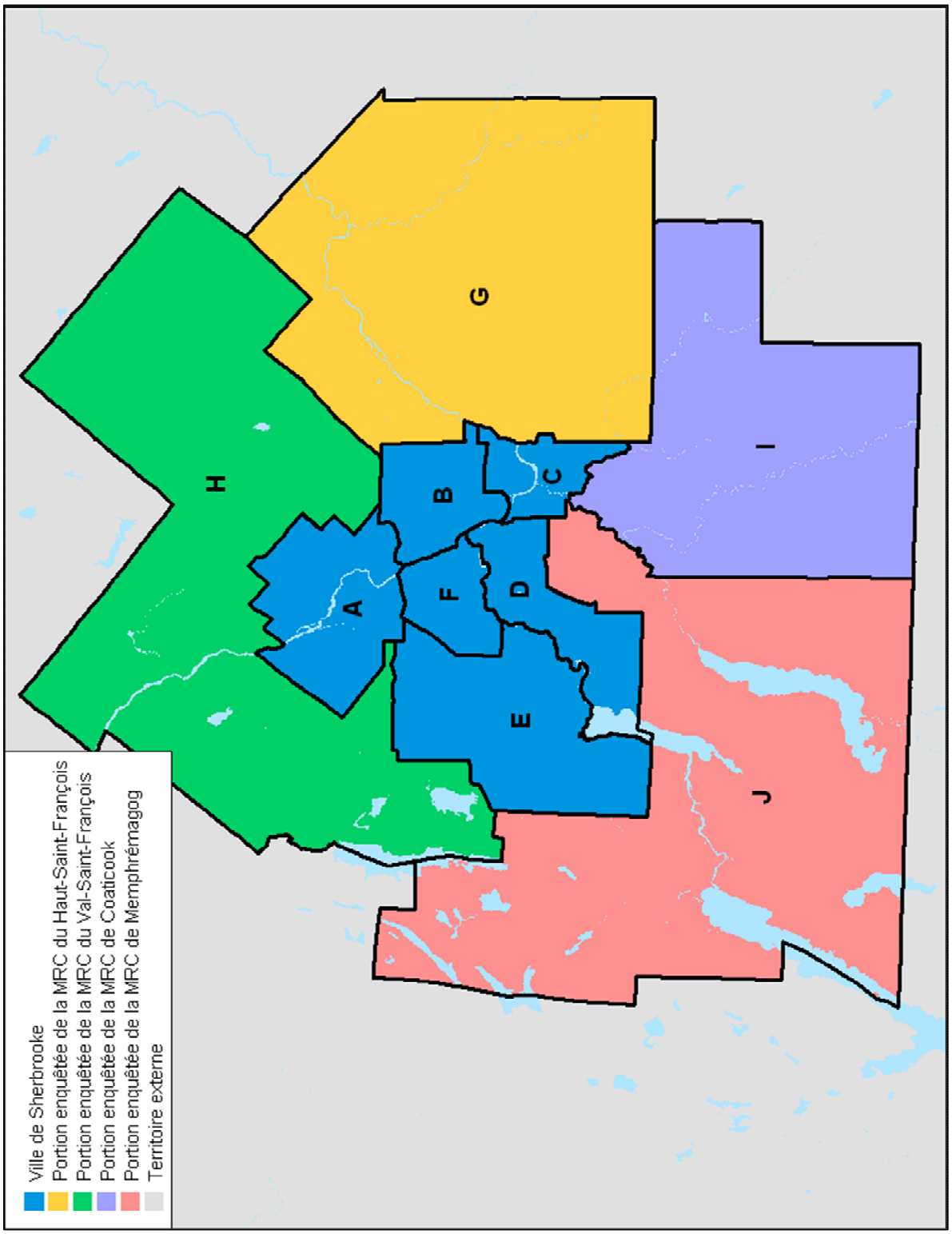


Tableau 8 – Liste des secteurs municipaux de l'Enquête-ménages 2012 de Sherbrooke

SM 2012	Nom SM 2012
1	Sherbrooke – Centre-ville
2	Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est
3	Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord
4	Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est
5	Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest
6	Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est
7	Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest
8	Sherbrooke – Lennoxville
9	Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est
10	Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest
11	Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest
12	Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord
13	Sherbrooke – Fleurimont Nord
14	Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est
15	Sherbrooke – Rock Forest Sud
16	Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud
17	Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord
18	Sherbrooke – Deauville
19	Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford
20	Saint-Denis-de-Brompton et Orford
21	Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli
22	Sherbrooke – Brompton et Stoke
23	Ascot Corner, East Angus et Westbury
24	Cookshire-Eaton et Martinville
25	Compton et Waterville
26	Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff
27	Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)
28	Magog – Périphérie (Magog et Omerville)

Figure 3 – Découpage du territoire interne par secteur municipal de l'Enquête-ménages 2012 de Sherbrooke

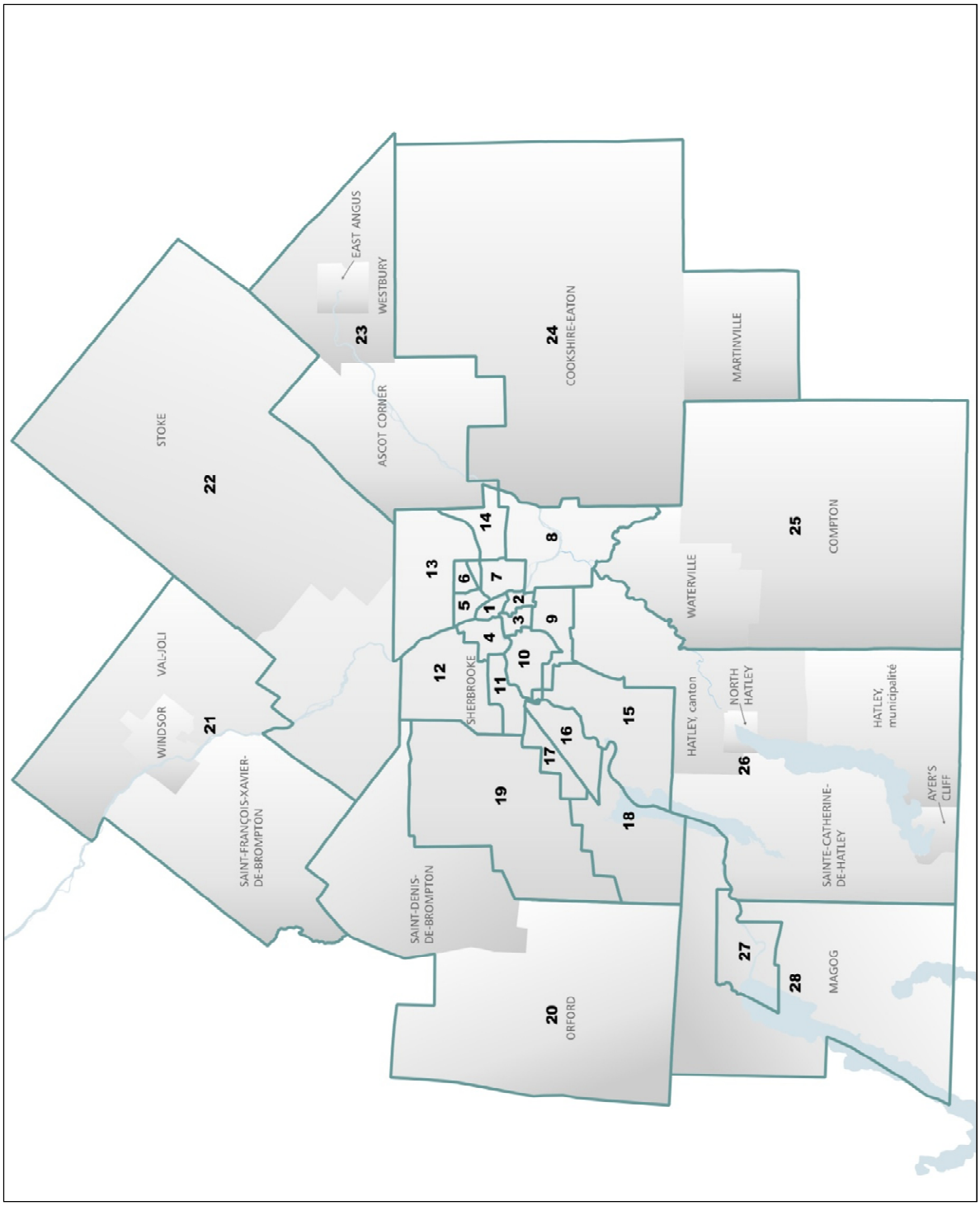
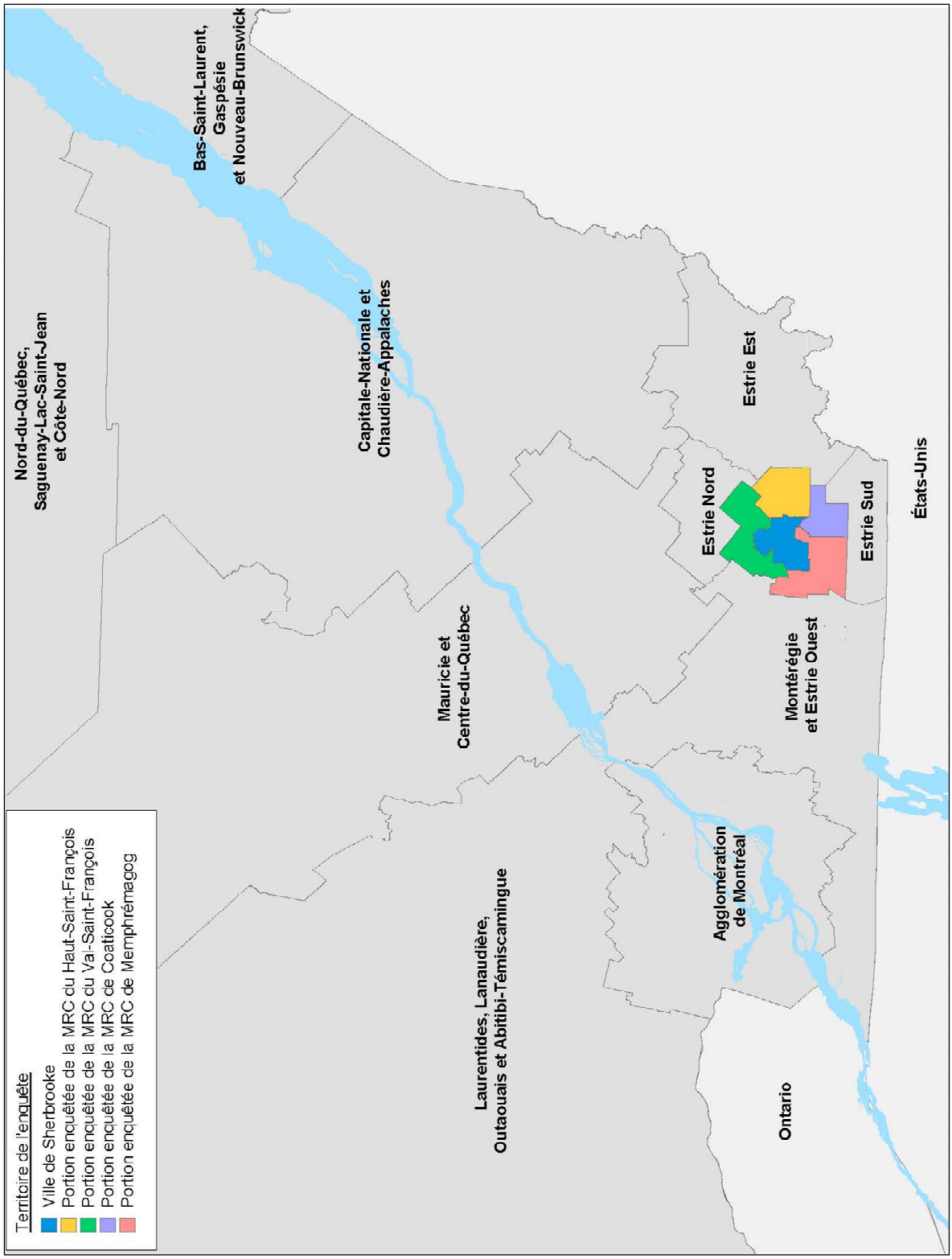


Figure 4 – Découpage du territoire externe – Enquête-cordon 2012 de Sherbrooke



3.3 ANALYSE GLOBALE

3.3.1 Période de pointe du matin

Le tableau 9 présente, pour la période de pointe du matin (PPAM, 7 h à 9 h), le nombre de véhicules entrant sur le territoire par site d'enquête[4], selon la région d'origine. Le tableau 10 présente le nombre de déplacements selon la région de destination. Selon le tableau 9, pour la période de pointe du matin, environ 5 900 véhicules entrent sur le territoire d'enquête par l'un des sites d'enquête. De ce nombre, 24 % entrent à partir du site N (Autoroute 10, Magog) et 18 % à partir du site R (Autoroute 55, Melbourne). Les sites H (Route 147, Compton) et C (Route 112, Westbury) affichent respectivement 9 % et 8 % des déplacements entrants. Les déplacements proviennent en majorité des régions limitrophes au territoire d'enquête, soit des régions de la Montérégie et Estrie Ouest, de l'Estrie Nord et de l'Estrie Sud. Certains des sites d'enquête se trouvent tout juste à l'intérieur du territoire, ce qui explique que certains lieux d'origine se trouvent également à l'intérieur du territoire.

Au tableau 10, on constate que la grande majorité des véhicules provenant de l'extérieur ont une destination à l'intérieur du territoire d'enquête (91 %). Ils se destinent en plus forte proportion vers la ville de Sherbrooke (58 %), puis vers la MRC de Memphrémagog (17 %). Les déplacements de transit (entrant sur le territoire d'étude pour en ressortir) comptent pour 9 % des déplacements pour la période de pointe du matin, la plupart se destinent dans les régions de l'Estrie, la Montérégie, de la Chaudière-Appalaches ou vers les États-Unis.

3.3.2 Période de pointe de l'après-midi

Le tableau 11 présente, pour la période de pointe de l'après-midi (PPPM, 15 h à 18 h), le nombre de véhicules entrant sur le territoire par site d'enquête, selon la région d'origine. Le tableau 12 présente le nombre de déplacements selon la région de destination. L'après-midi, on compte près de 8 300 véhicules entrant sur le territoire, dont 40 % par le site N (Autoroute 10, Magog), 23 % par le site R (Autoroute 55, Melbourne), 14 % par le site Q (Route 222, Saint-Denis-de-Brompton) et 10 % par le site J (Route 141, Standstead-Est). En ce qui a trait à la destination, 88 % des véhicules se destinent à l'intérieur même du territoire et 12 % ne font que passer. La plupart des déplacements de transit se destinent vers les régions de l'Estrie, de la Montérégie, de la Chaudière-Appalaches, vers l'agglomération de Montréal ou encore vers les États-Unis. Le nombre de déplacements de transit est plus élevé l'après-midi que le matin.

Les résultats détaillés par secteurs municipaux sont présentés aux annexes 5 et 6. L'annexe 5 montre les matrices synthèses des déplacements entrant par secteurs municipaux de destination pour les périodes de pointe du matin (7 h à 9 h) et de l'après-midi (15 h à 18 h), et ce, pour tous les modes et motifs. L'annexe 6 présente les matrices origine-destination pour les véhicules entrants par site d'enquête pour les deux périodes de pointe, pour tous les modes et motifs.

---

[4] Voir la liste et la carte des sites à la section 2.2.

Tableau 9 – Déplacements entrants, tous motifs, selon l'origine, PPAM

Déplacements entrants Tous motifs PPAM (7 h à 9 h)	Régions d'origine																				
	Interne	Externe																		Total	
		Estrie Nord	Estrie Sud	Estrie Est	Montérégie et Estrie Ouest	Agglomération de Montréal	Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	Mauricie et Centre-du-Québec	Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	Nord-du-Québec, Saguenay–Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	États-Unis								
Site A	1	224	0	0	0	0	0	4	3	0	0	0	0	232	4 %						
Site C	6	381	0	40	0	0	0	20	44	0	0	10	0	502	8 %						
Site D	0	4	0	337	0	0	0	0	31	0	0	0	1	374	6 %						
Site F	148	0	8	106	0	0	0	0	1	0	0	0	2	266	5 %						
Site H	0	0	541	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	541	9 %						
Site J	3	0	284	4	0	2	0	0	0	0	0	0	2	295	5 %						
Site K	0	0	179	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	194	3 %						
Site M	4	0	0	0	147	0	0	0	0	0	0	0	0	151	3 %						
Site N	29	0	0	0	964	381	9	0	3	0	0	5	0	1 391	24 %						
Site O	0	0	0	0	195	4	0	0	0	0	0	0	0	199	3 %						
Site P	0	0	0	0	122	5	1	1	1	0	0	0	0	131	2 %						
Site Q	4	0	0	0	328	2	1	0	0	0	0	0	0	335	6 %						
Site R	5	275	0	0	190	38	7	464	79	0	0	10	0	1 068	18 %						
Site S	4	183	0	0	10	2	0	27	1	0	0	0	0	227	4 %						
Total	204	1 067	1 012	487	1 956	436	18	516	163	0	0	26	20	5 906							

Tableau 10 – Déplacements entrants, tous motifs, selon la destination, PPAM

Déplacements entrants Tous motifs PPAM (7 h à 9 h)	Régions de destination																								
	Interne						Externe																		Total
	Ville de Sherbrooke	MRC du Haut-Saint-François	MRC du Val-Saint-François	MRC de Coaticook	MRC de Memphrémagog	Total interne	Estrie Nord	Estrie Sud	Estrie Est	Montérégie et Estrie Ouest	Agglomération de Montréal	Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	Mauricie et Centre-du-Québec	Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	Nord-du-Québec, Saguenay–Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	États-Unis	Total externe	
Site A	140	1	72	0	7	221	2	1	0	2	4	0	3	0	0	0	0	1	11	232
Site C	314	131	4	0	6	455	0	2	16	15	8	0	4	0	0	0	2	0	47	502
Site D	183	118	14	4	10	330	1	6	8	10	12	0	5	0	0	0	0	2	44	374
Site F	140	93	3	0	6	243	3	0	7	4	1	1	3	3	0	0	0	0	23	266
Site H	399	13	2	100	4	518	0	0	2	0	10	0	9	2	0	0	0	0	23	541
Site J	62	1	0	1	160	224	0	8	2	19	27	2	2	6	2	0	1	1	71	295
Site K	70	3	3	0	82	158	0	3	0	8	13	0	4	8	0	0	0	0	36	194
Site M	43	0	1	1	95	141	0	6	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	10	151
Site N	844	22	23	5	367	1 262	5	32	29	0	0	0	3	17	0	0	3	40	129	1 391
Site O	66	0	0	0	125	190	0	2	0	4	0	0	1	1	0	0	0	0	9	199
Site P	61	1	1	0	65	128	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	3	131
Site Q	238	6	61	2	15	322	3	1	1	3	0	0	2	0	0	0	0	2	13	335
Site R	816	17	85	10	49	977	5	22	11	12	12	0	0	5	0	0	0	25	91	1 068
Site S	53	4	164	0	2	224	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	227
Total	3 430	411	433	123	994	5 391	23	84	76	81	91	3	35	43	2	0	6	71	515	5 906
	58 %	7 %	7 %	2 %	17 %	91 %	0 %	1 %	1 %	1 %	2 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	1 %	9 %	

Tableau 11 – Déplacements entrants, tous motifs, selon l'origine, PPPM

| Déplacements entrants Tous motifs PPPM (15 h à 18 h) | Régions d'origine | | |

Tableau 12 – Déplacements entrants, tous motifs, selon la destination, PPPM

| Déplacements entrants Tous motifs PPPM (15 h à 18 h) | Régions de destination | | |

4 RÉSULTATS PAR POSTE D'ENQUÊTE

4.1 ENQUÊTES EN BORDURE DE ROUTE

Cette section présente les résultats des enquêtes en bordure de route par site d'enquête. Le nombre de déplacements fait référence aux déplacements pondérés, le nombre de questionnaires fait référence aux déplacements recensés tandis que le débit fait référence au nombre de véhicules comptés.

4.1.1 Site A – Route 249 en direction sud, à Saint-Claude

4.1.1.1 Débits et taux d'occupation

Le tableau 13 présente les débits et les taux d'occupation des véhicules au site A, près de Saint-Claude, par type de véhicules.

Tableau 13 – Débits par type de véhicules, à Saint-Claude, sur la route 249 (site A)

Site A	PPAM (7 h à 9 h)			PPPM (15 h à 18 h)		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	% Véh. lourds	Véhicules légers	Véhicules lourds	% Véh. lourds
Entrant	225	7	3 %	225	11	5 %
Sortant	149	7	5 %	373	5	1 %
Total	374	14	4 %	598	16	3 %

En après-midi, plus de camions entrent sur le territoire qu'il en sort. Pour ces deux périodes, le nombre total de camions est environ le même. Toutefois, leur part (%) est plus élevée le matin.

Le taux moyen d'occupation des véhicules légers en période de pointe du matin est similaire à celui relevé au cours de l'après-midi; ils sont respectivement de 1,36 et de 1,40.

4.1.1.2 Motifs de déplacement

Les motifs de déplacement des véhicules légers en période de pointe du matin sont illustrés à la figure 5, et ceux en période de pointe de l'après-midi, à la figure 6.

En période de pointe du matin, la majorité des usagers se déplacent dans le but de se rendre à leur lieu de travail (62 %). Le deuxième motif de déplacement le plus important est le motif « Magasinage/Affaires personnelles » (20 %), suivi du motif « Études » (9 %).

En période de pointe de l'après-midi, le motif « Retour au domicile » prédomine pour les déplacements entrant sur le territoire par le site A, avec 58 %, suivi du motif « Travail », à 18 %, et des motifs « Magasinage/Affaires personnelles » (9 %) et « Vacances/Loisirs/Visite » (8 %).

Figure 5 – Motifs des déplacements recensés à Saint-Claude, sur la route 249 (site A), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement

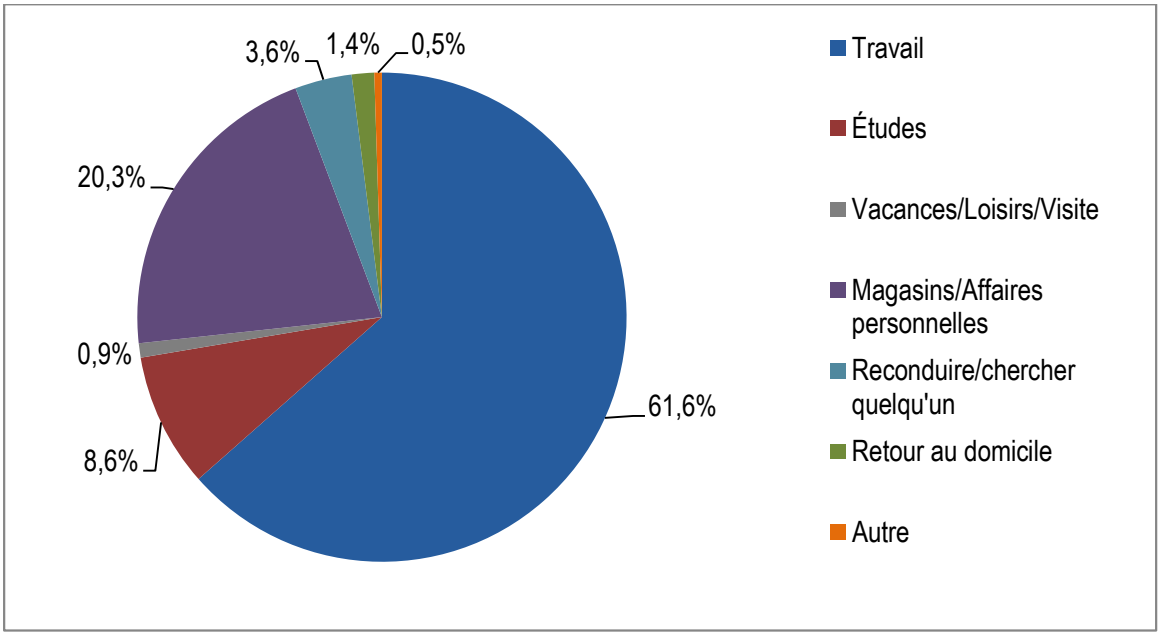
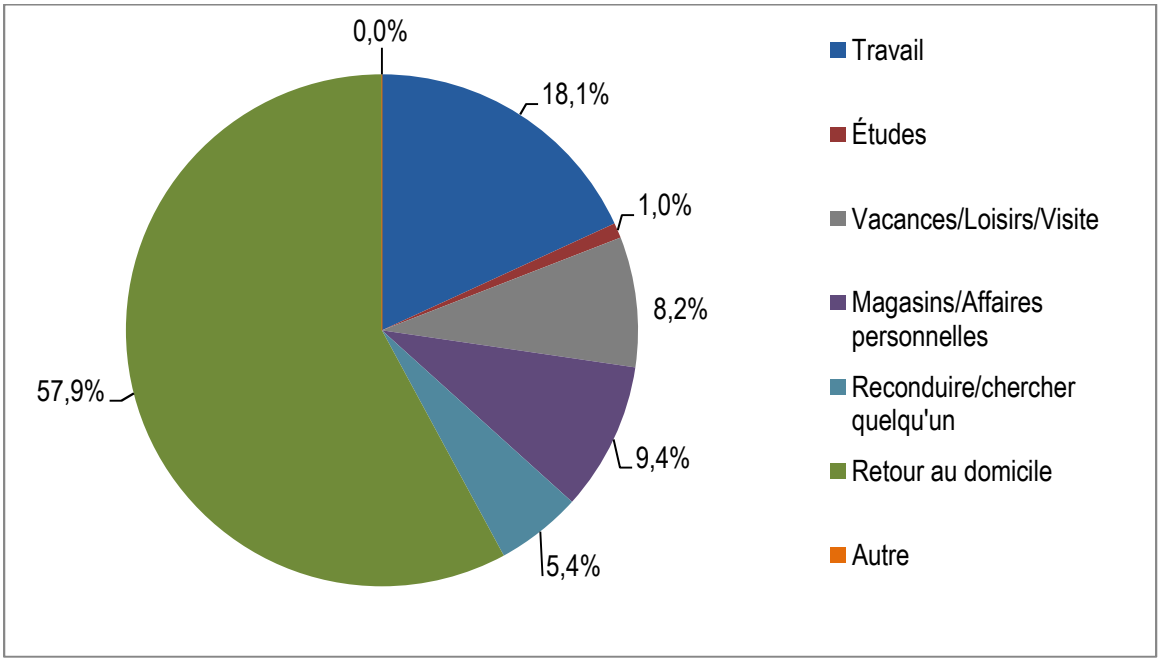


Figure 6 – Motifs des déplacements recensés à Saint-Claude, sur la route 249 (site A), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement



4.1.1.3 Synthèse des déplacements

Les figures 7 et 8 présentent les principales origines et destinations des automobilistes empruntant la route 249 en direction sud, à la hauteur de Saint-Claude, en périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les figures 9 et 10, quant à elles, illustrent la répartition des origines et des destinations par grands secteurs en périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

En période de pointe du matin, 232 véhicules entrent sur le territoire par la route 249. La presque totalité de ces véhicules provient du secteur situé près du site de relevés, soit de la région de l'Estrie Nord (96 % des véhicules). Les destinations principales sont la ville de Sherbrooke (61 %) et la MRC du Val-Saint-François (31 %).

En période de pointe de l'après-midi, 238 déplacements entrants sont recensés au site A, soit environ la même quantité que le matin. Le schéma des déplacements est très similaire à celui observé le matin. En effet, l'origine principale est la région de l'Estrie Nord, avec 95 % des déplacements, et les deux principales destinations sont la ville de Sherbrooke (56 %) et la MRC du Val-Saint-François (32 %), soit dans environ les mêmes proportions que celles observées le matin.

Figure 7 – Synthèse des déplacements à Saint-Claude, sur la route 249, en direction sud (PPAM et tous motifs)

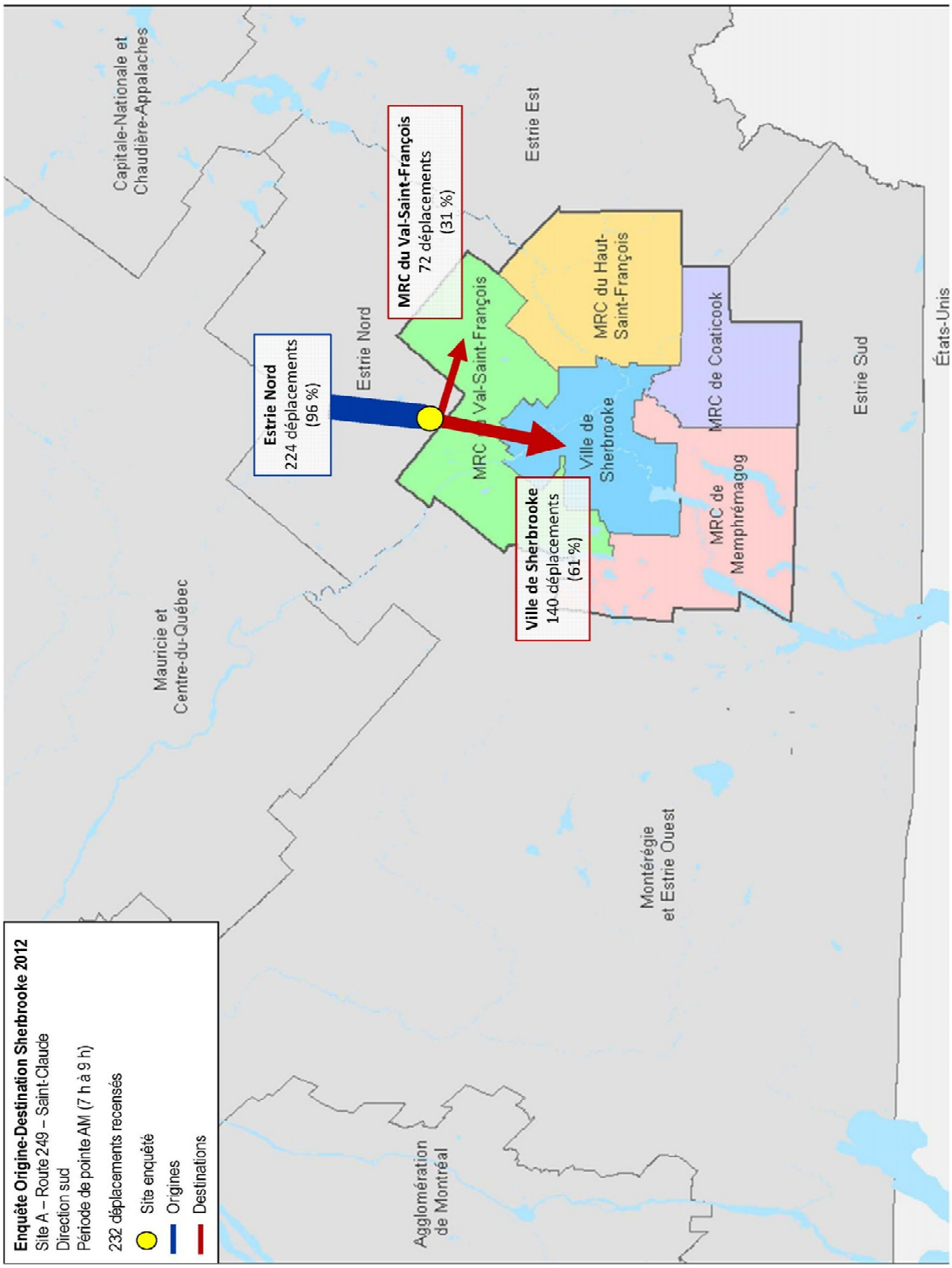


Figure 8 – Synthèse des déplacements à Saint-Claude, sur la route 249, en direction sud (PPPM et tous motifs)

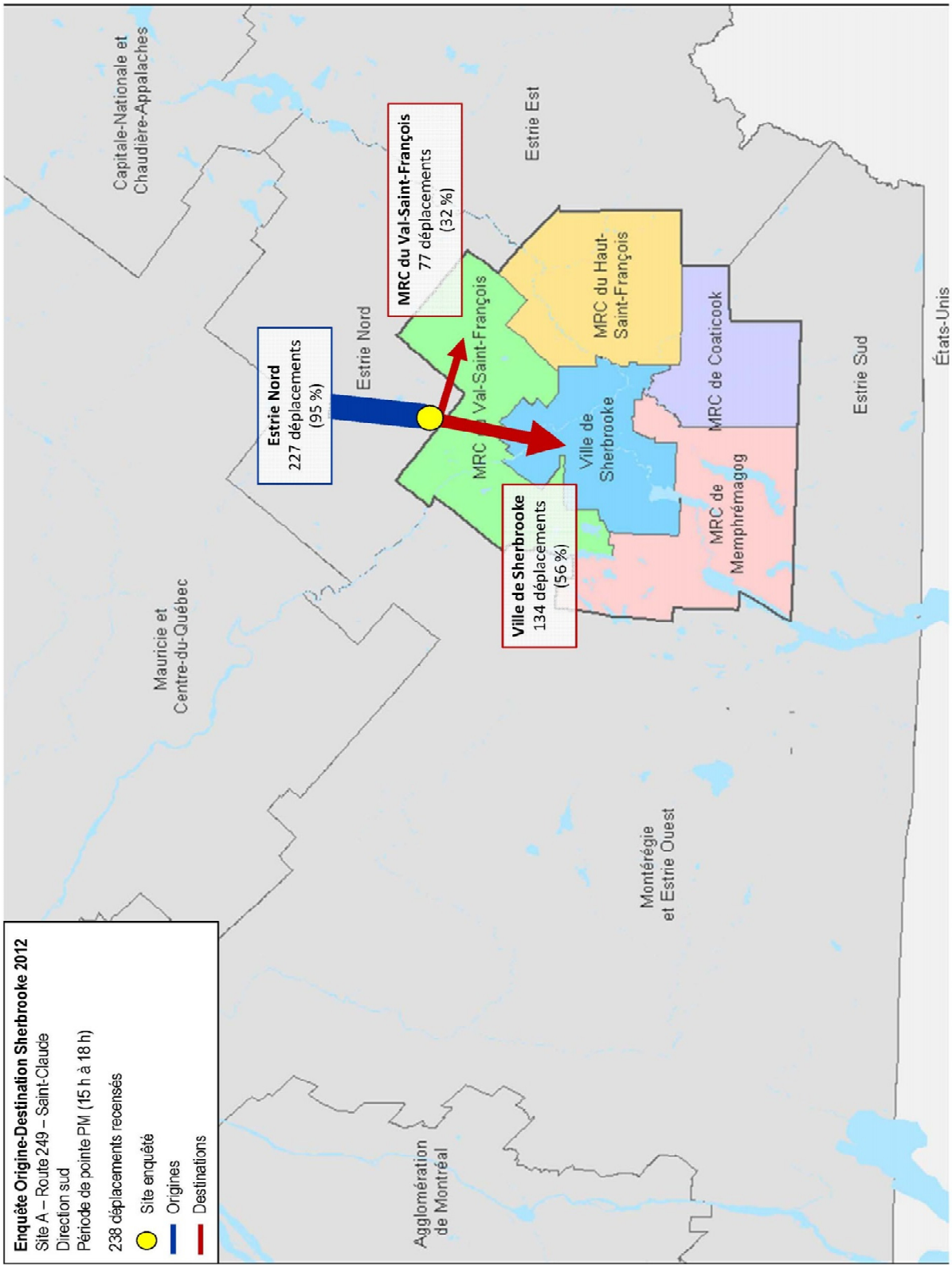


Figure 9 – Principales origines pour les déplacements recensés à Saint-Claude, sur la route 249, en direction sud (PPAM et PPPM)

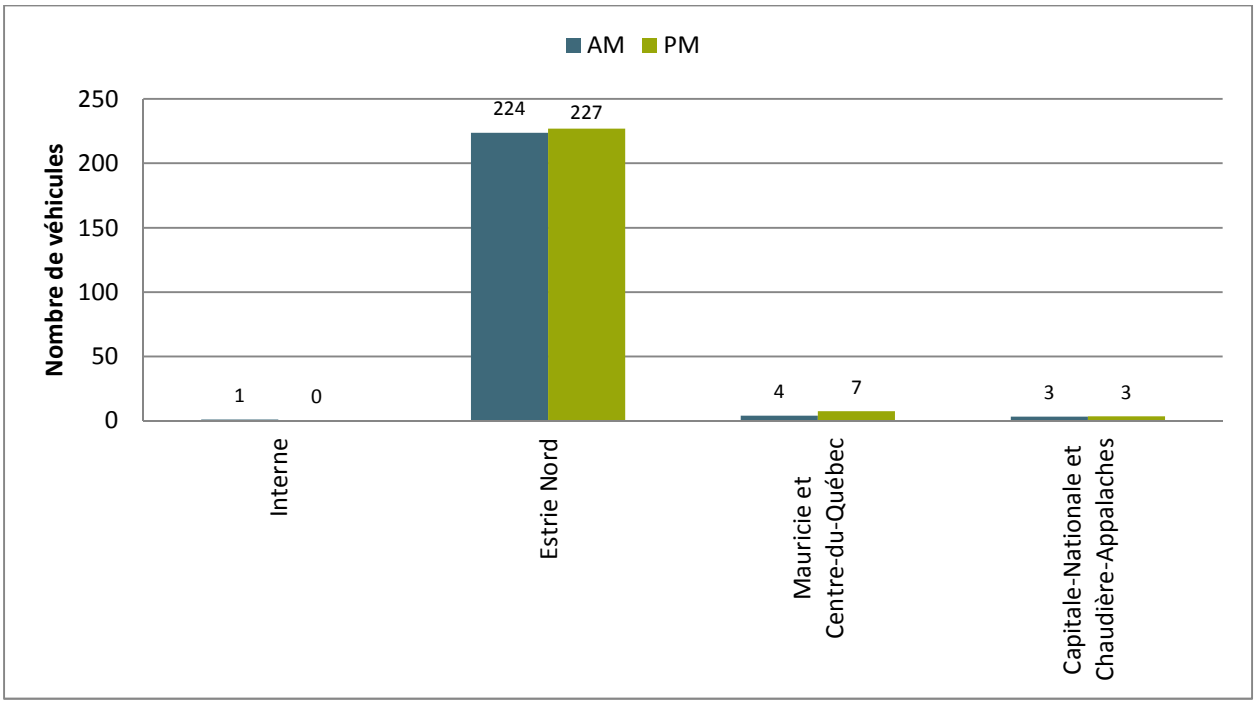
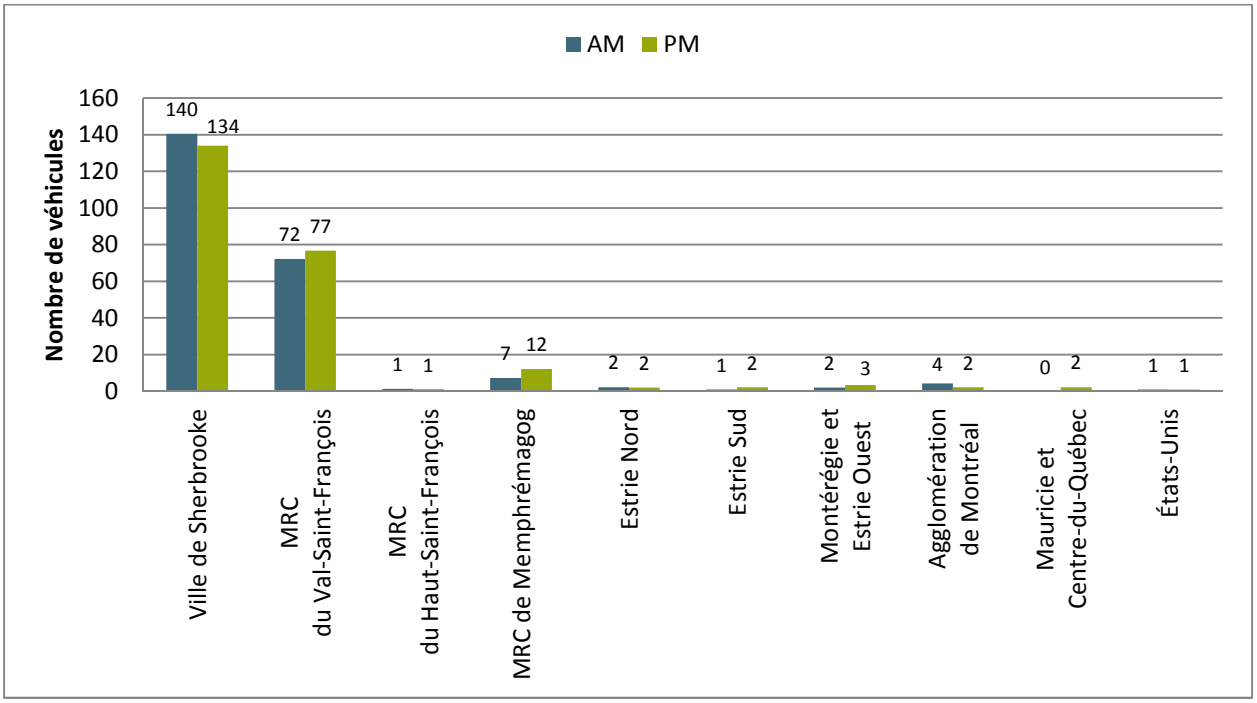


Figure 10 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Saint-Claude, sur la route 249, en direction sud (PPAM et PPPM)



Le tableau 14 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site A en période de pointe du matin. La paire Asbestos-Sherbrooke est celle qui se démarque du lot.

Tableau 14 – Principales paires origine-destination recensées à Saint-Claude, sur la route 249, en direction sud (PPAM)

Origine	Destination	Déplacements
Asbestos	Sherbrooke	72
Saint-Georges-de-Windsor	Sherbrooke	23
Asbestos	Windsor	22
Wotton	Sherbrooke	22

Le tableau 15 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site A en période de pointe de l'après-midi. Tout comme pour le matin, la paire Asbestos-Sherbrooke est la plus importante.

Tableau 15 – Principales paires origine-destination recensées à Saint-Claude, sur la route 249, en direction sud (PPPM)

Origine	Destination	Déplacements
Asbestos	Sherbrooke	81
Asbestos	Windsor	23
Saint-Georges-de-Windsor	Sherbrooke	21

4.1.2 Site D – Route 108 en direction ouest, à Bury

4.1.2.1 Débits et taux d'occupation

Le tableau 16 présente les débits et les taux d'occupation des véhicules au site D, sur la route 108, près de Bury, par type de véhicule.

Tableau 16 – Débits par type de véhicules, à Bury, sur la route 108 (site D)

Site D	PPAM (7 h à 9 h)			PPPM (15 h à 18 h)		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds
Entrant	336	38	11 %	397	86	22 %
Sortant	202	44	22 %	539	71	13 %
Total	538	82	15 %	936	157	17 %

En après-midi, plus de camions entrent sur le territoire qu'il en sort. On observe l'inverse le matin. Le nombre total de camions et leur part (%) sont plus élevés l'après-midi que le matin.

Le taux moyen d'occupation des véhicules légers en période de pointe du matin est semblable au taux moyen d'occupation relevé au cours de l'après-midi; ils sont respectivement de 1,40 et de 1,41.

4.1.2.2 Motifs de déplacement

Les motifs de déplacement des véhicules légers, en période de pointe du matin, sont illustrés à la figure 11, et ceux en période de pointe de l'après-midi, à la figure 12.

En période de pointe du matin, la majorité des usagers se déplacent dans le but de se rendre à leur lieu de travail (47 %). Le deuxième motif de déplacement le plus important est le motif « Magasinage/Affaires personnelles » (22 %), suivi du motif « Études » (11 %).

En période de pointe de l'après-midi, le motif « Retour au domicile » est le motif prédominant pour les véhicules entrant sur le territoire par le site D, avec 44 %, suivi du motif « Travail », avec 23 %, et des motifs « Vacances/Loisirs/Visite » (17 %) et « Magasinage/Affaires personnelles » (11 %).

Figure 11 – Motifs des déplacements recensés à Bury, sur la route 108 (site D), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement

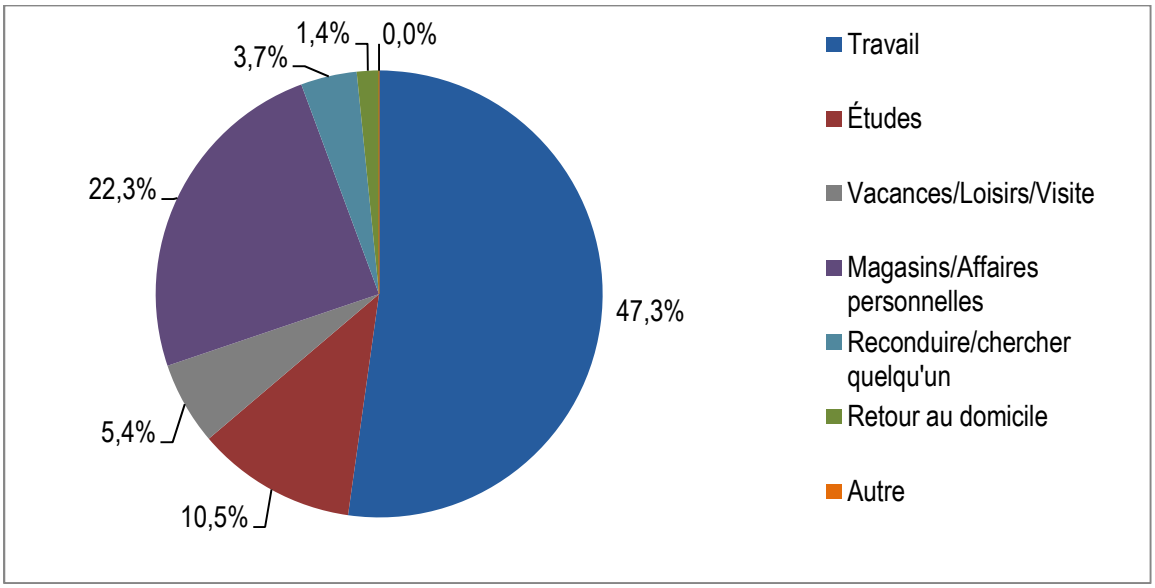
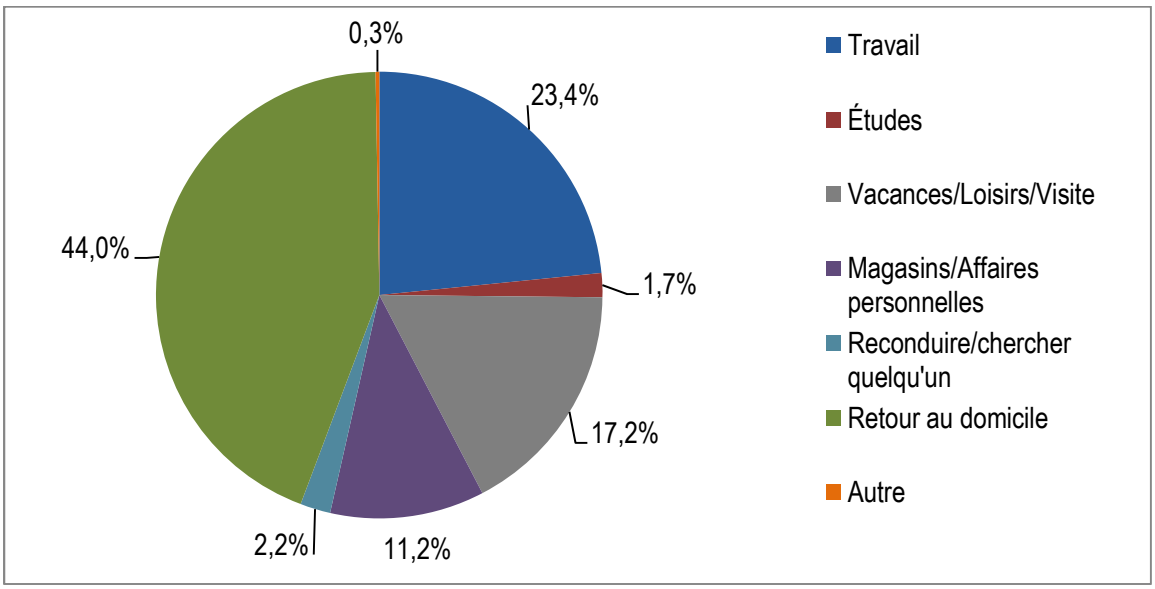


Figure 12 – Motifs des déplacements recensés à Bury, sur la route 108 (site D), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement



4.1.2.3 Synthèse des déplacements

Les figures 13 et 14 présentent les principales origines et destinations des automobilistes empruntant la route 108 en direction ouest, à la hauteur de Bury, en périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les figures 15 et 16, quant à elles, illustrent la répartition des origines et des destinations en périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

En période de pointe du matin, 374 véhicules entrent sur le territoire par la route 108. La presque totalité de ces véhicules provient du secteur situé près du site de relevés, soit de la région de l'Estrie Est (90 % des véhicules). Les destinations principales sont la ville de Sherbrooke (49 %) et la MRC du Haut-Saint-François (32 %).

En période de pointe de l'après-midi, 483 déplacements entrants sont recensés au site D, soit environ 25 % de plus que le nombre observé le matin. Le schéma des déplacements diffère quelque peu en après-midi. En effet, l'origine principale demeure la région de l'Estrie Est, mais avec 83 % des déplacements. La part restante des déplacements entrants provient des régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches (14 %). Les deux principales destinations sont la ville de Sherbrooke (44 %) et la MRC du Haut-Saint-François (30 %), soit environ dans les mêmes proportions que celles observées le matin.

Figure 13 – Synthèse des déplacements à Bury, sur la route 108, en direction ouest (PPAM et tous motifs)

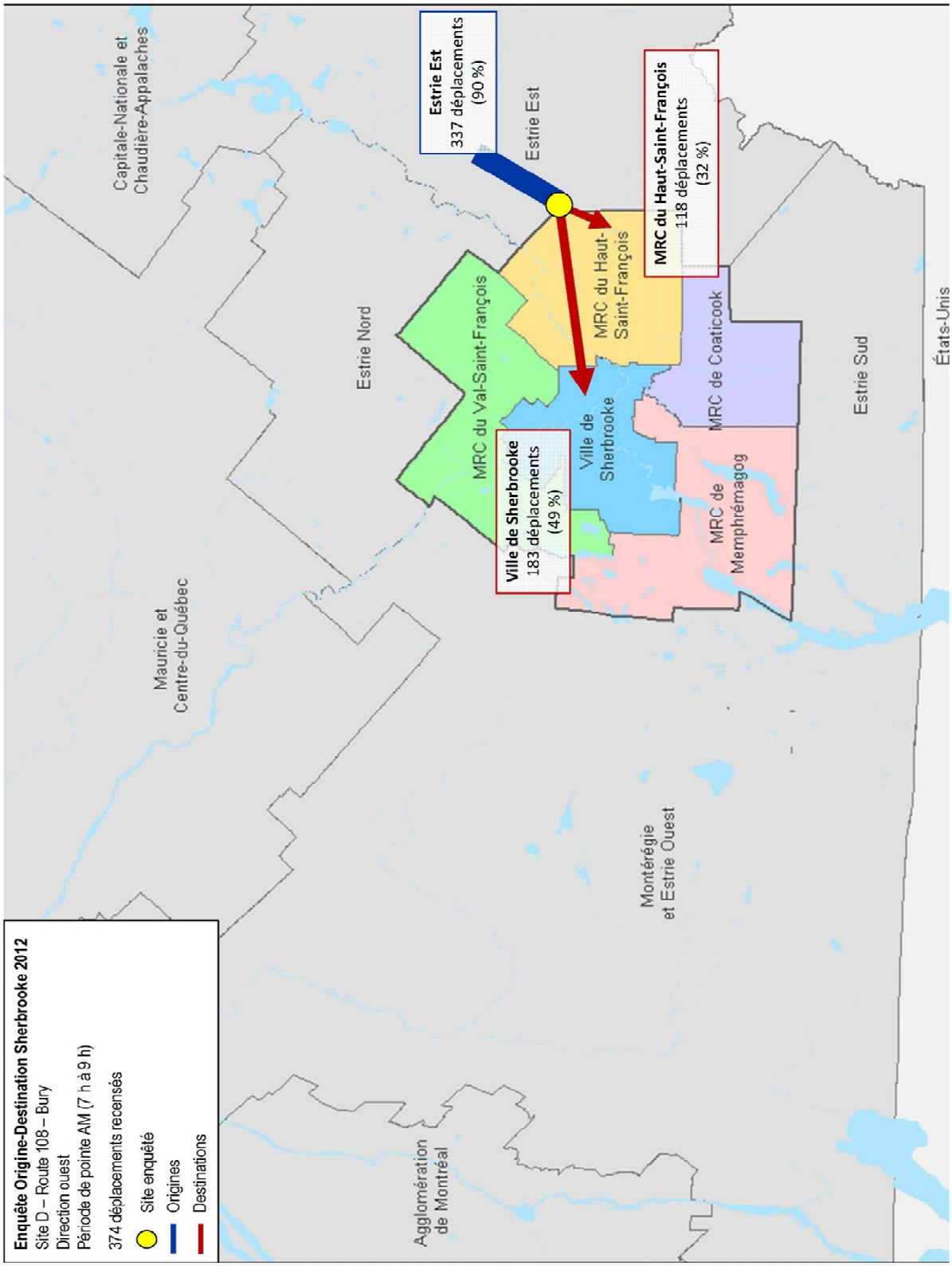


Figure 14 – Synthèse des déplacements à Bury, sur la route 108, en direction ouest (PPPM et tous motifs)

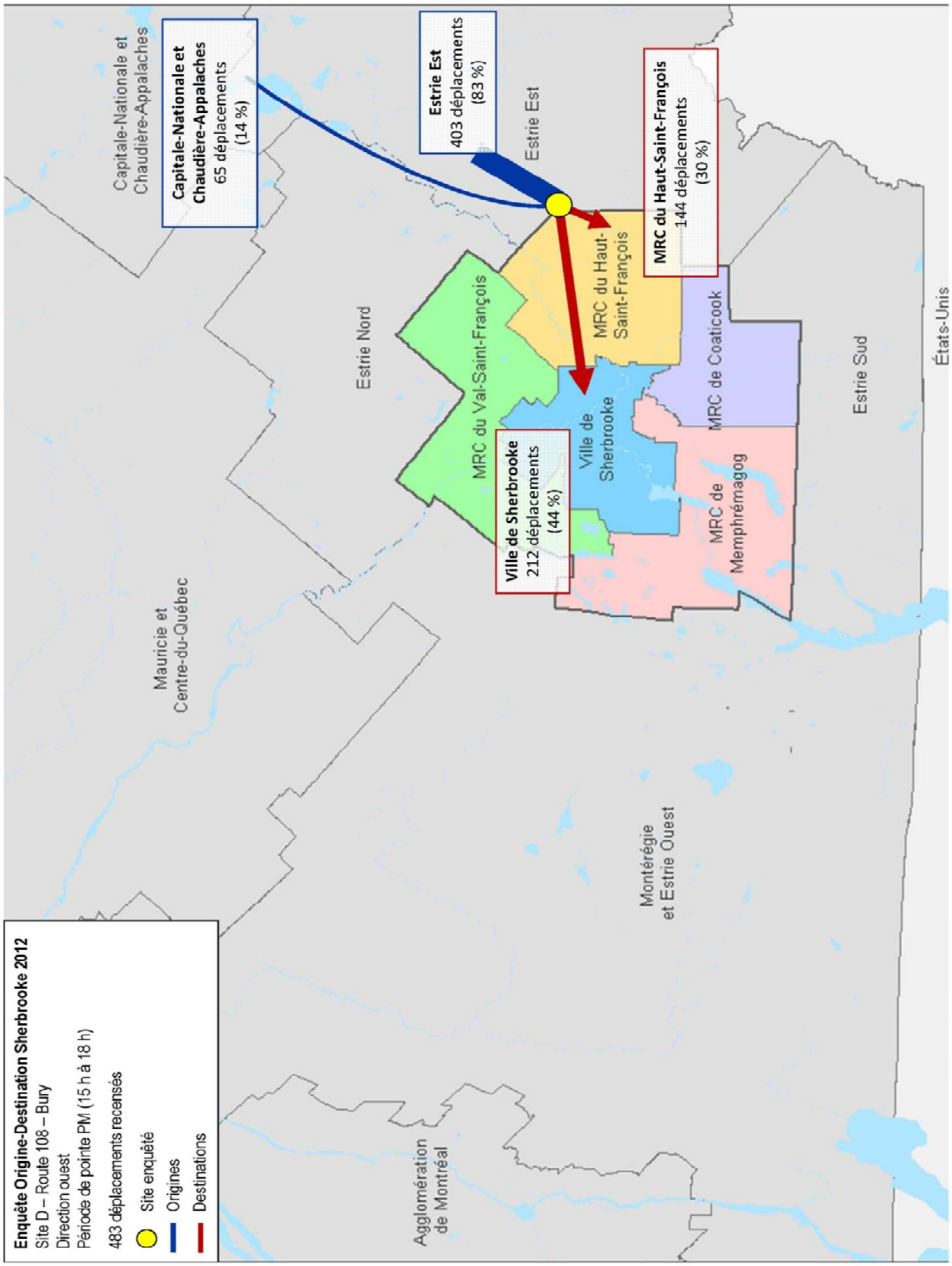


Figure 15 – Principales origines pour les déplacements recensés à Bury, sur la route 108, en direction ouest (PPAM et PPPM)

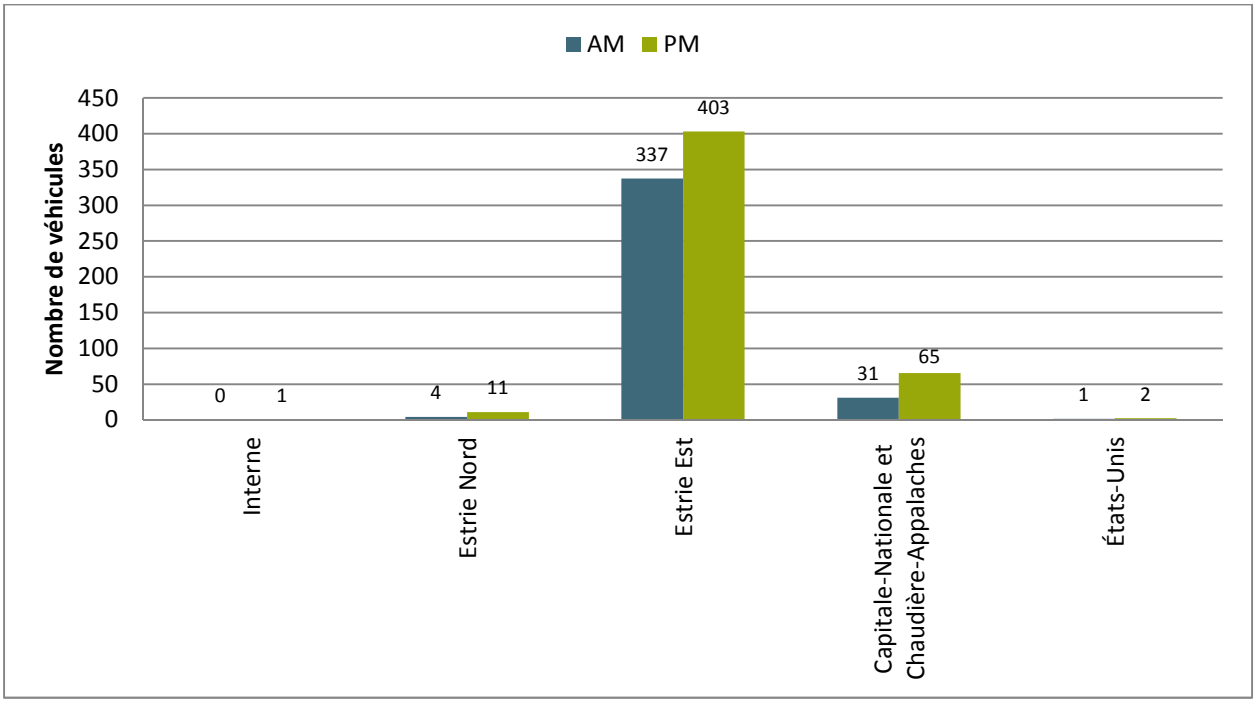
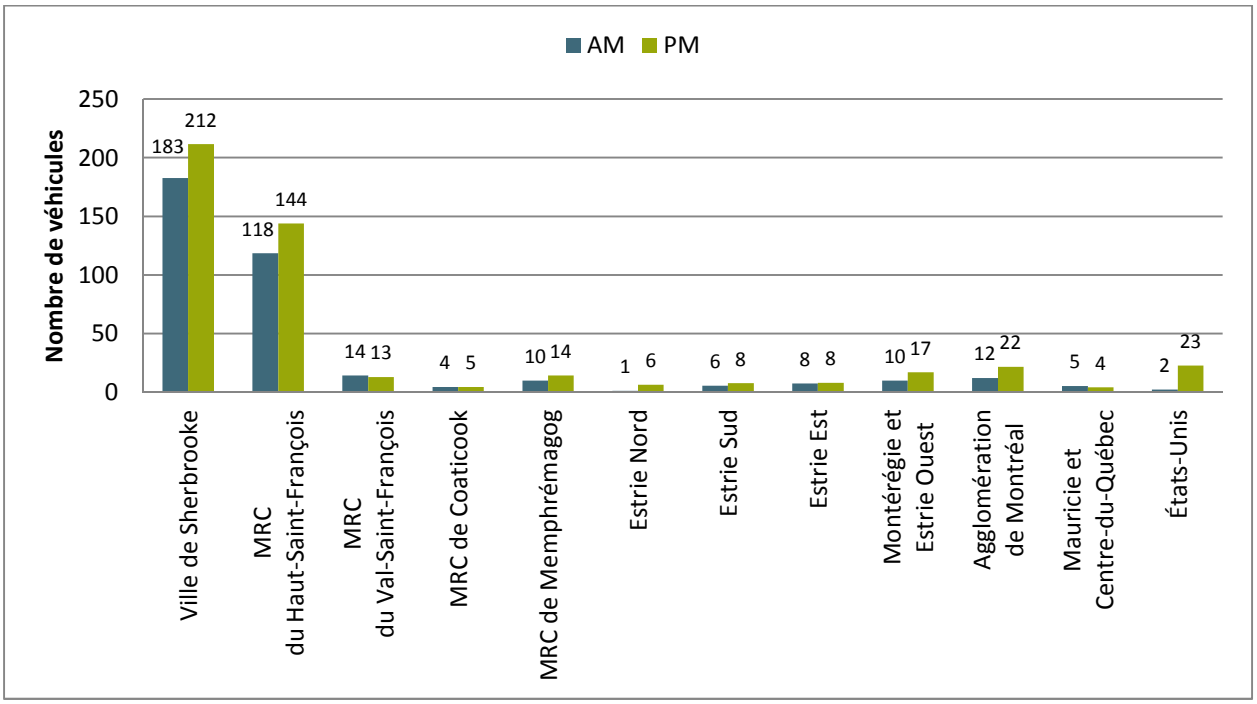


Figure 16 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Bury, sur la route 108, en direction ouest (PPAM et PPPM)



Le tableau 17 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site D en période de pointe du matin. La paire Bury-Sherbrooke est celle qui se démarque le plus.

Tableau 17 – Principales paires origine-destination recensées à Bury, sur la route 108, en direction ouest (PPAM)

Origine	Destination	Déplacements
Bury	Sherbrooke	63
Lac-Mégantic	Sherbrooke	45
Bury	Cookshire-Eaton	27
Bury	East Angus	25

Le tableau 18 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site D en période de pointe de l'après-midi. Contrairement au matin, la paire Lac-Mégantic-Sherbrooke devient la plus importante.

Tableau 18 – Principales paires origine-destination recensées à Bury, sur la route 108, en direction ouest (PPPM)

Origine	Destination	Déplacements
Lac-Mégantic	Sherbrooke	70
Bury	Sherbrooke	49
Bury	Cookshire-Eaton	36
Bury	East Angus	27

4.1.3 Site F – Route 210 en direction ouest, à Cookshire-Eaton

4.1.3.1 Débits et taux d'occupation

Le tableau 19 présente les débits et les taux d'occupation des véhicules au site F, sur la route 210, près de Cookshire-Eaton, par type de véhicule.

Tableau 19 – Débits par type de véhicules à Cookshire-Eaton, sur la route 210 (site F)

Site F	PPAM (7 h à 9 h)			PPPM (15 h à 18 h)		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds
Entrant	246	19	8 %	205	27	13 %
Sortant	101	10	10 %	396	22	6 %
Total	347	29	8 %	601	49	8 %

Que ce soit le matin ou l'après-midi, plus de camions entrent sur le territoire qu'il en sort. En après-midi, le nombre total de camions est plus important que celui observé le matin. De plus, la part des véhicules lourds (%) demeure la même pour les deux périodes de pointe.

Le taux moyen d'occupation des véhicules légers en période de pointe du matin est de 1,32 et celui de l'après-midi est de 1,29.

4.1.3.2 *Motifs de déplacement*

Les motifs de déplacement pour les véhicules légers en période de pointe du matin sont illustrés à la figure 17 et ceux en période de pointe de l'après-midi, à la figure 18.

En période de pointe du matin, la majorité des usagers se déplacent dans le but de se rendre à leur lieu de travail (57 %). Le deuxième motif de déplacement le plus important est le motif « Magasinage/Affaires personnelles » (17 %), suivi du motif « Études » (10 %).

En période de pointe de l'après-midi, le motif « Retour au domicile » est le motif prédominant pour les déplacements entrant sur le territoire par le site F, avec 45 %, suivi du motif « Travail », avec 23 %, et des motifs « Magasinage/Affaires personnelles » (15 %) et « Vacances/Loisirs/Visite » (10 %).

Figure 17 – Motifs des déplacements recensés à Cookshire-Eaton, sur la route 210 (site F), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement

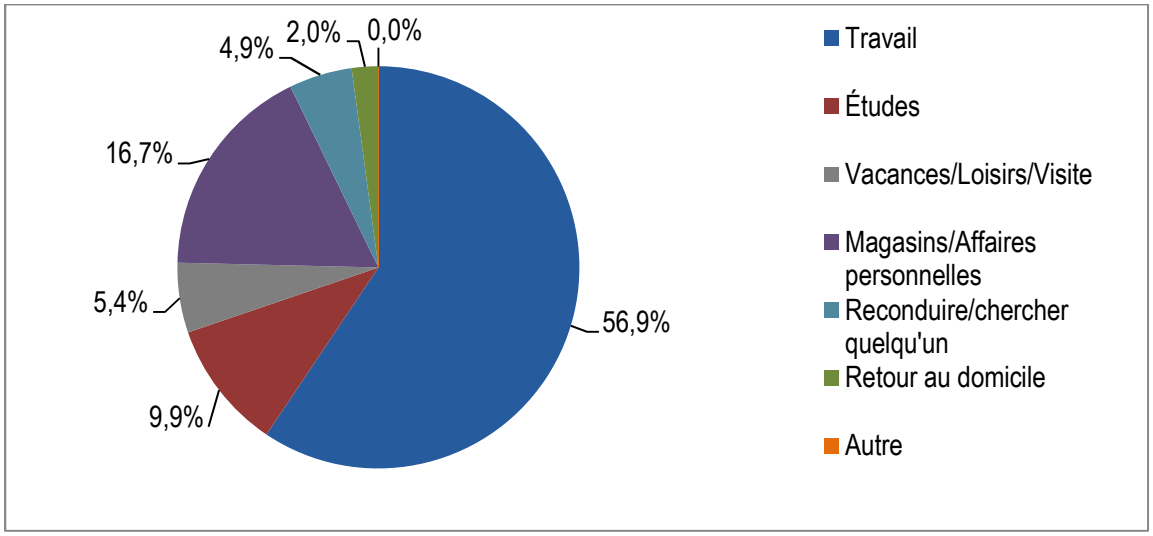
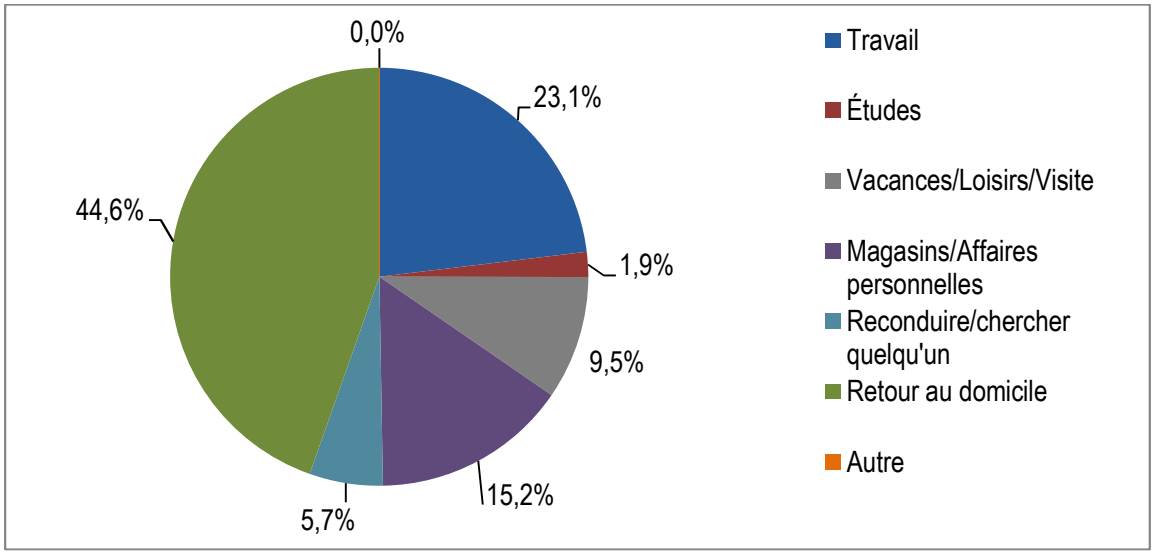


Figure 18 – Motifs des déplacements recensés à Cookshire-Eaton, sur la route 210 (site F), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement



4.1.3.3 Synthèse des déplacements

Les figures 19 et 20 présentent les principales origines et destinations des automobilistes empruntant la route 210 en direction ouest, à la hauteur de Cookshire-Eaton, en périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les figures 21 et 22, quant à elles, illustrent la répartition des origines et des destinations en périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

En période de pointe du matin, 266 véhicules entrent sur le territoire par la route 210. Les véhicules proviennent des deux régions avoisinantes, soit de la région de la MRC du Haut-Saint-François (56 % des véhicules) et de la région de l'Estrie Est (40 % des véhicules). Les destinations principales sont la ville de Sherbrooke (53 %) et la MRC du Haut-Saint-François (35 %).

En période de pointe de l'après-midi, 233 déplacements entrants sont recensés au site F, un nombre un peu moindre que le matin. Le schéma des déplacements est très similaire à celui observé le matin. En effet, les origines principales sont la MRC du Haut-Saint-François et l'Estrie Est, avec respectivement 50 % et 41 % des déplacements, et les deux principales destinations sont la MRC du Haut-Saint-François (50 %) et la ville de Sherbrooke (32 %). On remarque par contre qu'en après-midi, les proportions de déplacements dont la destination est la MRC du Haut-Saint-François sont plus élevées.

Figure 19 – Synthèse des déplacements à Cookshire-Eaton, sur la route 210, en direction ouest (PPAM et tous motifs)

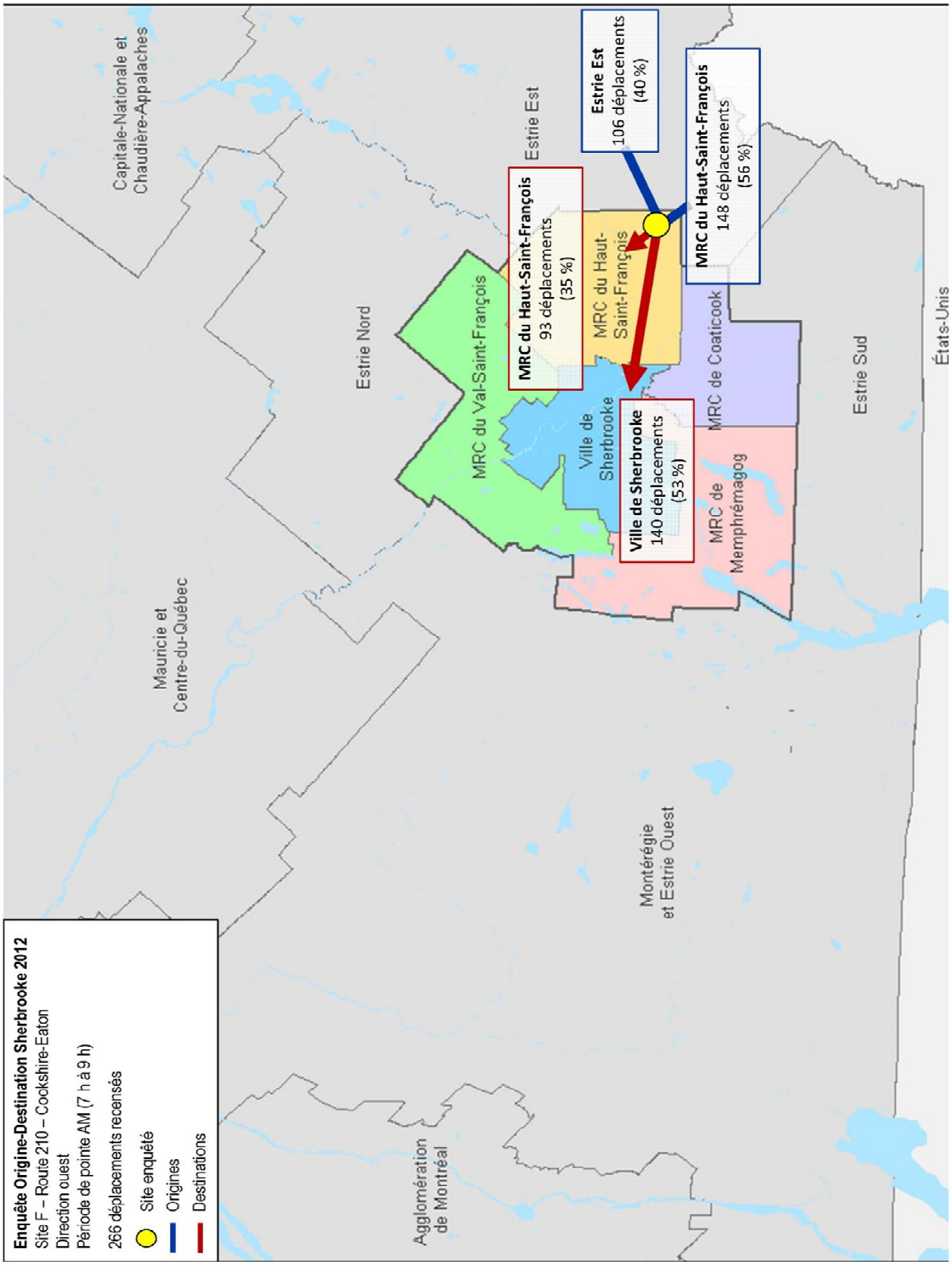


Figure 20 – Synthèse des déplacements à Cookshire-Eaton, sur la route 210, en direction ouest (PPPM et tous motifs)

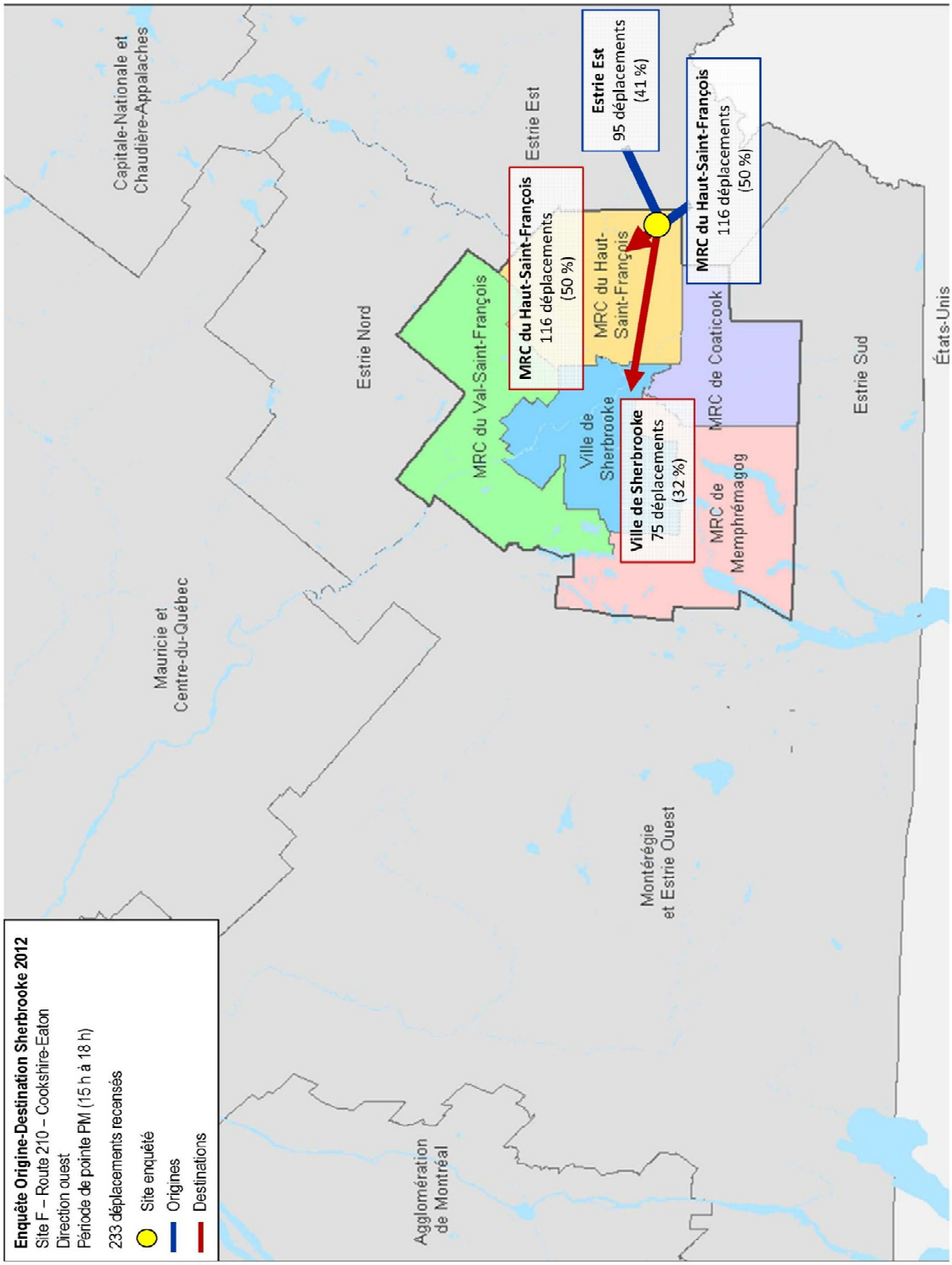


Figure 21 – Principales origines pour les déplacements recensés à Cookshire-Eaton, sur la route 210, en direction ouest (PPAM et PPPM)

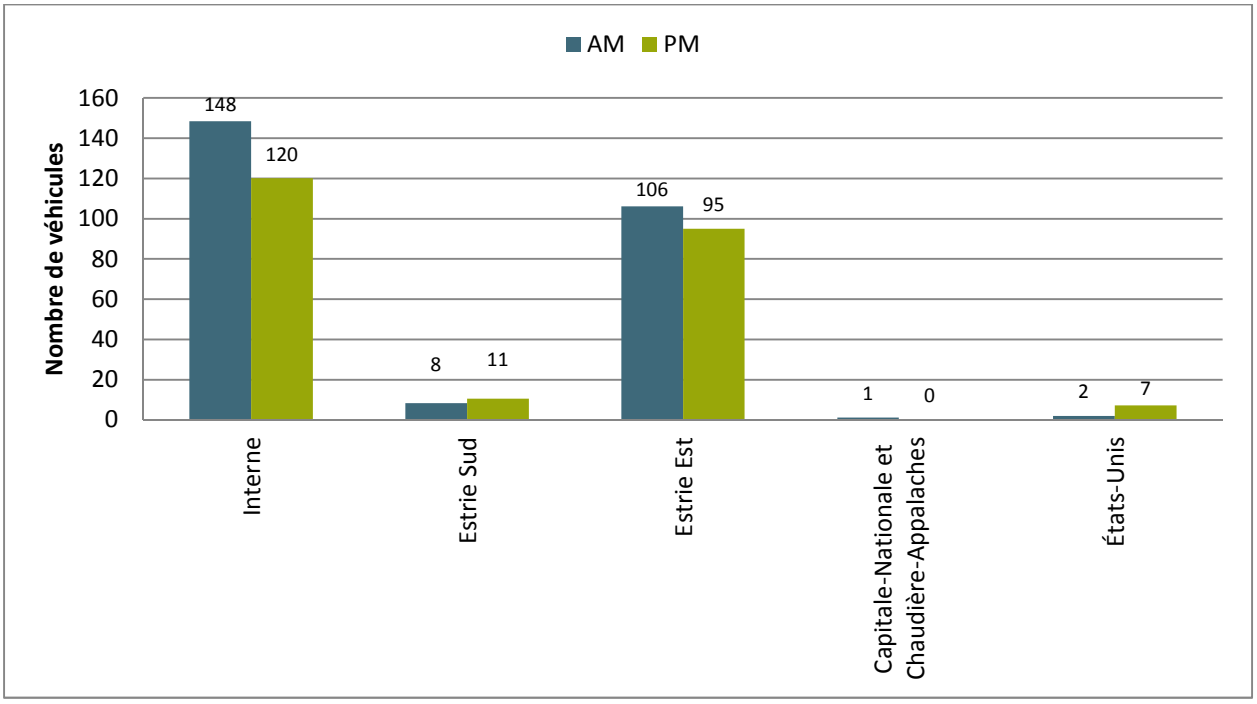
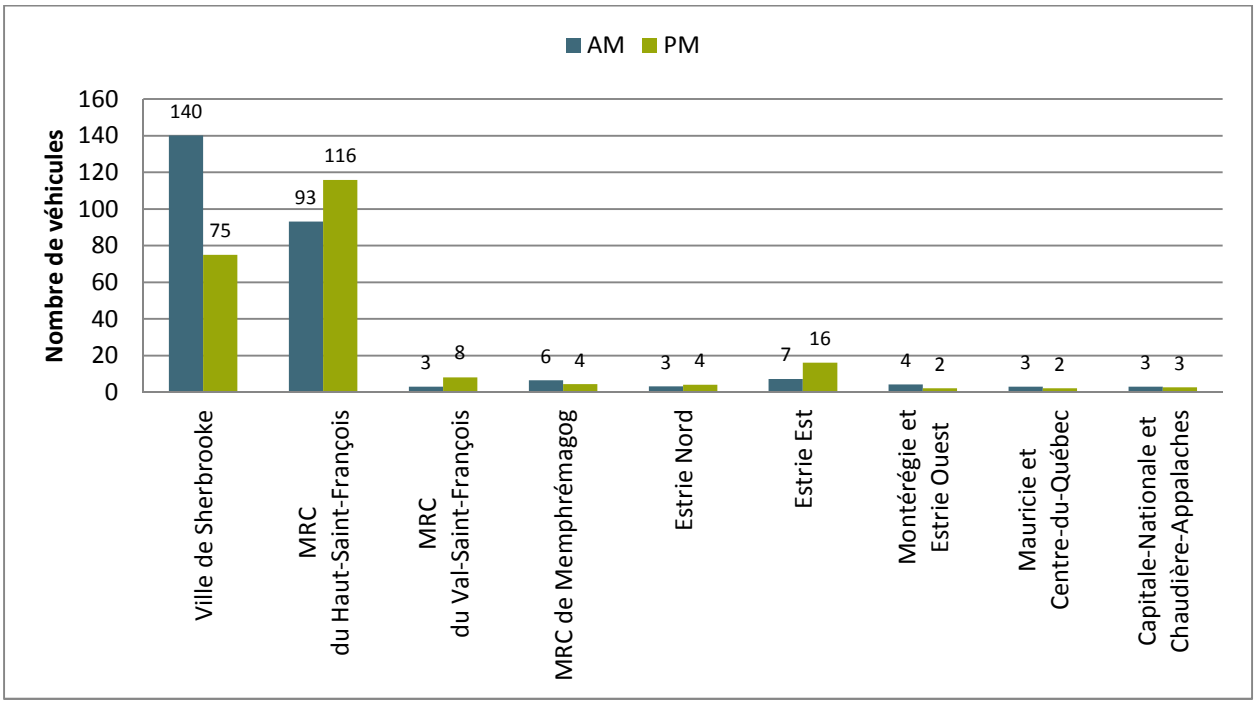


Figure 22 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Cookshire-Eaton, sur la route 210, en direction ouest (PPAM et PPPM)



Le tableau 20 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site F en période de pointe du matin. La paire Sawyerville-Sherbrooke est celle qui se démarque du lot.

Tableau 20 – Principales paires origine-destination recensées à Cookshire-Eaton, sur la route 210, en direction ouest (PPAM)

Origine	Destination	Déplacements
Sawyerville	Sherbrooke	81
Sawyerville	Cookshire-Eaton	35
Saint-Isidore-de-Clifton	Sherbrooke	35

Le tableau 21 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site F en période de pointe de l'après-midi. Contrairement aux données observées le matin, c'est la paire Sawyerville-Cookshire-Eaton qui se démarque le plus, suivie de la paire Sawyerville-Sherbrooke.

Tableau 21 – Principales paires origine-destination recensées à Cookshire-Eaton, sur la route 210, en direction ouest (PPPM)

Origine	Destination	Déplacements
Sawyerville	Cookshire-Eaton	44
Sawyerville	Sherbrooke	35
Saint-Isidore-de-Clifton	Sherbrooke	19

4.1.4 Site J – Route 141 en direction nord, à Stanstead-Est

4.1.4.1 Débits et taux d'occupation

Le tableau 22 présente les débits et les taux d'occupation des véhicules au site J, sur la route 141, près de Stanstead-Est, par type de véhicules.

Tableau 22 – Débits par type de véhicules, à Stanstead-Est, sur la route 141 (site J)

Site J	PPAM (7 h à 9 h)			PPPM (15 h à 18 h)		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	% Véh. lourds	Véhicules légers	Véhicules lourds	% Véh. lourds
Entrant	253	42	17 %	518	46	9 %
Sortant	293	5	2 %	475	19	4 %
Total	546	47	9 %	993	65	7 %

Aux périodes de pointe du matin et de l'après-midi, plus de camions entrent sur le territoire qu'il en sort. En après-midi, le nombre total de camions est supérieur à celui observé le matin. Cependant, la part des véhicules lourds (%) est plus élevée le matin.

Le taux moyen d'occupation des véhicules légers en période de pointe du matin est inférieur à celui relevé au cours de l'après-midi; ils sont respectivement de 1,30 et de 1,40.

4.1.4.2 Motifs de déplacement

Les motifs de déplacement en période de pointe du matin sont illustrés à la figure 23, et ceux en période de pointe de l'après-midi, à la figure 24.

En période de pointe du matin, la majorité des usagers se déplacent dans le but de se rendre à leur lieu de travail (64 %). Le deuxième motif le plus important de déplacement est le motif « Magasinage/Affaires personnelles » (11 %), suivi des motifs « Retour au domicile » et « Vacances/Loisirs/Visite » (3 %).

En période de pointe de l'après-midi, le motif « Retour au domicile » prédomine pour le déplacement des véhicules entrant sur le territoire par le site J, avec 57 %, suivi du motif « Travail », avec 16 %, et des motifs « Vacances/Loisirs/Visite » (15 %) et « Magasinage/Affaires personnelles » (8 %).

Figure 23 – Motifs des déplacements recensés à Stanstead-Est, sur la route 141 (site J), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement

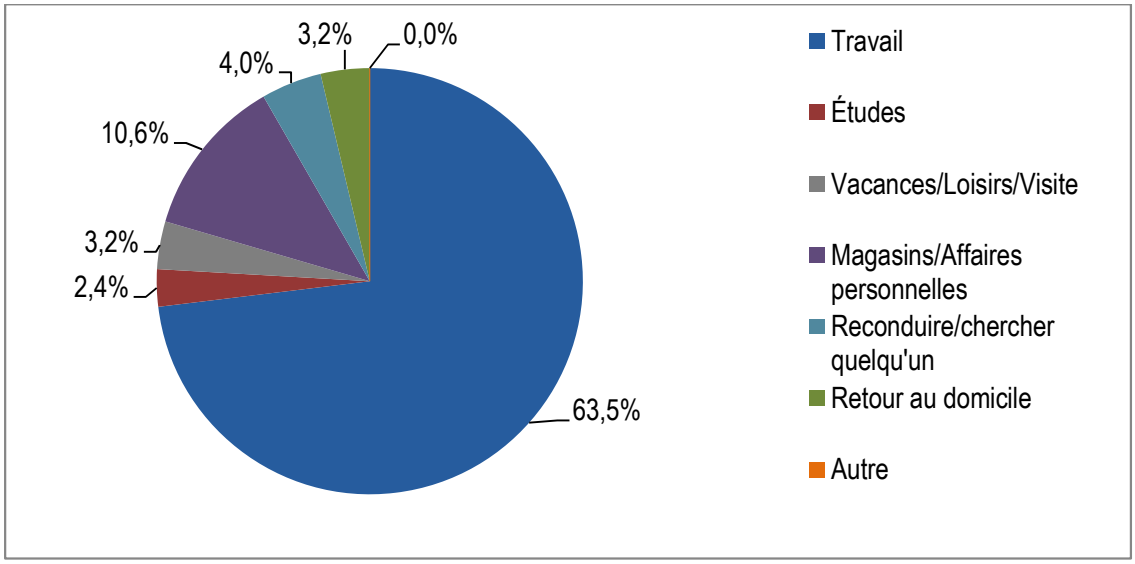
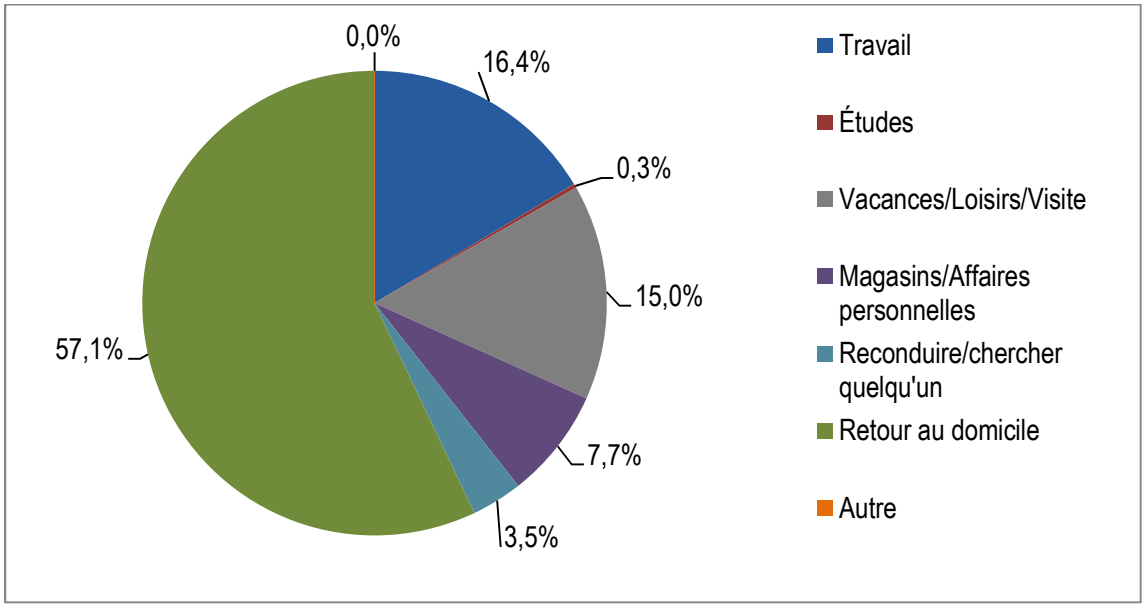


Figure 24 – Motifs des déplacements recensés à Stanstead-Est, sur la route 141 (site J), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement



4.1.4.3 Synthèse des déplacements

Les figures 25 et 26 présentent les principales origines et destinations des automobilistes empruntant la route 141 en direction nord, à la hauteur de Stanstead-Est, en périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les figures 27 et 28, quant à elles, illustrent la répartition des origines et destinations en périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

En période de pointe du matin, 295 véhicules entrent sur le territoire par la route 141. La presque totalité de ces véhicules provient du secteur situé près du site de relevés, soit de la région de l'Estrie Sud (96 % des véhicules). Les destinations principales sont la MRC de Memphrémagog (54 %), la ville de Sherbrooke (21 %) et l'agglomération de Montréal (9 %).

En période de pointe de l'après-midi, 564 déplacements entrants sont recensés au site J, soit plus du double du nombre recensé le matin. Le schéma des déplacements est similaire à celui observé le matin. En effet, l'origine principale est la région de l'Estrie Sud, avec 86 % des déplacements. On compte cependant une part de 10 % de déplacements qui proviennent des États-Unis. Les trois principales destinations sont la MRC de Memphrémagog (54 %), la ville de Sherbrooke (21 %) et l'agglomération de Montréal (9 %), soit exactement dans les mêmes proportions que celles observées le matin.

Figure 25 – Synthèse des déplacements à Stanstead-Est, sur la route 141, en direction nord (PPAM et tous motifs)

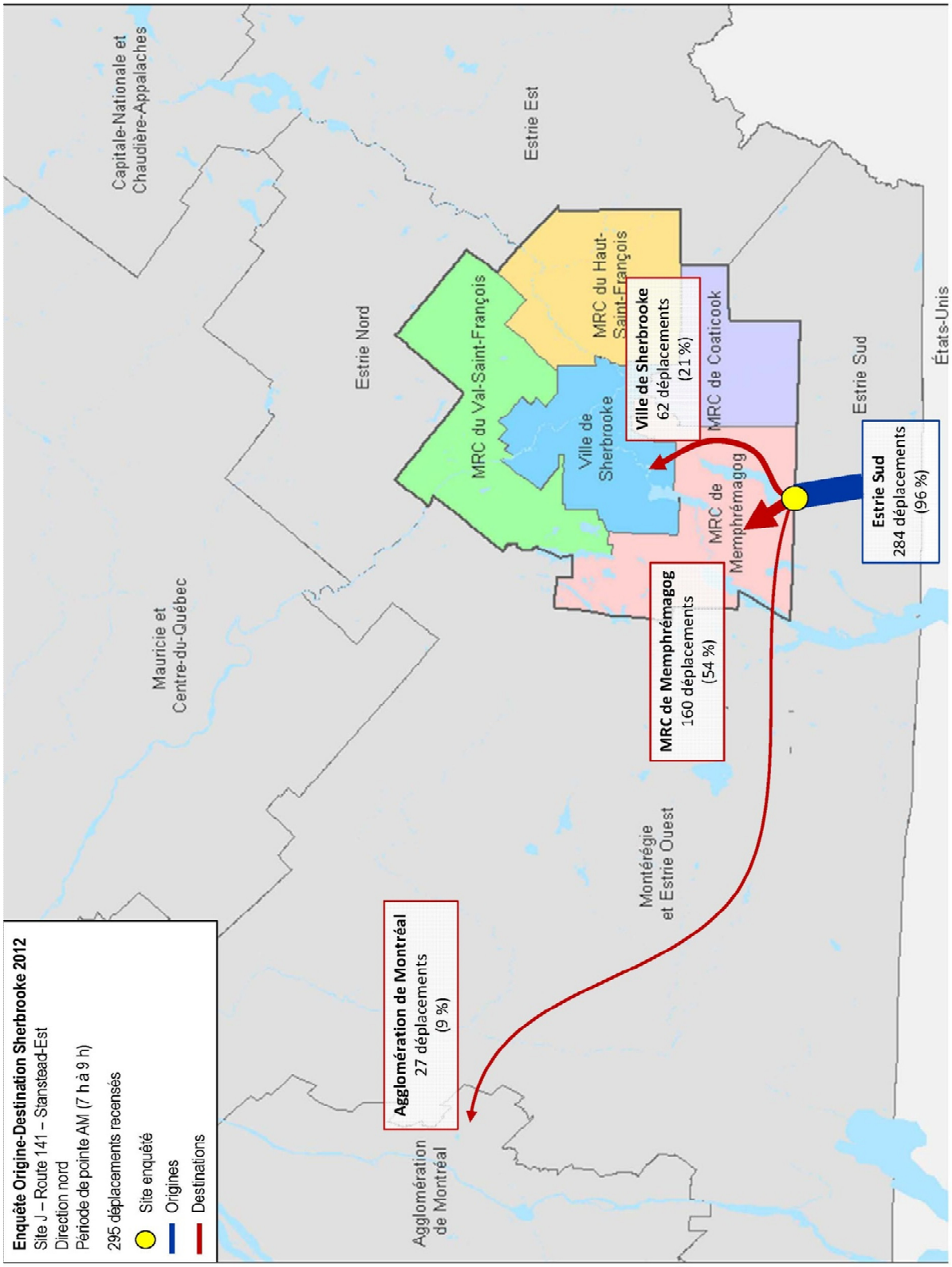


Figure 26 – Synthèse des déplacements à Stanstead-Est, sur la route 141, en direction nord (PPPM et tous motifs)

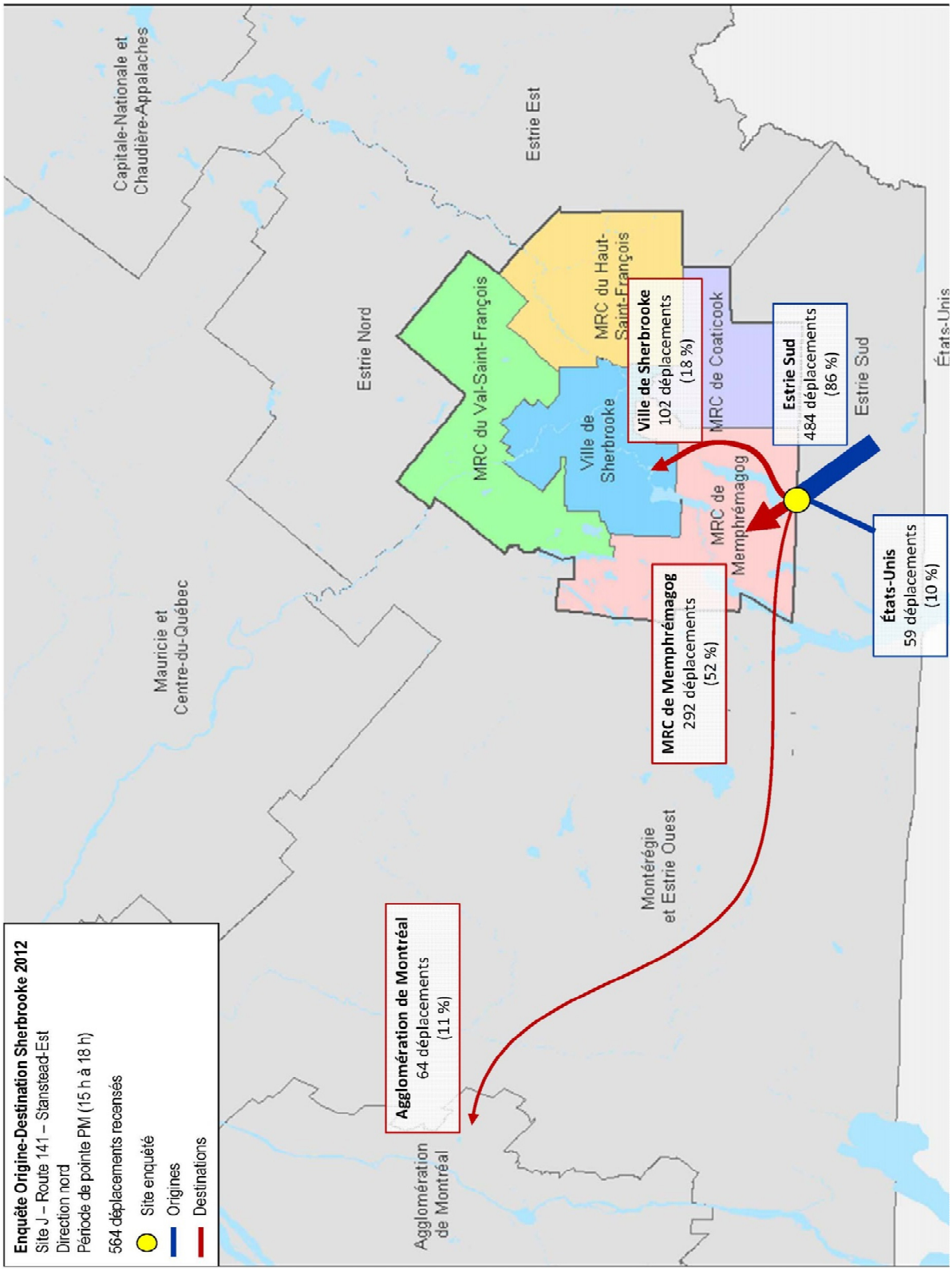


Figure 27 – Principales origines pour les déplacements recensés à Stanstead-Est, sur la route 141, en direction nord (PPAM et PPPM)

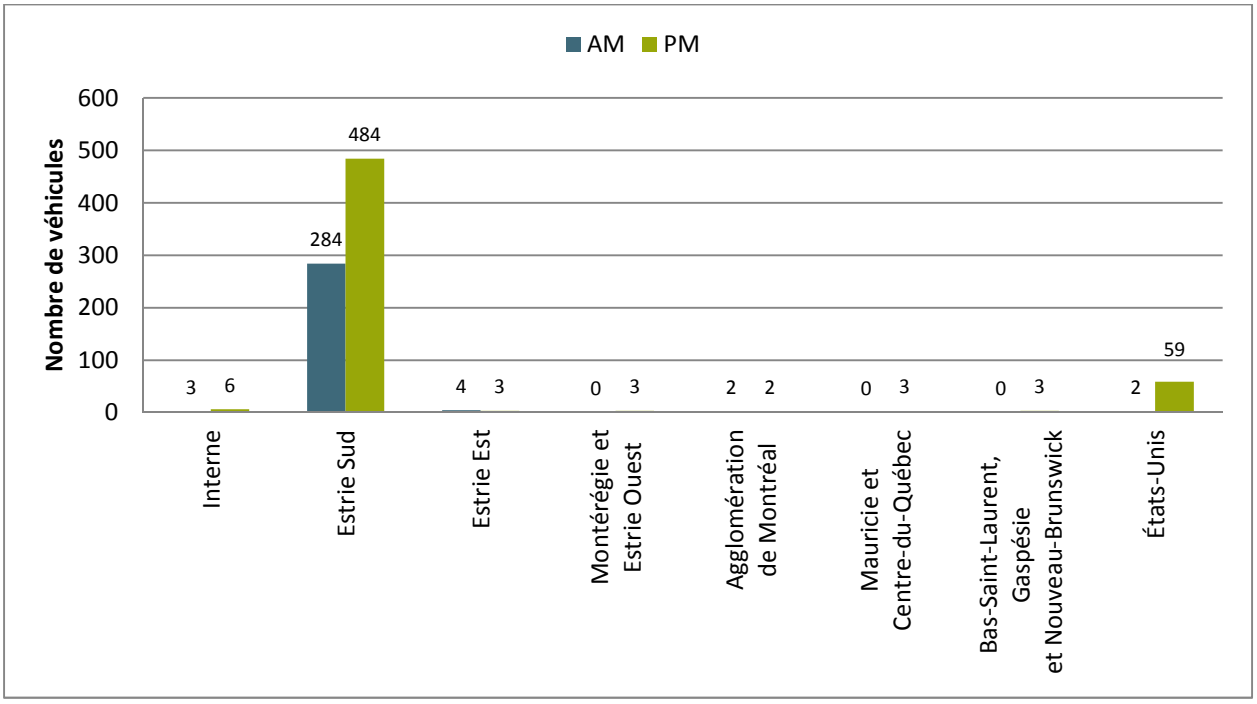
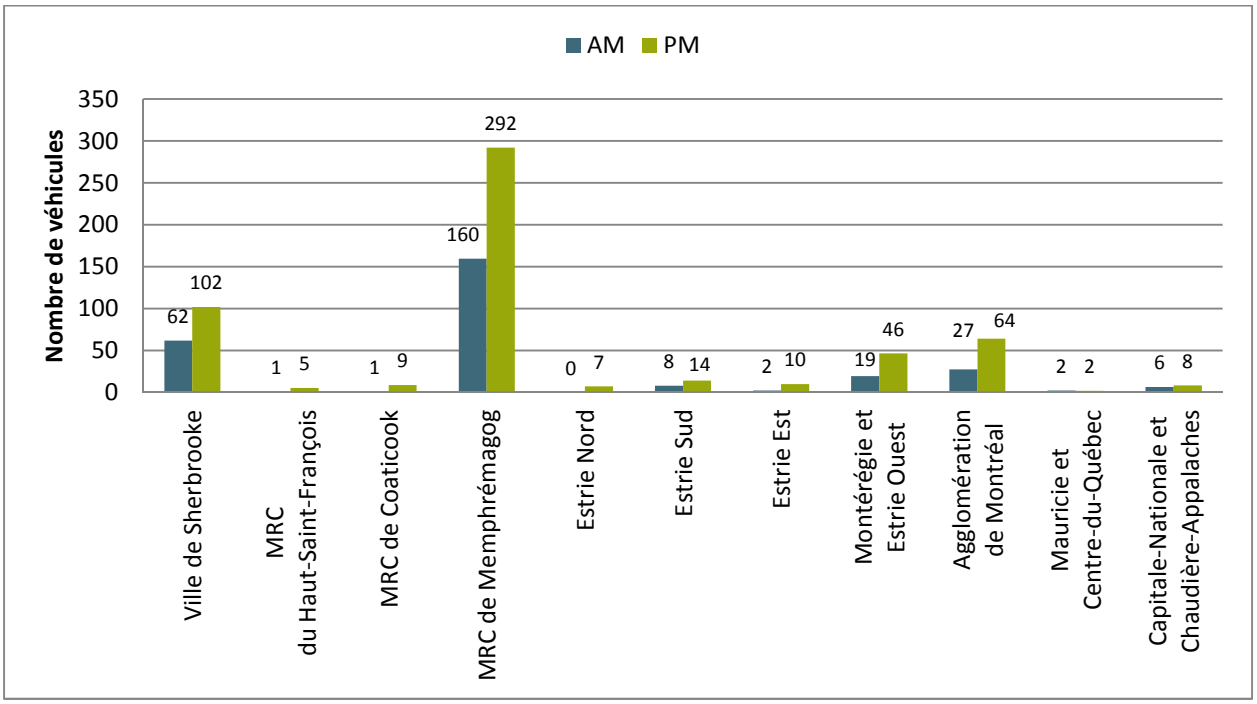


Figure 28 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Stanstead-Est, sur la route 141, en direction nord (PPAM et PPPM)



Le tableau 23 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site J en période de pointe du matin. La paire Coaticook-Magog est celle qui se démarque du lot.

Tableau 23 – Principales paires origine-destination recensées à Stanstead-Est sur la route 141 en direction nord (PPAM)

Origine	Destination	Déplacements
Coaticook	Magog	43
Coaticook	Ayer's Cliff	28
Stanstead-Est	Ayer's Cliff	22
Stanstead-Est	Sherbrooke	21

Le tableau 24 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site J en période de pointe de l'après-midi. Tout comme pour le matin, la paire Coaticook-Magog se démarque le plus.

Tableau 24 – Principales paires origine-destination recensées à Stanstead-Est, sur la route 141, en direction nord (PPPM)

Origine	Destination	Déplacements
Coaticook	Magog	89
Coaticook	Ayer's Cliff	43
Stanstead-Est	Ayer's Cliff	42
Coaticook	Sherbrooke	36

4.1.5 Site M – Chemin des Pères en direction nord, à Magog

4.1.5.1 Débits et taux d'occupation

Le tableau 25 présente les débits et les taux d'occupation des véhicules au site M, près de Magog, par type de véhicules.

Tableau 25 – Débits par type de véhicules à Magog, sur le chemin des Pères (site M)

Site M	PPAM (7 h à 9 h)			PPPM (15 h à 18 h)		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds
Entrant	145	6	4 %	264	22	8 %
Sortant	138	5	4 %	261	17	7 %
Total	283	11	4 %	525	39	7 %

En après-midi, plus de camions entrent sur le territoire qu'il en sort. En après-midi, le nombre total de camions et leur part (%) sont plus élevés que le matin.

Le taux moyen d'occupation des véhicules légers en période de pointe du matin est inférieur au taux moyen d'occupation relevé au cours de l'après-midi; ils sont respectivement de 1,34 et de 1,43.

4.1.5.2 Motifs de déplacement

Les motifs de déplacement pour les véhicules légers en période de pointe du matin sont illustrés à la figure 29 et ceux en période de pointe de l'après-midi, à la figure 30.

En période de pointe du matin, la majorité des usagers se déplacent dans le but de se rendre à leur lieu de travail (52 %). Le deuxième motif de déplacement le plus important est le motif « Magasinage/Affaires personnelles » (28 %), suivi du motif « Études » en troisième position (9 %).

En période de pointe de l'après-midi, le motif « Retour au domicile » prédomine pour les déplacements entrant sur le territoire par le site M, avec 40 %, suivi des motifs « Magasinage/Affaires personnelles » (23 %), « Vacances/Loisirs/Visite » (18 %) et « Travail », avec 14 %.

Figure 29 – Motifs des déplacements recensés à Magog, sur le chemin des Pères (site M), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement

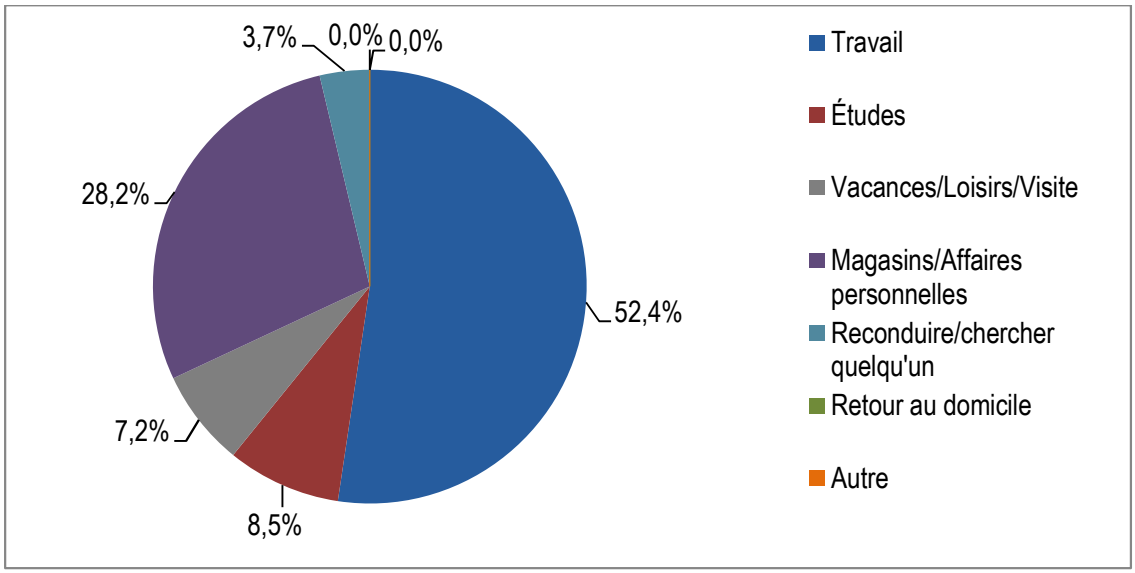
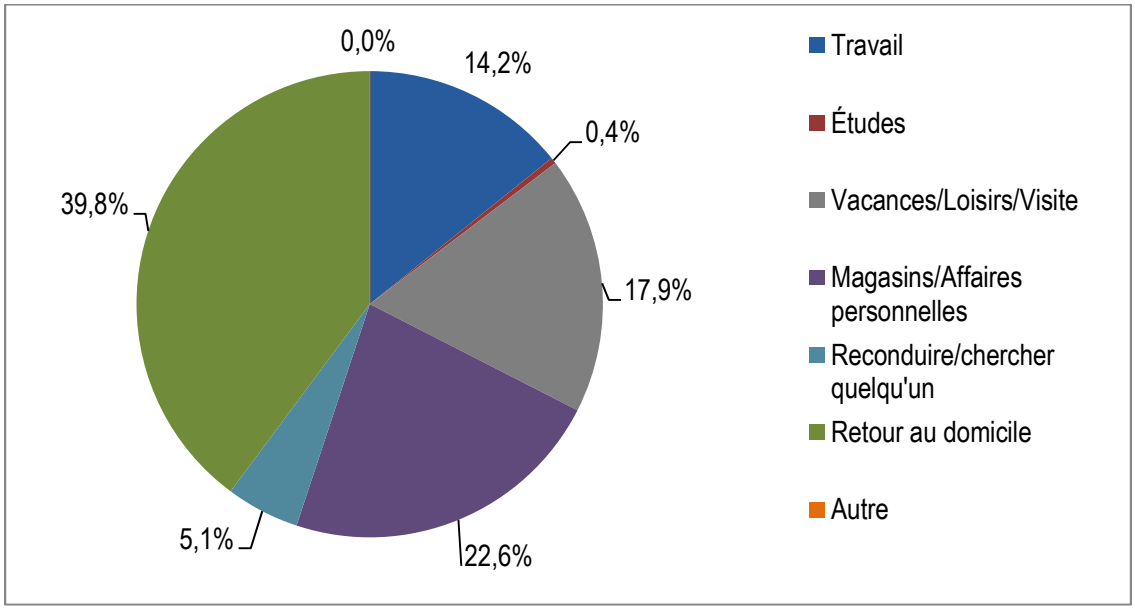


Figure 30 – Motifs des déplacements recensés à Magog, sur le chemin des Pères (site M), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement



4.1.5.3 Synthèse des déplacements

Les figures 31 et 32 présentent les principales origines et destinations des automobilistes empruntant le chemin des Pères en direction nord, à la hauteur de Magog, en périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les figures 33 et 34, quant à elles, illustrent la répartition des origines et destinations en périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

En période de pointe du matin, 151 véhicules entrent sur le territoire par le chemin des Pères. La presque la totalité de ces véhicules provient du secteur situé près du site de relevés, soit de la région de la Montérégie et de l'Estrie Ouest (98 % des véhicules). Les destinations principales sont la MRC de Memphrémagog (63 %) et la ville de Sherbrooke (25 %).

En période de pointe de l'après-midi, 286 déplacements entrants sont recensés au site M, ce qui représente presque le double par rapport aux données du matin. Le schéma des déplacements est similaire à celui observé le matin. En effet, l'origine principale est la région de la Montérégie et Estrie Ouest, avec 98 % des déplacements, et les deux principales destinations sont la MRC de Memphrémagog (71 %) et la ville de Sherbrooke (19 %), soit environ dans les mêmes proportions que celles constatées le matin.

Figure 31 – Synthèse des déplacements à Magog, sur le chemin des Pères, en direction nord (PPAM et tous motifs)

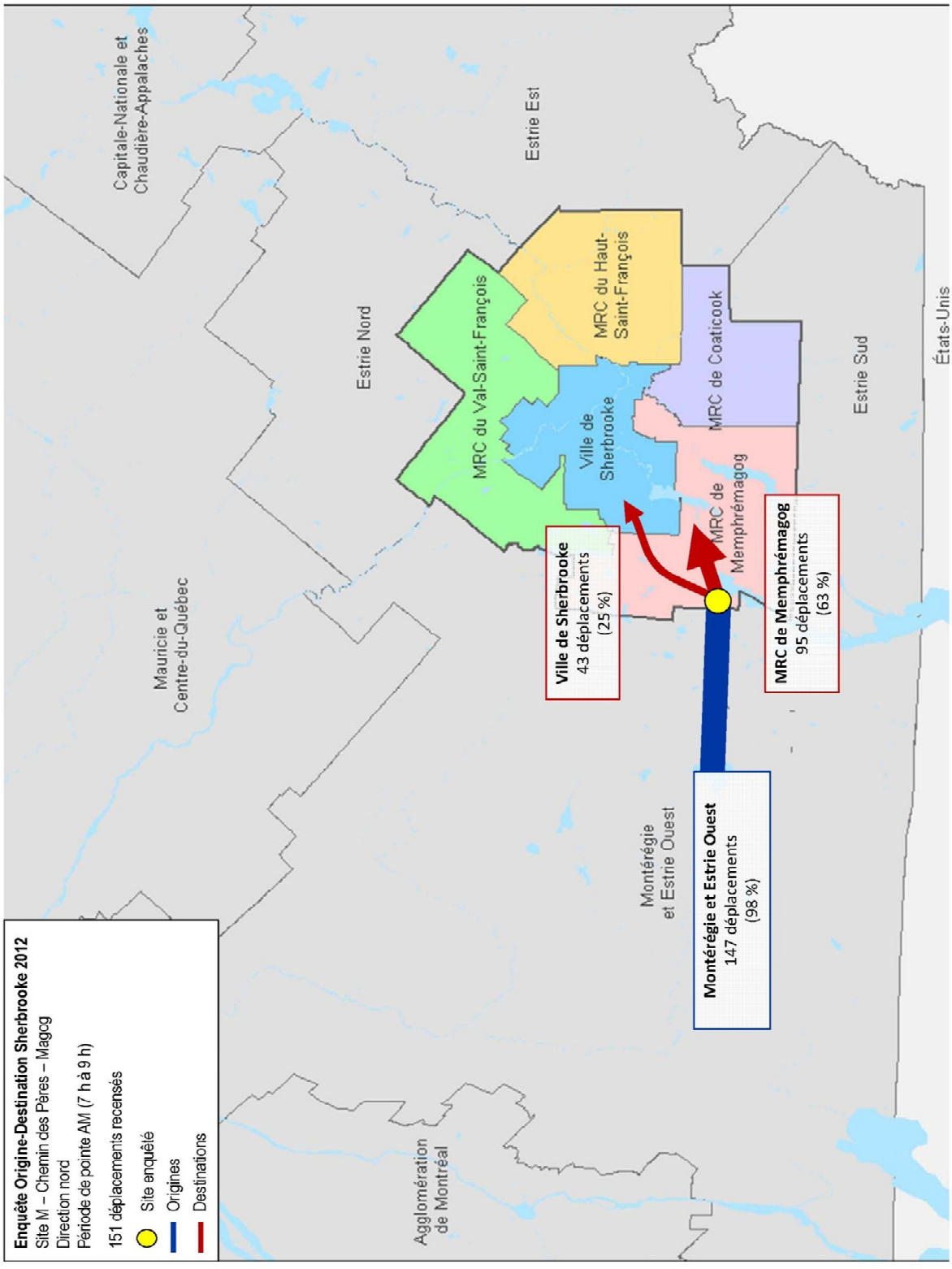


Figure 32 – Synthèse des déplacements à Magog, sur le chemin des Pères, en direction nord (PPPM et tous motifs)

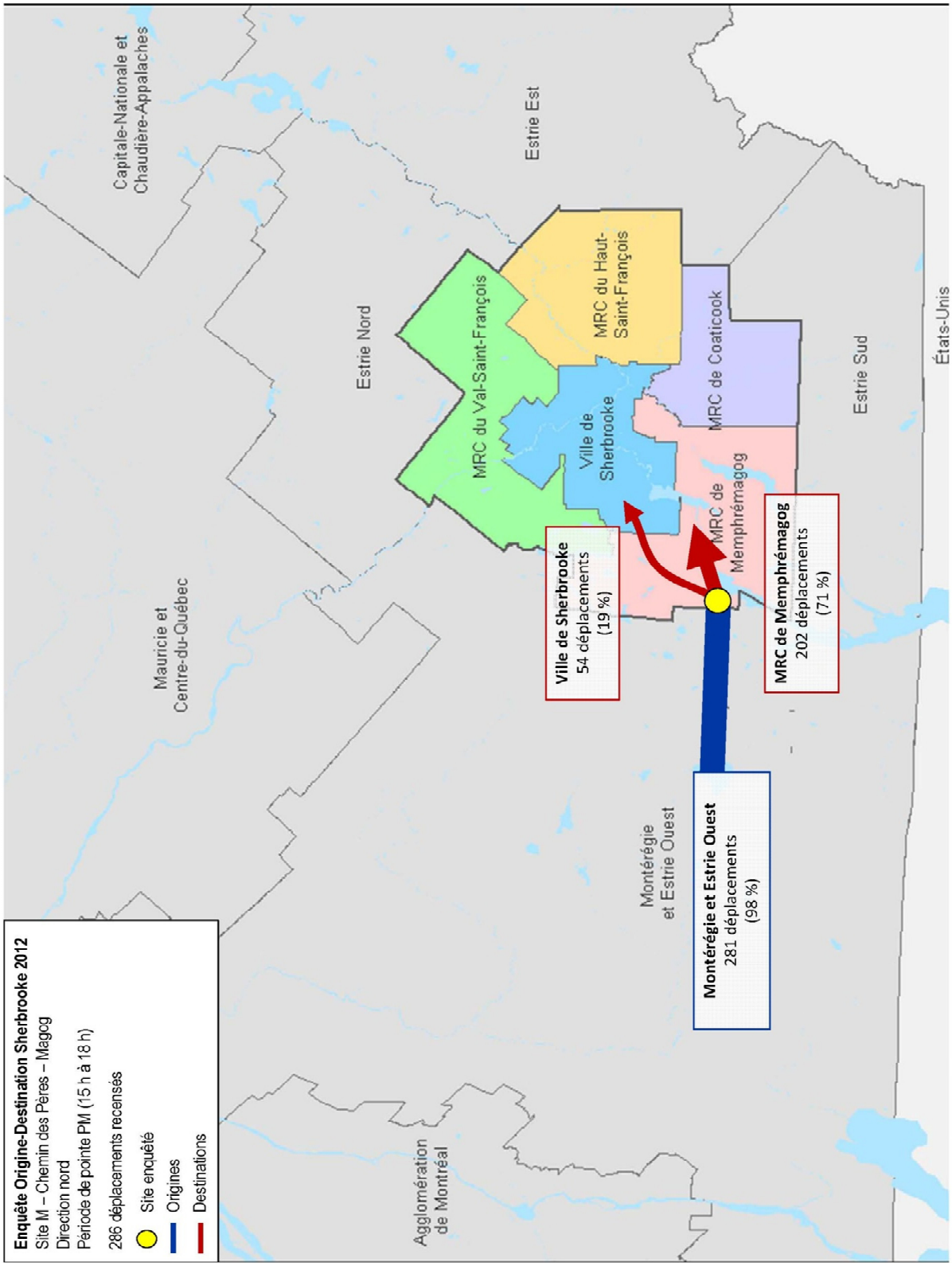


Figure 33 – Principales origines pour les déplacements recensés à Magog, sur le chemin des Pères, en direction nord (PPAM et PPPM)

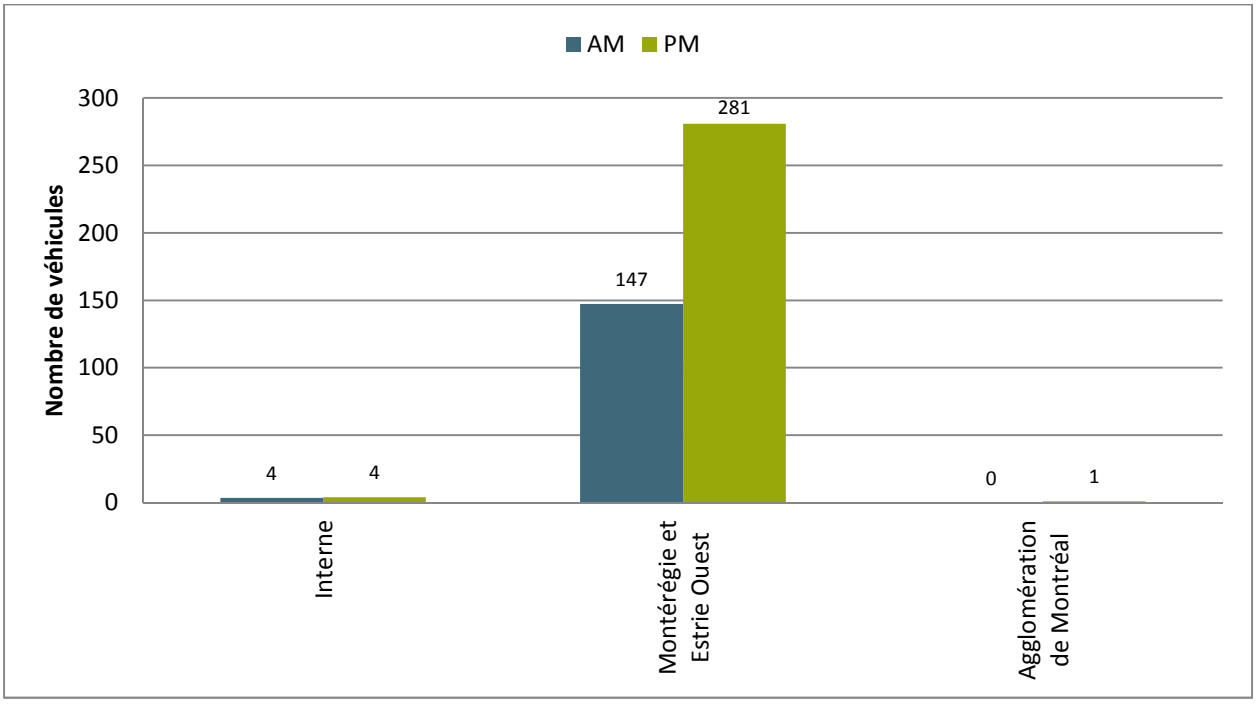
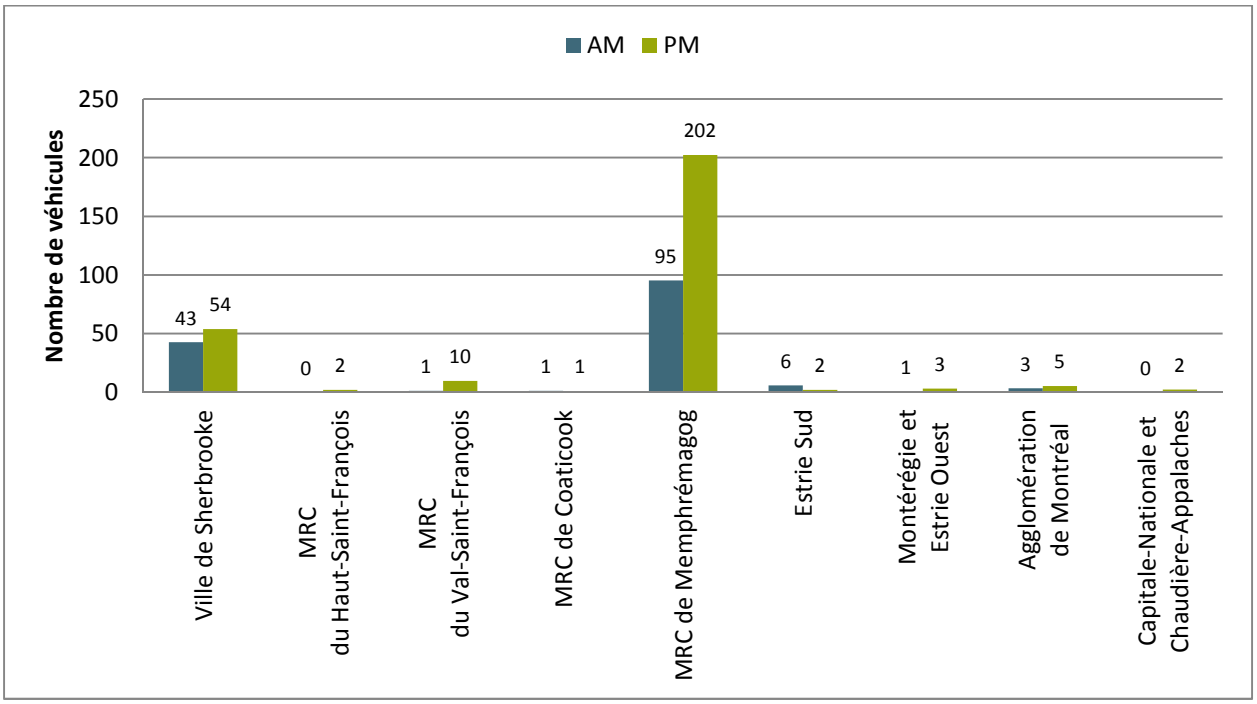


Figure 34 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Magog, sur le chemin des Pères, en direction nord (PPAM et PPPM)



Le tableau 26 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site M en période de pointe du matin. La paire Austin-Magog se démarque le plus.

Tableau 26 – Principales paires origine-destination recensées à Magog, sur le chemin des Pères, en direction nord (PPAM)

Origine	Destination	Déplacements
Austin	Magog	60
Austin	Sherbrooke	29

Le tableau 27 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site M en période de pointe de l'après-midi. Tout comme pour le matin, la paire Austin-Magog est la plus importante.

Tableau 27 – Principales paires origine-destination recensées à Magog, sur le chemin des Pères, en direction nord (PPPM)

Origine	Destination	Déplacements
Austin	Magog	109
Austin	Sherbrooke	28
Bolton Est	Magog	23
Mansonville	Magog	20

4.1.6 Site O – Route 112, en direction est, à Austin

4.1.6.1 Débits et taux d'occupation

Le tableau 28 présente les débits et les taux d'occupation des véhicules au site O, près d'Austin, par type de véhicules.

Tableau 28 – Débits par type de véhicules à Austin, sur la route 112 (site O)

Site O	PPAM (7 h à 9 h)			PPPM (15 h à 18 h)		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds
Entrant	192	7	4 %	350	7	2 %
Sortant	147	1	1 %	394	0	0 %
Total	339	8	2 %	744	7	1 %

De façon générale, peu de camions empruntent cette route au site d'enquête. Pour les périodes de pointe du matin et de l'après-midi, le nombre total de camions est environ le même, et leur part (%) est négligeable.

Le taux moyen d'occupation des véhicules légers en période de pointe du matin est inférieur à celui relevé au cours de l'après-midi; ils sont respectivement de 1,20 et 1,31.

4.1.6.2 Motifs de déplacement

Les motifs de déplacement en période de pointe du matin sont illustrés à la figure 35 et ceux en période de pointe de l'après-midi, à la figure 36.

En période de pointe du matin, la majorité des usagers se déplacent dans le but de se rendre à leur lieu de travail (59 %). Le deuxième motif le plus important de déplacement est le motif « Magasinage/Affaires personnelles » (18 %), suivi du motif « Études », en troisième position (10 %).

En période de pointe de l'après-midi, le motif « Retour au domicile » prédomine pour les déplacements entrant sur le territoire par le site O, avec 48 %, suivi du motif « Travail », à 22 %, et des motifs « Vacances/Loisirs/Visite » (16 %) et « Magasinage/Affaires personnelles » (10 %).

Figure 35 – Motifs des déplacements recensés à Austin, sur la route 112 (site O), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement

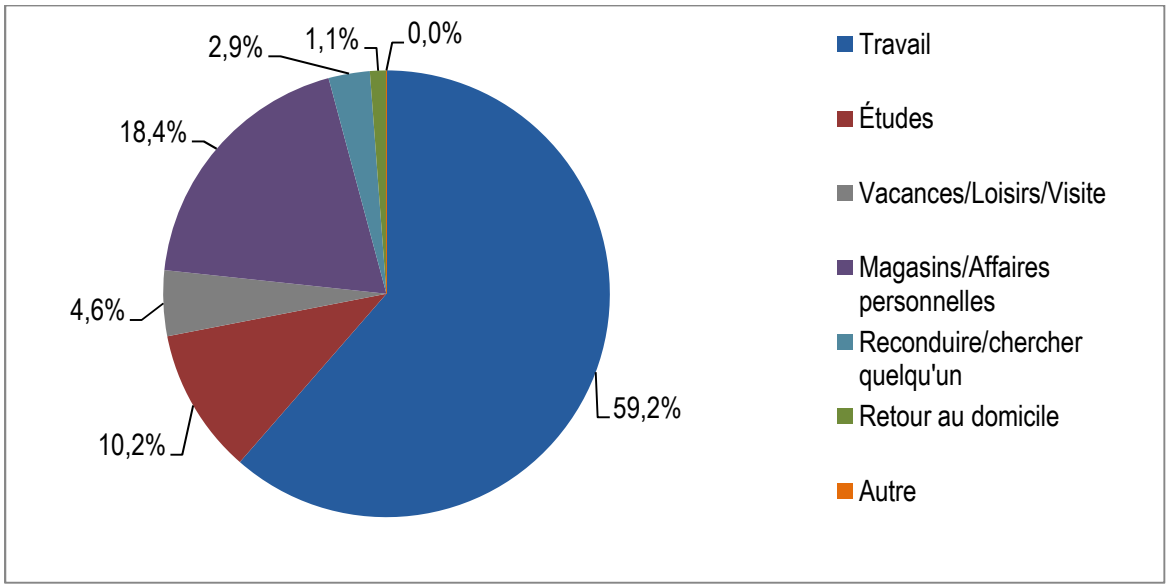
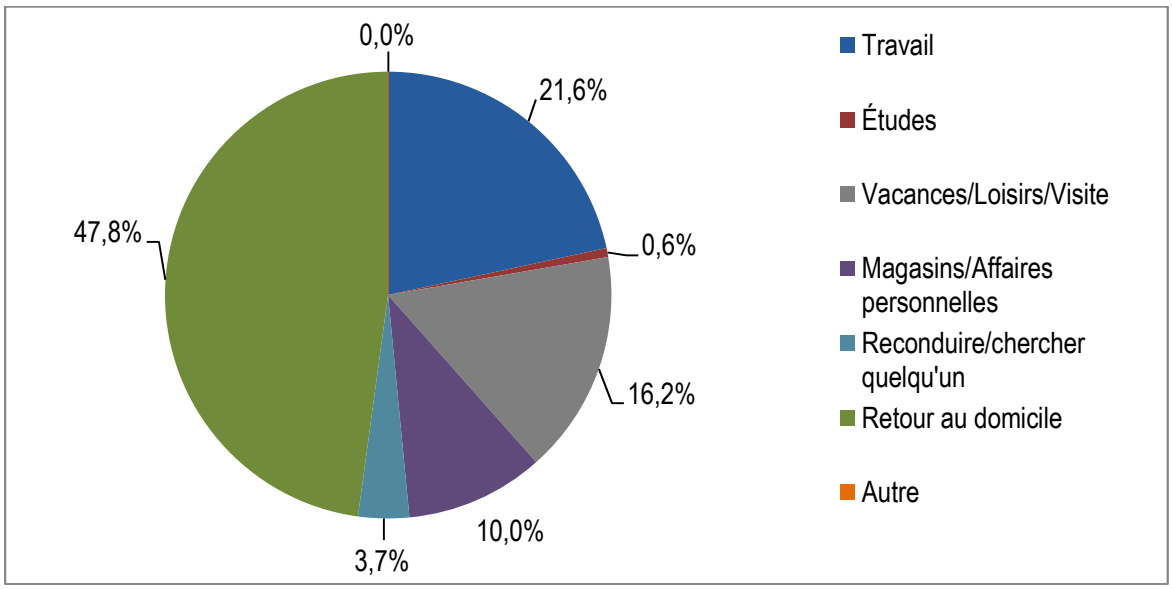


Figure 36 – Motifs des déplacements recensés à Austin, sur la route 112 (site O), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement



4.1.6.3 Synthèse des déplacements

Les figures 37 et 38 présentent les principales origines et destinations des automobilistes empruntant la route 112 en direction est, à la hauteur d'Austin, en périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les figures 39 et 40, quant à elles, illustrent la répartition des origines et des destinations en périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

En période de pointe du matin, 199 véhicules entrent sur le territoire par la route 112. La presque totalité de ces véhicules provient du secteur situé près du site de relevés, soit de la région de la Montérégie et Estrie Ouest (98 % des véhicules). Les destinations principales sont la MRC de Memphrémagog (63 %) et la ville de Sherbrooke (33 %).

En période de pointe de l'après-midi, 357 déplacements entrants sont recensés au site O, soit près de 80 % de plus que le matin. Le schéma des déplacements est très similaire à celui observé le matin. En effet, l'origine principale est la région de la Montérégie et Estrie Ouest, avec 95 % des déplacements, et les deux principales destinations sont la MRC de Memphrémagog (77 %) et la ville de Sherbrooke (18 %). Une majorité de gens se dirigent donc vers la MRC de Memphrémagog l'après-midi tandis que ceux qui se dirigent vers Sherbrooke sont moins nombreux.

Figure 37 – Synthèse des déplacements à Austin, sur la route 112, en direction est (PPAM et tous motifs)

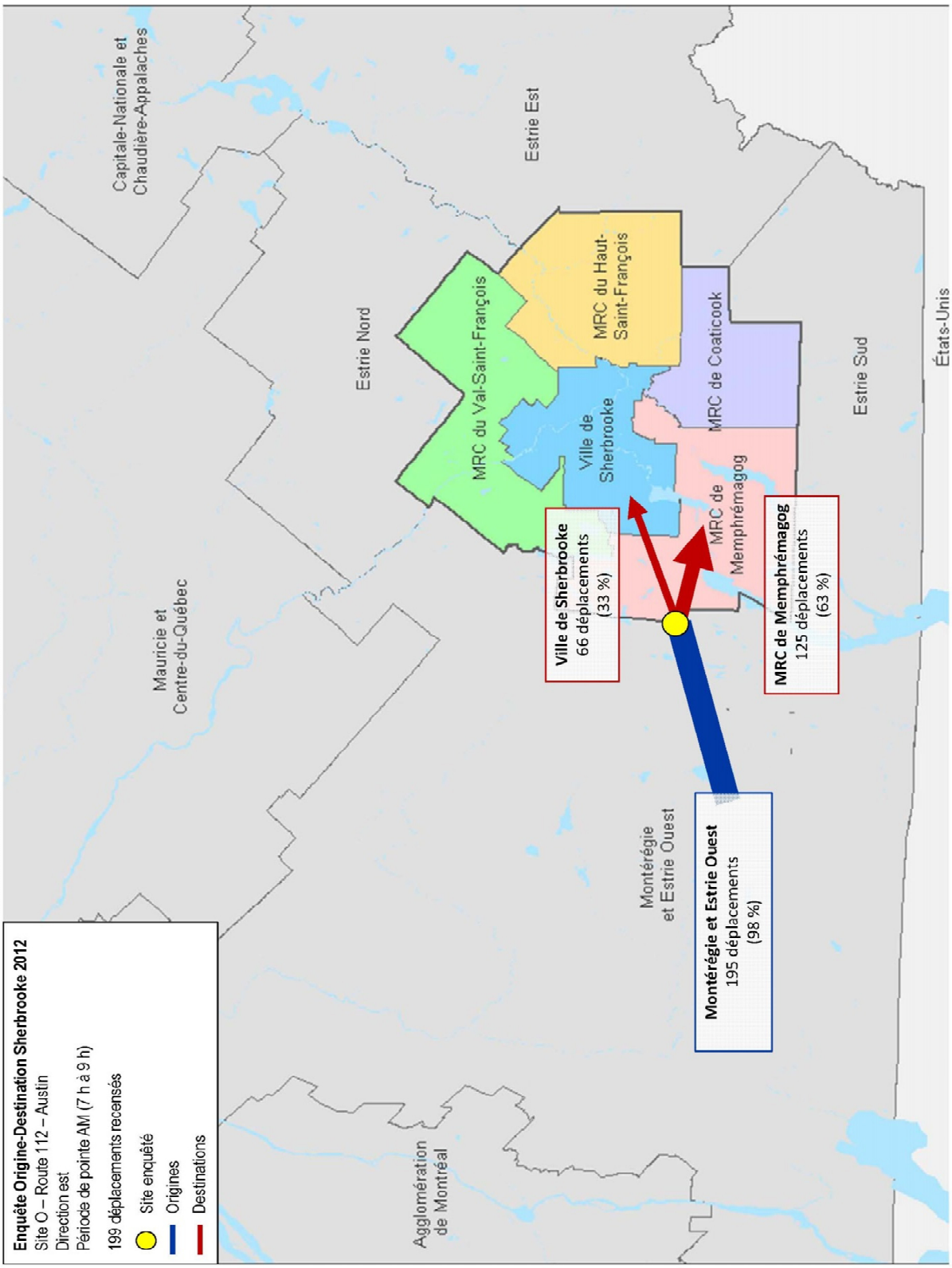


Figure 38 – Synthèse des déplacements à Austin, sur la route 112, en direction est (PPPM et tous motifs)

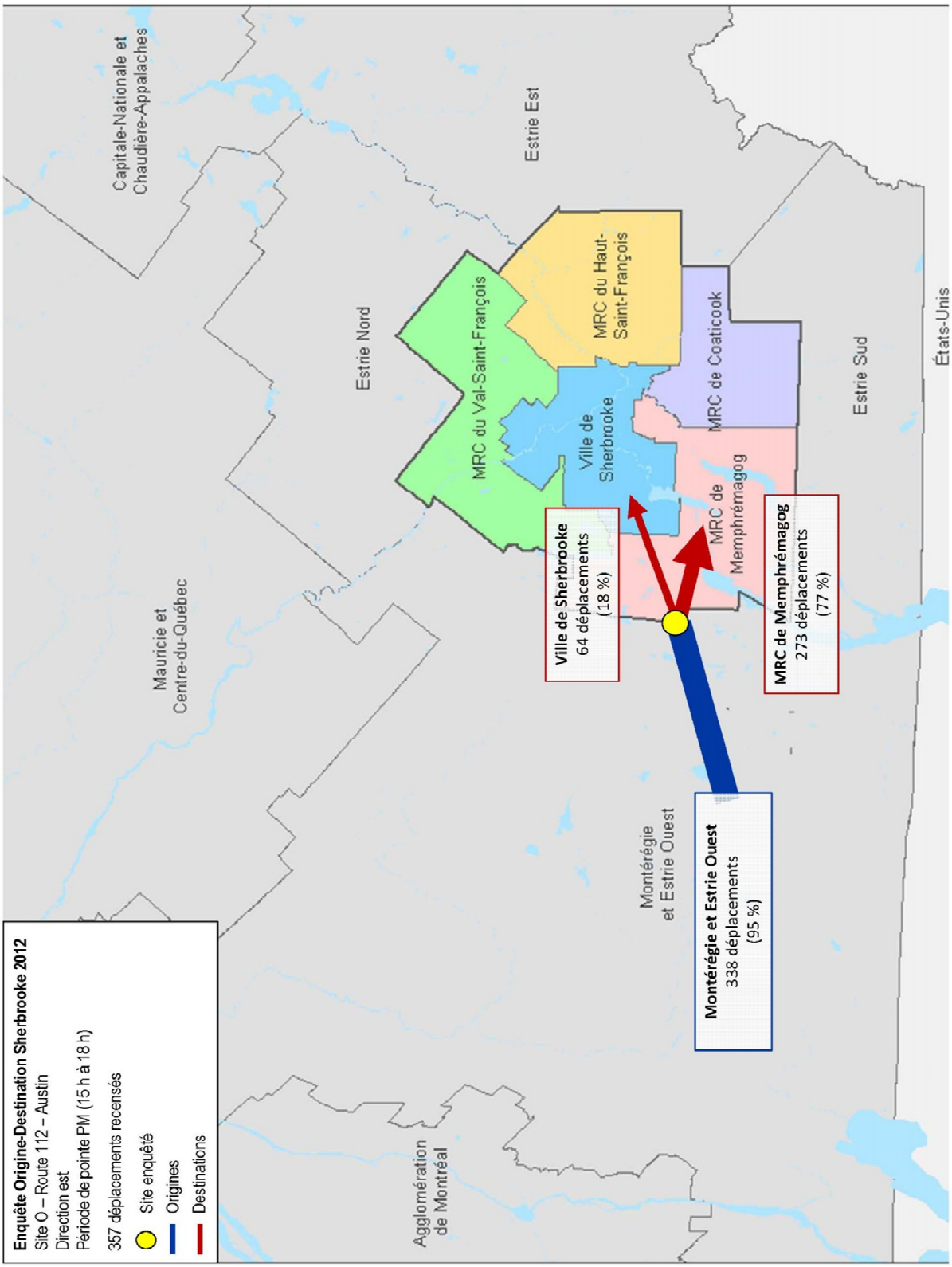


Figure 39 – Principales origines pour les déplacements recensés à Austin, sur la route 112, en direction est (PPAM et PPPM)

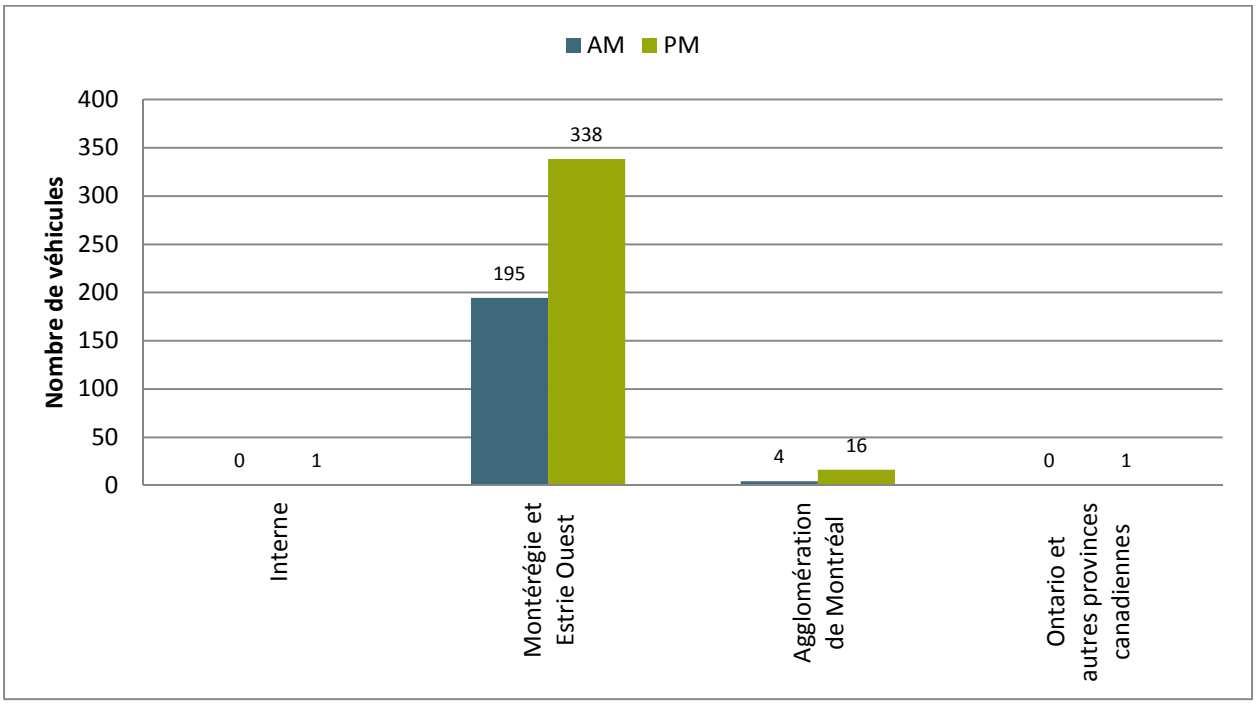
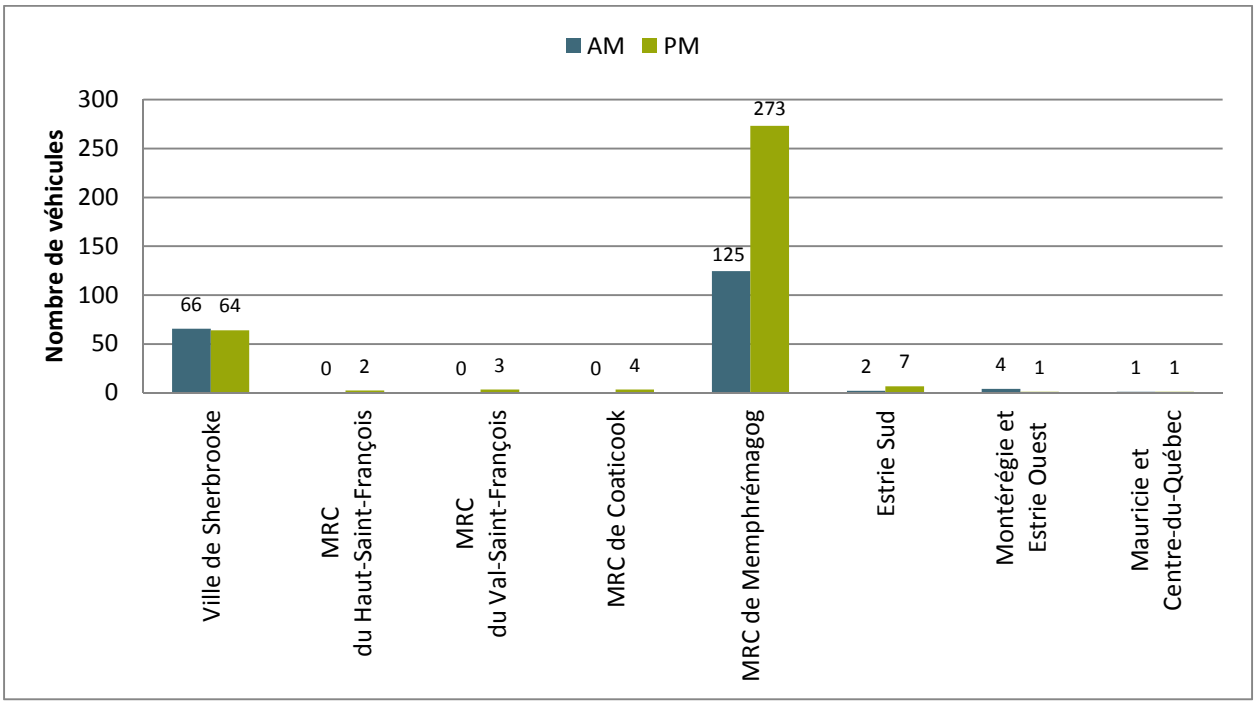


Figure 40 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Austin, sur la route 112, en direction est (PPAM et PPPM)



Le tableau 29 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site O en période de pointe du matin. La paire Eastman-Magog est celle qui se démarque le plus.

Tableau 29 – Principales paires origine-destination recensées à Austin, sur la route 112, en direction est (PPAM)

Origine	Destination	Déplacements
Eastman	Magog	76
Eastman	Sherbrooke	38

Le tableau 30 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site O en période de pointe de l'après-midi. Tout comme pour le matin, la paire Eastman-Magog est la plus importante.

Tableau 30 – Principales paires origine-destination recensées à Austin, sur la route 112, en direction est (PPPM)

Origine	Destination	Déplacements
Eastman	Magog	126
Austin	Magog	22
Eastman	Sherbrooke	20

4.1.7 Site P – Route 220, en direction est, à Bonsecours

4.1.7.1 Débits et taux d'occupation

Le tableau 31 présente les débits et les taux d'occupation des véhicules au site P, sur la route 220, près de Bonsecours, par type de véhicules.

Tableau 31 – Débits par type de véhicules à Bonsecours, sur la route 220 (site P)

Site P	PPAM (7 h à 9 h)			PPPM (15 h à 18 h)		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds
Entrant	124	7	6 %	241	7	3 %
Sortant	146	10	7 %	170	5	3 %
Total	270	17	6 %	411	12	3 %

Le matin, plus de camions sortent du territoire qu'il en entre. Le contraire se produit l'après-midi. En période de pointe du matin, le nombre total et la part des véhicules lourds sont supérieurs à ceux observés en après-midi, mais restent faibles.

Le taux moyen d'occupation des véhicules légers en période de pointe du matin est inférieur à celui relevé au cours de l'après-midi; ils sont respectivement de 1,18 et de 1,30.

4.1.7.2 Motifs de déplacement

Les motifs de déplacement des véhicules légers en période de pointe du matin sont illustrés à la figure 41 et ceux en période de pointe de l'après-midi, à la figure 42.

En période de pointe du matin, la majorité des usagers se déplacent dans le but de se rendre à leur lieu de travail (54 %). Le deuxième motif de déplacement le plus important est le motif « Magasinage/Affaires personnelles » (22 %), suivi du motif « Vacances/Loisirs/Visite » (7 %).

En période de pointe de l'après-midi, le motif « Retour au domicile » prédomine pour les déplacements entrant sur le territoire par le site P, avec 66 %, suivi des motifs « Travail », avec 14 %, « Magasinage/Affaires personnelles » (10 %) et « Vacances/Loisirs/Visite » (7 %).

Figure 41 – Motifs des déplacements recensés à Bonsecours, sur la route 220 (site P), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement

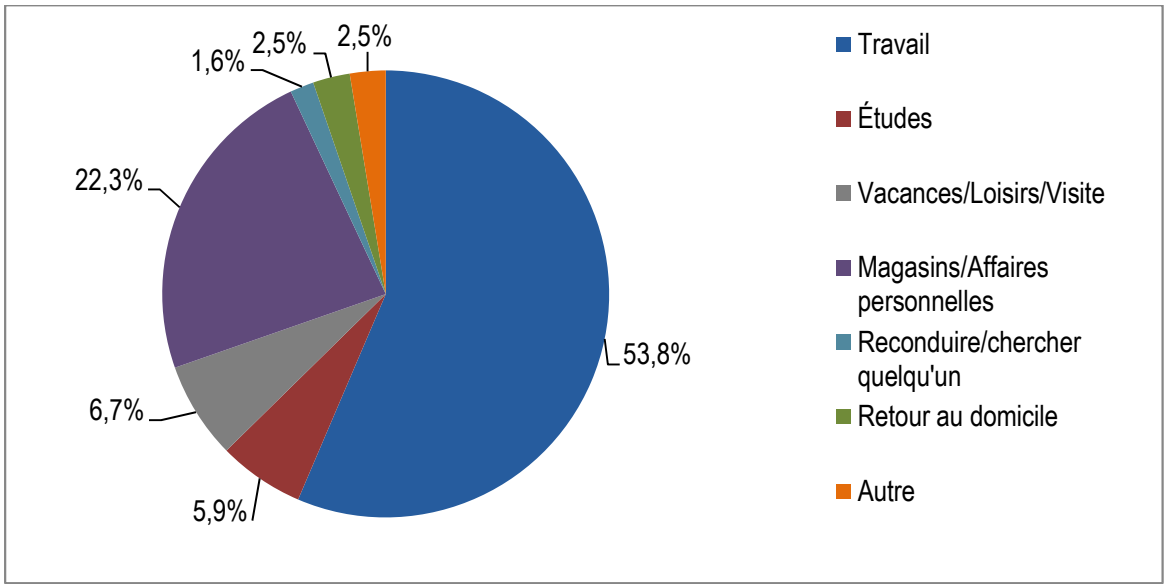
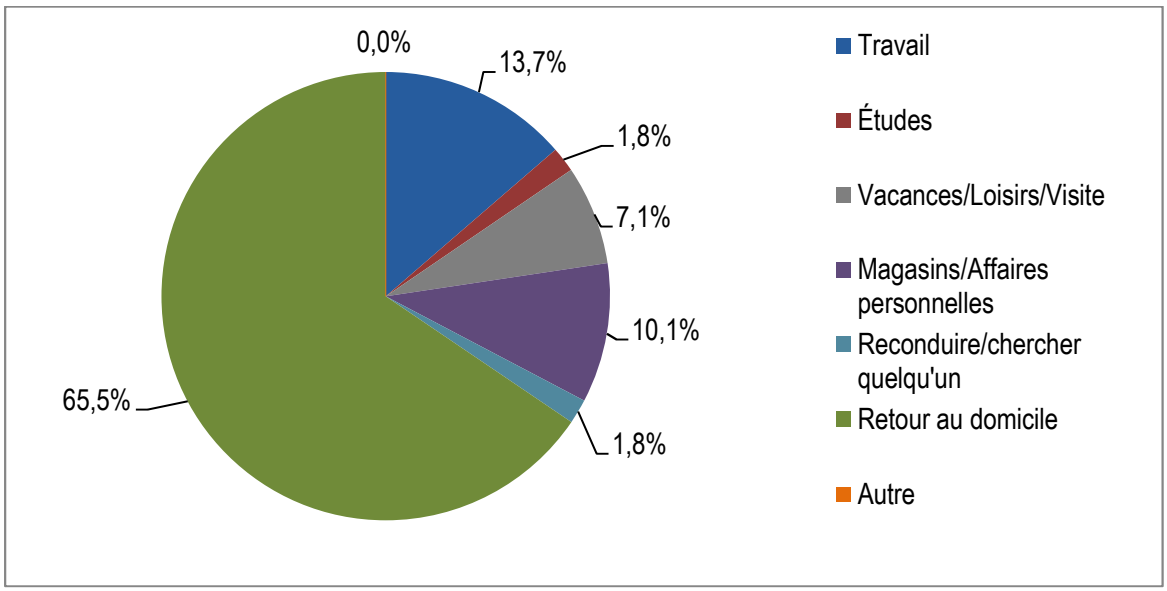


Figure 42 – Motifs des déplacements recensés à Bonsecours, sur la route 220 (site P), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement



4.1.7.3 Synthèse des déplacements

Les figures 43 et 44 présentent les principales origines et destinations des automobilistes empruntant la route 220, en direction est, à la hauteur de Bonsecours, en périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les figures 45 et 46, quant à elles, illustrent la répartition des origines et des destinations en périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

En période de pointe du matin, 131 véhicules entrent sur le territoire par la route 220. La presque totalité de ces véhicules provient du secteur situé près du site de relevés, soit de la région de la Montérégie et Estrie Ouest (93 % des véhicules). Les destinations principales sont la MRC de Memphrémagog (49 %) et la ville de Sherbrooke (47 %).

En période de pointe de l'après-midi, 248 déplacements entrants sont recensés au site P, soit presque le double par rapport au matin. Le schéma des déplacements est très similaire à celui observé le matin. En effet, l'origine principale est la région de la Montérégie et Estrie Ouest, avec 93 % des déplacements, et les deux principales destinations sont la MRC de Memphrémagog (62 %) et la ville de Sherbrooke (26 %). Plus de gens se dirigent vers la MRC de Memphrémagog et moins vers la ville de Sherbrooke que le matin.

Figure 43 – Synthèse des déplacements à Bonsecours, sur la route 220, en direction est (PPAM et tous motifs)

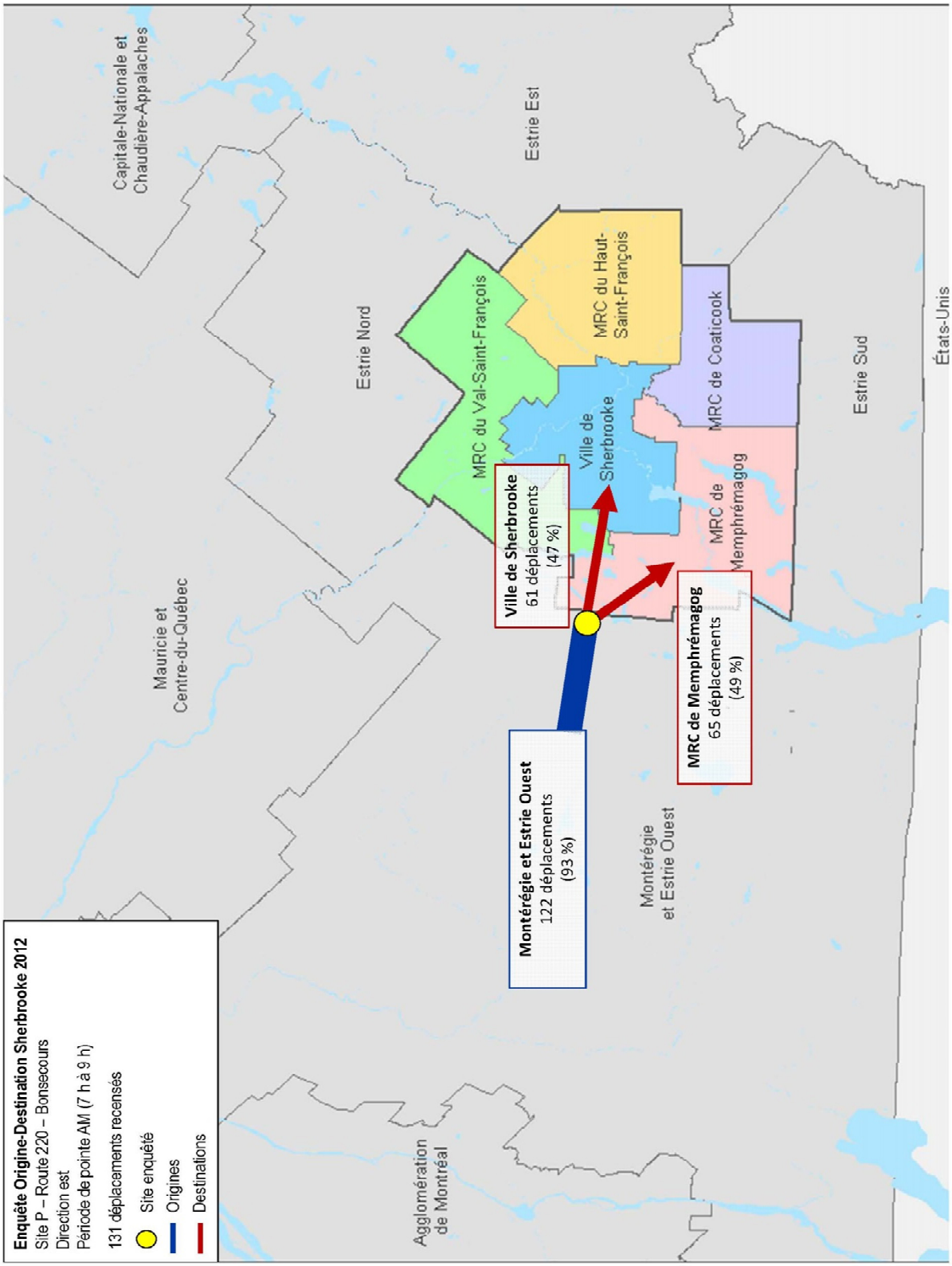


Figure 44 – Synthèse des déplacements à Bonsecours, sur la route 220, en direction est (PPPM et tous motifs)

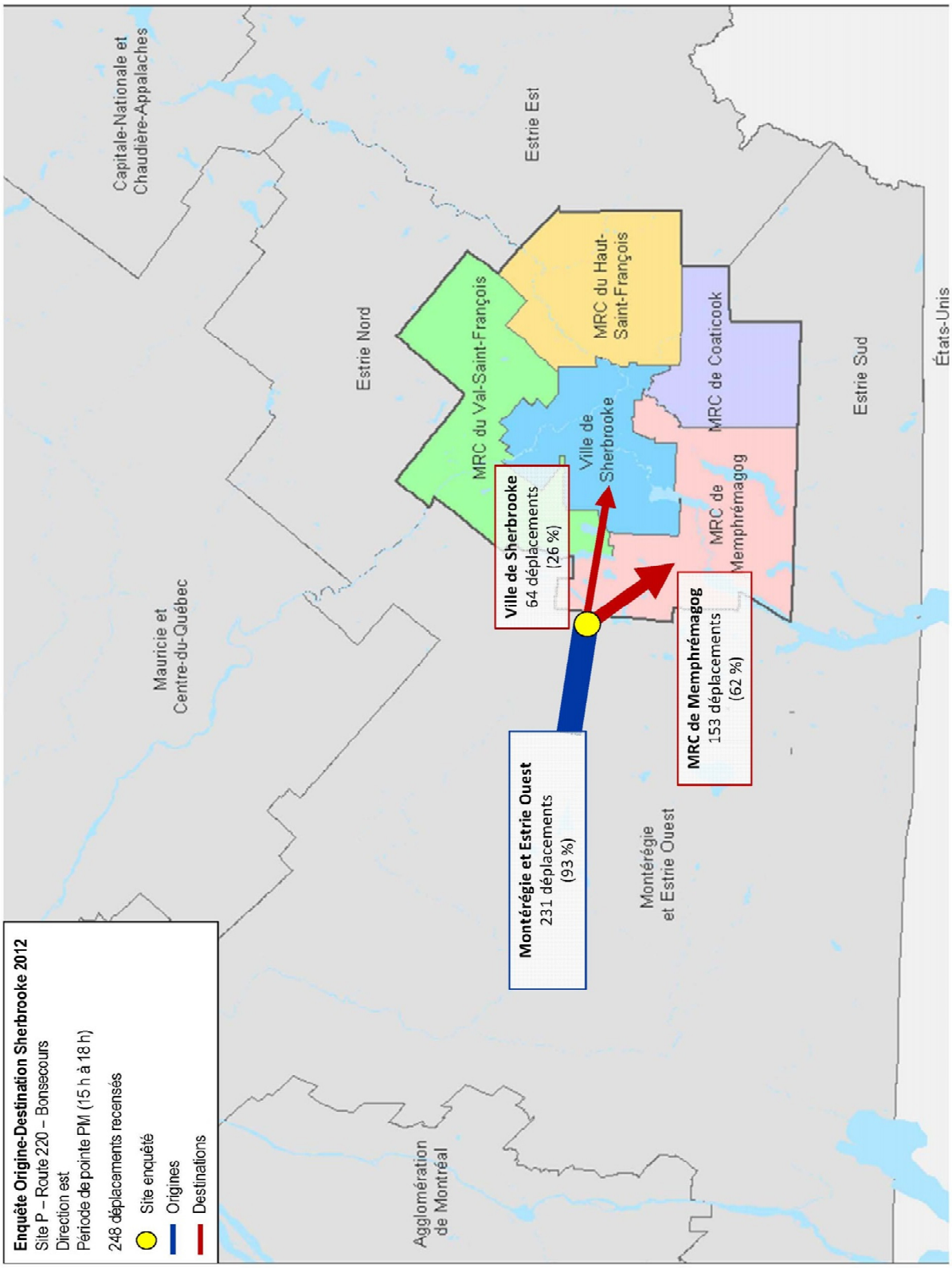


Figure 45 – Principales origines pour les déplacements recensés à Bonsecours, sur la route 220, en direction est (PPAM et PPPM)

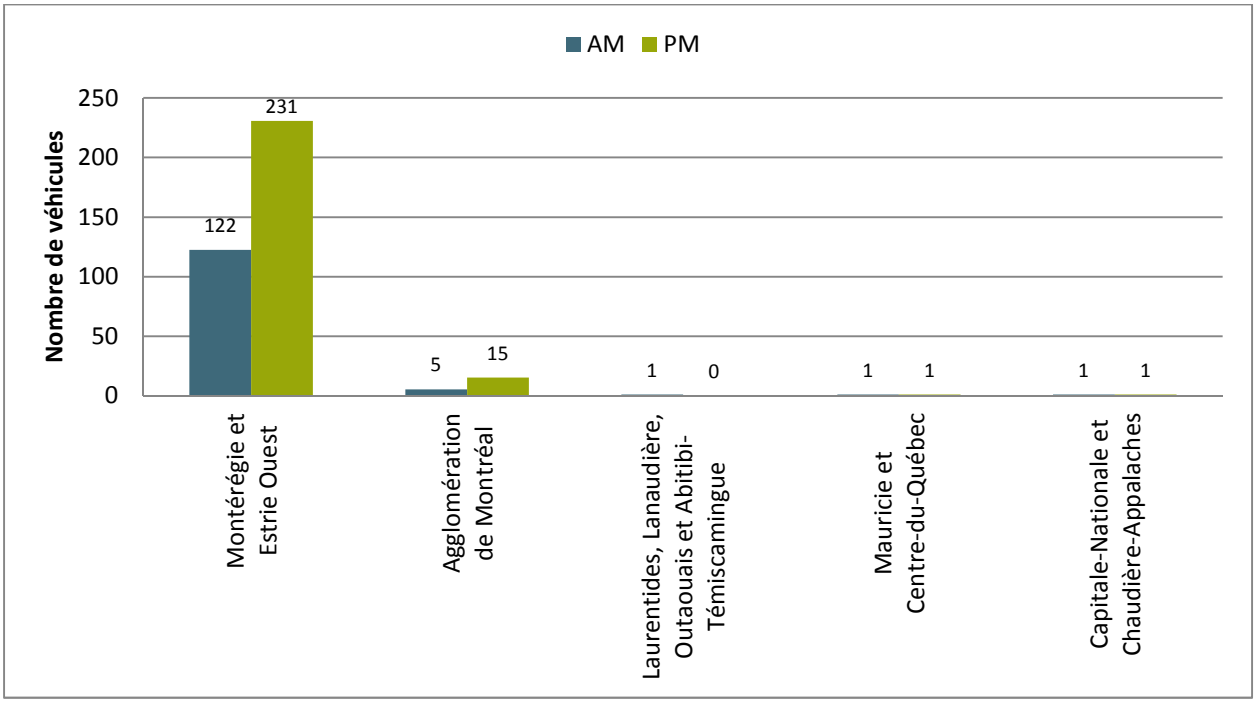
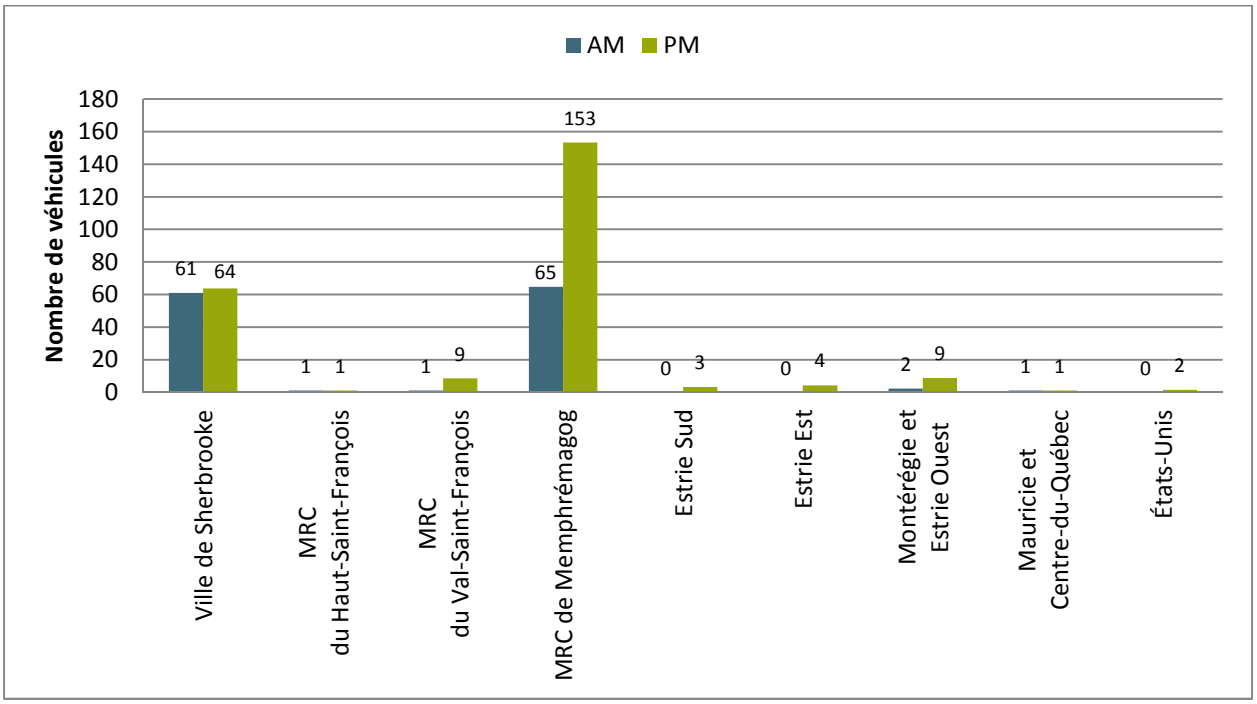


Figure 46 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Bonsecours, sur la route 220, en direction est (PPAM et PPPM)



Le tableau 32 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site P en période de pointe du matin. La paire Bonsecours-Sherbrooke est celle qui se démarque le plus.

Tableau 32 – Principales paires origine-destination recensées à Bonsecours, sur la route 220, en direction est (PPAM)

Origine	Destination	Déplacements
Bonsecours	Sherbrooke	32
Bonsecours	Orford	18

Le tableau 33 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site P en période de pointe de l'après-midi. Contrairement aux données observées le matin, ce sont les paires Valcourt-Orford et Valcourt-Magog qui se démarquent du lot.

Tableau 33 – Principales paires origine-destination recensées à Bonsecours, sur la route 220, en direction est (PPPM)

Origine	Destination	Déplacements
Valcourt	Orford	40
Valcourt	Magog	39
Bonsecours	Orford	20
Bonsecours	Sherbrooke	18

4.1.8 Site Q – Route 222 en direction est, à Saint-Denis-de-Brompton

4.1.8.1 Débits et taux d'occupation

Le tableau 34 présente les débits et les taux d'occupation des véhicules au site Q, sur la route 222, près de Saint-Denis-de-Brompton, par type de véhicules.

Tableau 34 – Débits par type de véhicules, à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222 (site Q)

Site Q	PPAM (7 h à 9 h)			PPPM (15 h à 18 h)		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds
Entrant	308	27	9 %	808	16	2 %
Sortant	496	14	3 %	405	22	5 %
Total	804	41	5 %	1213	38	3 %

Le matin, plus de camions entrent sur le territoire qu'il en sort, tandis que le contraire se produit l'après-midi. En période de pointe du matin, le nombre total de camions et leur part (%) sont supérieurs à ceux de l'après-midi.

Le taux moyen d'occupation des véhicules légers en période de pointe du matin est de 1,27 et celui de l'après-midi est de 1,24.

4.1.8.2 Motifs de déplacement

Les motifs de déplacement des véhicules légers en période de pointe du matin sont illustrés à la figure 47 et ceux en période de pointe de l'après-midi, à la figure 48.

En période de pointe du matin, la majorité des usagers se déplacent dans le but de se rendre à leur lieu de travail (50 %). Le deuxième motif de déplacement le plus important est le motif « Études » (14 %), suivi des motifs « Magasinages/Affaires personnelles » (13 %) et « Vacances/Loisirs/Visite » (10 %).

En période de pointe de l'après-midi, le motif « Retour au domicile » prédomine pour les déplacements entrant sur le territoire par le site Q, avec 77 %, suivi du motif « Travail », à 8 %, et du motif « Magasinage/Affaires personnelles » (7 %).

Figure 47 – Motifs des déplacements recensés à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222 (site Q), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement

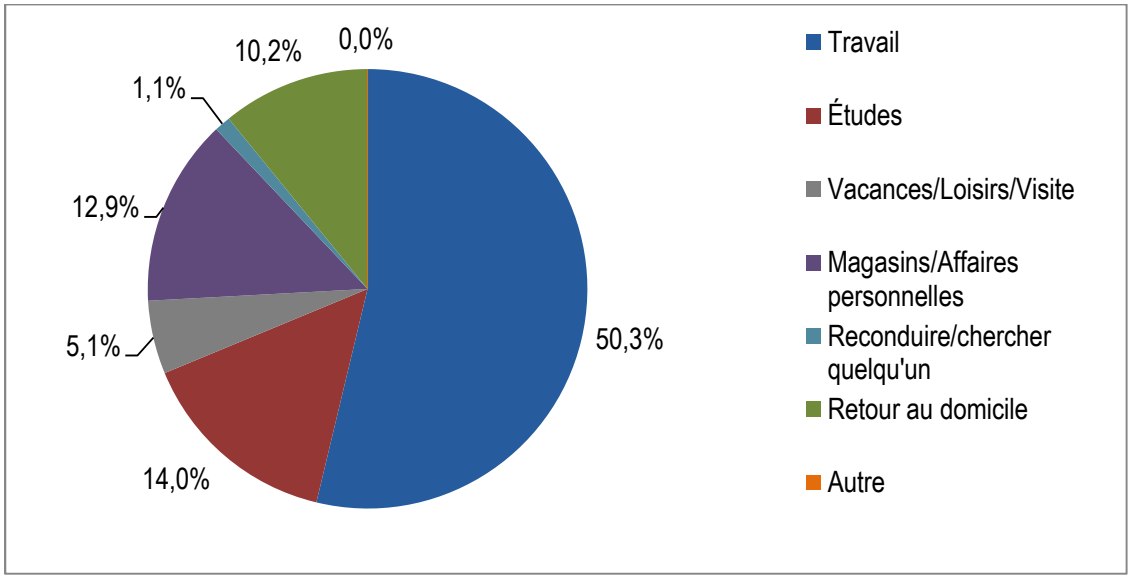
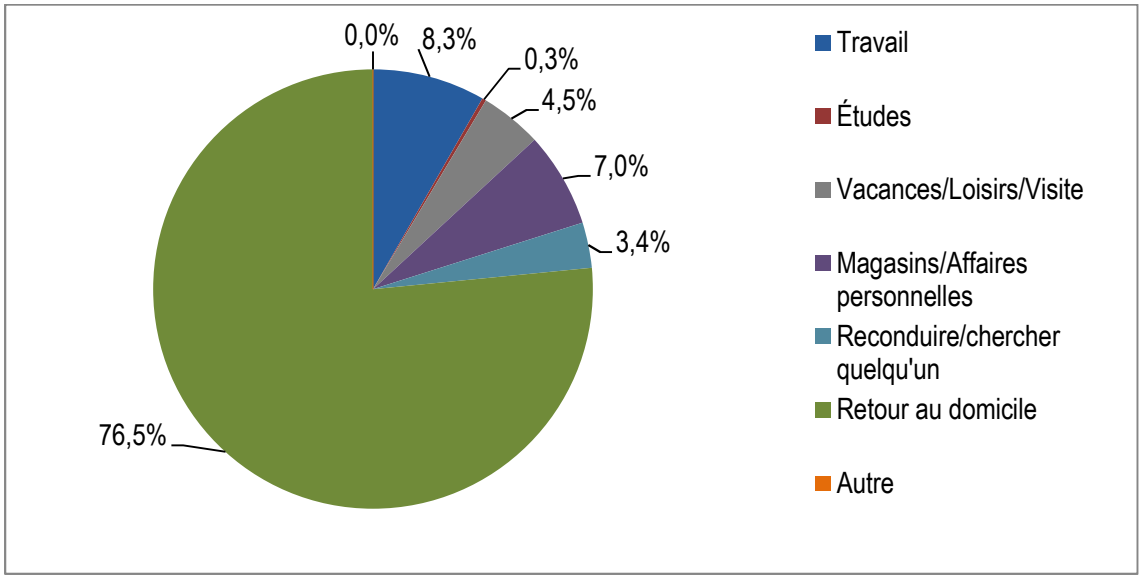


Figure 48 – Motifs des déplacements recensés à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222 (site Q), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement



4.1.8.3 Synthèse des déplacements

Les figures 49 et 50 présentent les principales origines et destinations des automobilistes empruntant la route 222 en direction est, à la hauteur de Saint-Denis-de-Brompton, en périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les figures 51 et 52, quant à elles, illustrent la répartition des origines et des destinations en périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

En période de pointe du matin, 335 véhicules entrent dans le territoire par la route 222. La presque totalité de ces véhicules provient du secteur situé près du site de relevés, soit de la région de la Montérégie et Estrie Ouest (98 % des véhicules). Les destinations principales sont la ville de Sherbrooke (71 %) et la MRC du Val-Saint-François (18 %).

En période de pointe de l'après-midi, 824 déplacements entrants sont recensés au site Q, soit plus du double que le nombre constaté le matin. Le schéma des déplacements est très similaire à celui observé le matin. En effet, l'origine principale est la région de la Montérégie et Estrie Ouest avec 99 % des déplacements, et les deux principales destinations sont la ville de Sherbrooke (75 %) et la MRC du Val-Saint-François (19 %), soit environ dans les mêmes proportions que le matin.

Figure 49 – Synthèse des déplacements à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222, en direction est (PPAM et tous motifs)

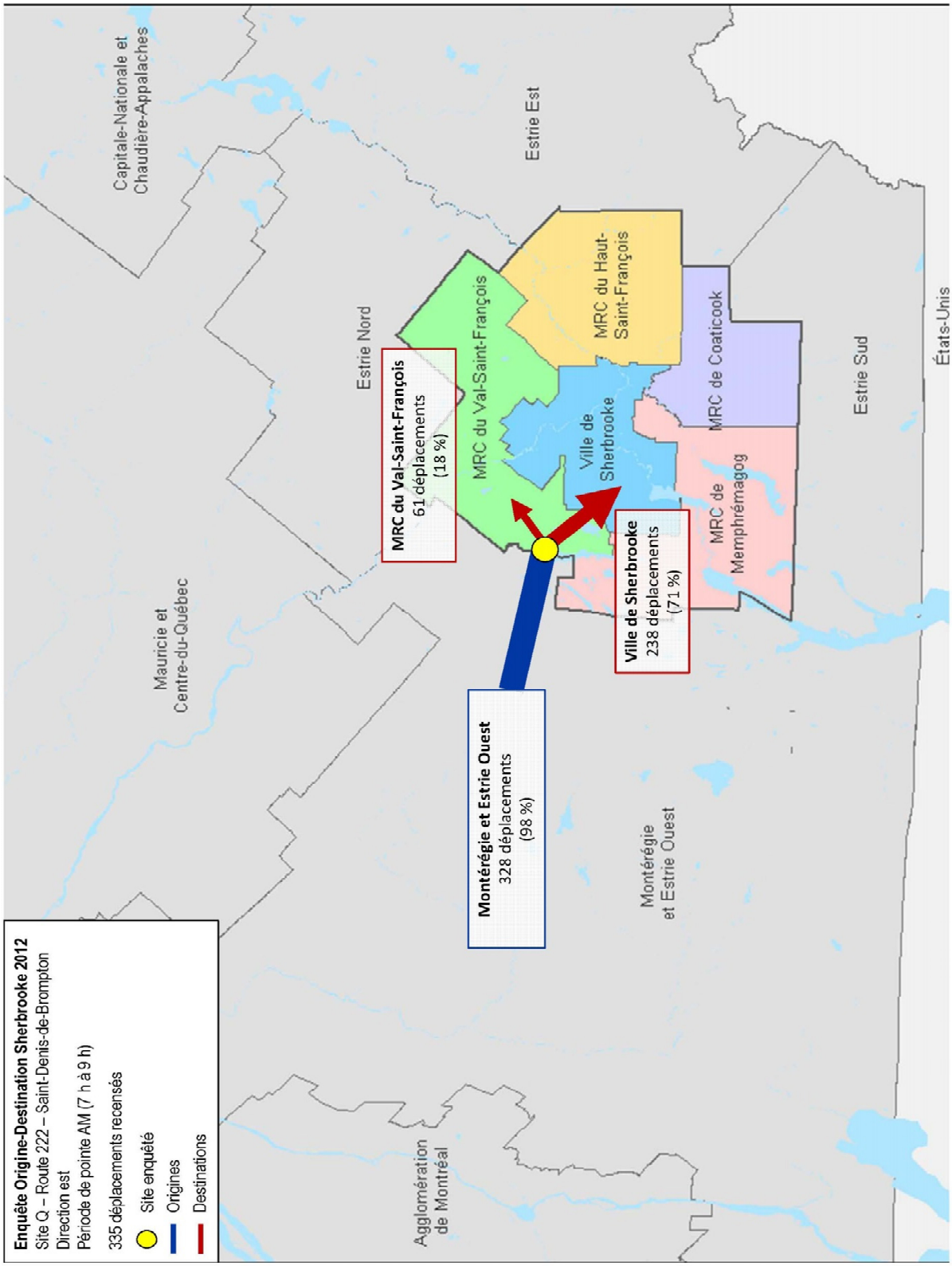


Figure 50 – Synthèse des déplacements à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222, en direction est (PPPM et tous motifs)

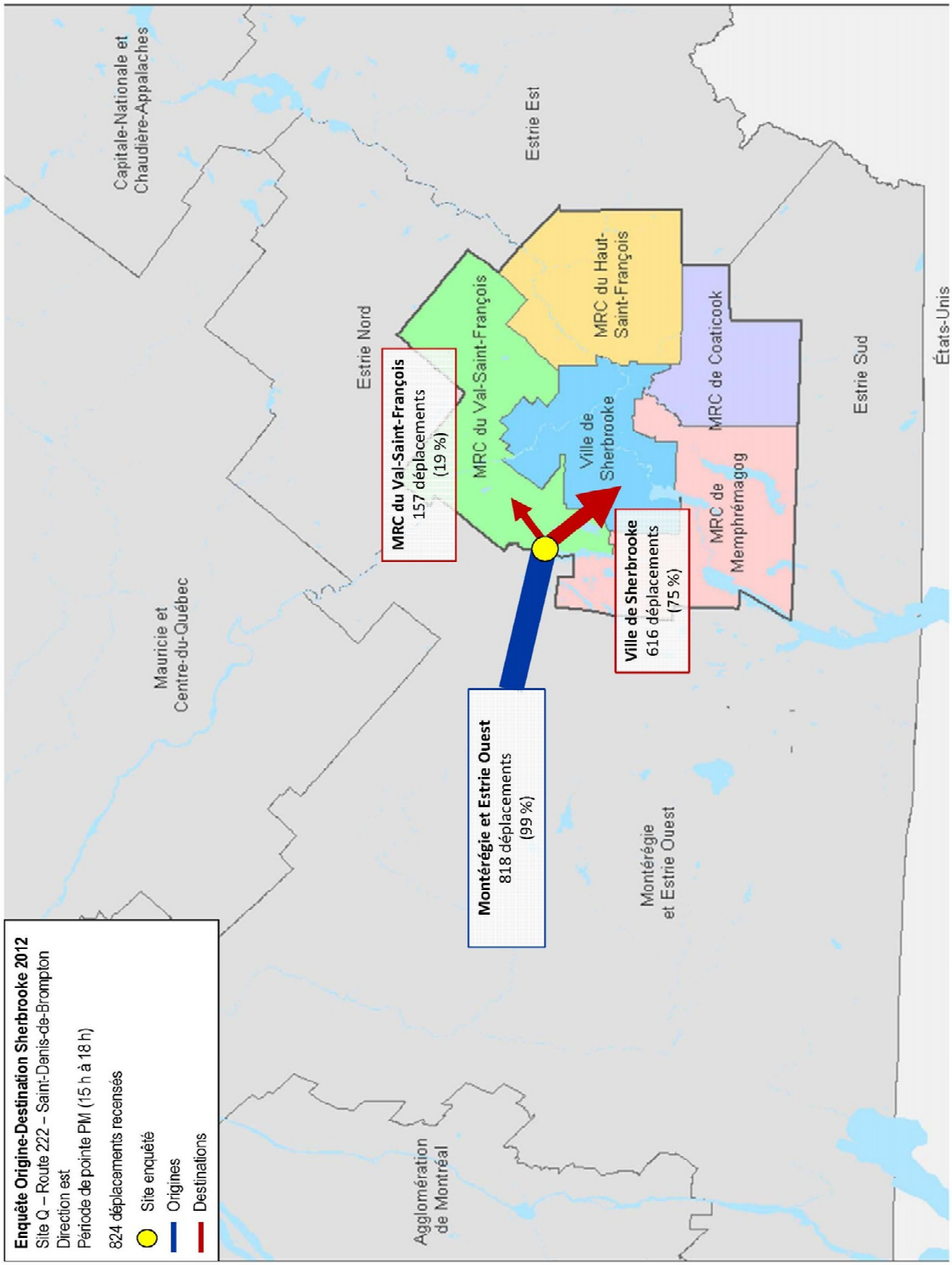


Figure 51 – Principales origines pour les déplacements recensés à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222, en direction est (PPAM et PPPM)

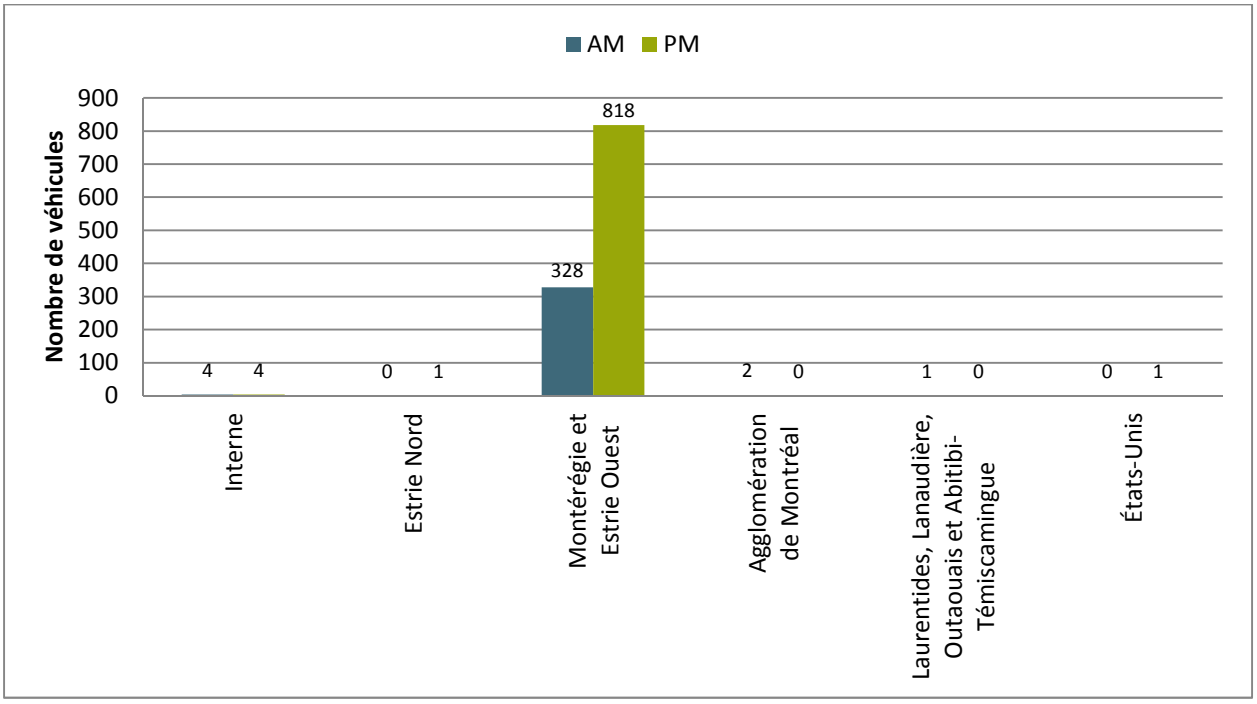
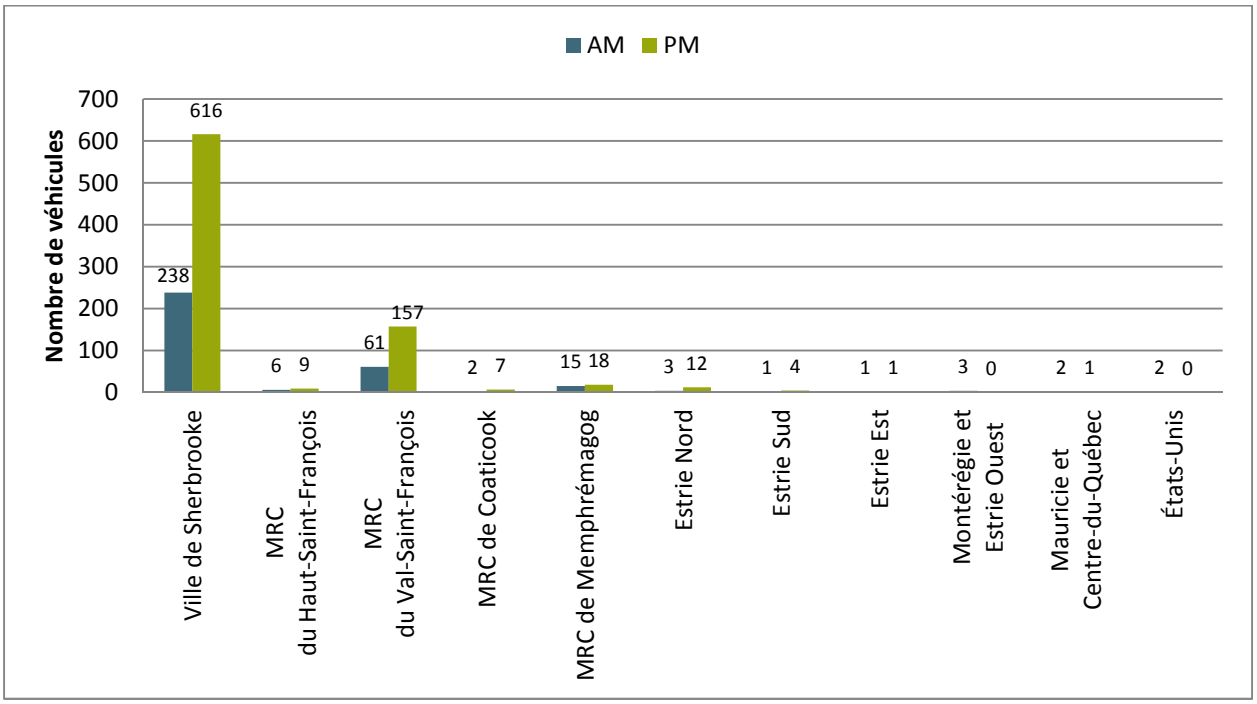


Figure 52 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222, en direction est (PPAM et PPPM)



Le tableau 35 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site Q en période de pointe du matin. La paire Valcourt-Sherbrooke est celle qui se démarque le plus.

Tableau 35 – Principales paires origine-destination recensées à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222, en direction est (PPAM)

Origine	Destination	Déplacements
Valcourt	Sherbrooke	132
Racine	Sherbrooke	85
Valcourt	Windsor	18

Le tableau 36 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site Q en période de pointe de l'après-midi. Tout comme pour le matin, la paire Valcourt-Sherbrooke est de loin la plus importante en après-midi.

Tableau 36 – Principales paires origine-destination recensées à Saint-Denis-de-Brompton, sur la route 222, en direction est (PPPM)

Origine	Destination	Déplacements
Valcourt	Sherbrooke	563
Valcourt	Windsor	46
Valcourt	Saint-Denis-de-Brompton	45
Racine	Sherbrooke	29
Racine	Saint-Denis-de-Brompton	25

4.1.9 Site S – Route 143 en direction sud, à Val-Joli

4.1.9.1 Débits et taux d'occupation

Le tableau 37 présente les débits et les taux d'occupation des véhicules au site S, sur la route 143, près de Val-Joli, par type de véhicules.

Tableau 37 – Débits par type de véhicules à Val-Joli, sur la route 143 (site S)

Site S	PPAM (7 h à 9 h)			PPPM (15 h à 18 h)		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	% Véh. lourds	Véhicules légers	Véhicules lourds	% Véh. lourds
Entrant	212	15	7 %	319	36	11 %
Sortant	134	11	8 %	329	13	4 %
Total	346	26	8 %	648	49	8 %

En période de pointe du matin et de l'après-midi, plus de camions entrent sur le territoire qu'il en sort. En après-midi, le nombre total de camions est supérieur à celui observé le matin. De plus, la part des véhicules lourds (%) est la même pour les deux périodes.

Le taux moyen d'occupation des véhicules légers en période de pointe du matin est inférieur à celui relevé au cours de l'après-midi; ils sont respectivement de 1,20 et de 1,30.

4.1.9.2 Motifs de déplacement

Les motifs de déplacement des véhicules légers en période de pointe du matin sont illustrés à la figure 53 et ceux en période de pointe de l'après-midi, à la figure 54.

En période de pointe du matin, la majorité des usagers se déplacent dans le but de se rendre à leur lieu de travail (62 %). Le deuxième motif de déplacement le plus important est le motif « Magasinage/Affaires personnelles » (14 %), suivi du motif « Études » (10 %).

En période de pointe de l'après-midi, le motif « Retour au domicile » prédomine pour les déplacements entrant sur le territoire par le site S, avec 56 %, suivi du motif « Travail », à 16 %, et des motifs « Magasinage/Affaires personnelles » (12 %) et « Vacances/Loisirs/Visite » (9 %).

Figure 53 – Motifs des déplacements recensés à Val-Joli, sur la route 143 (site S), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h) – véhicules légers uniquement

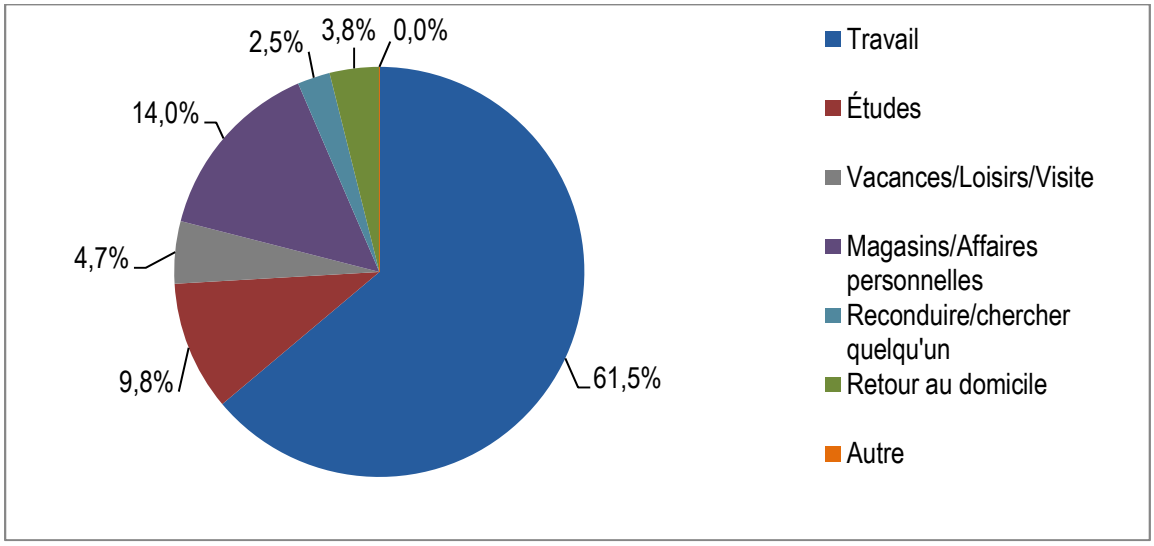
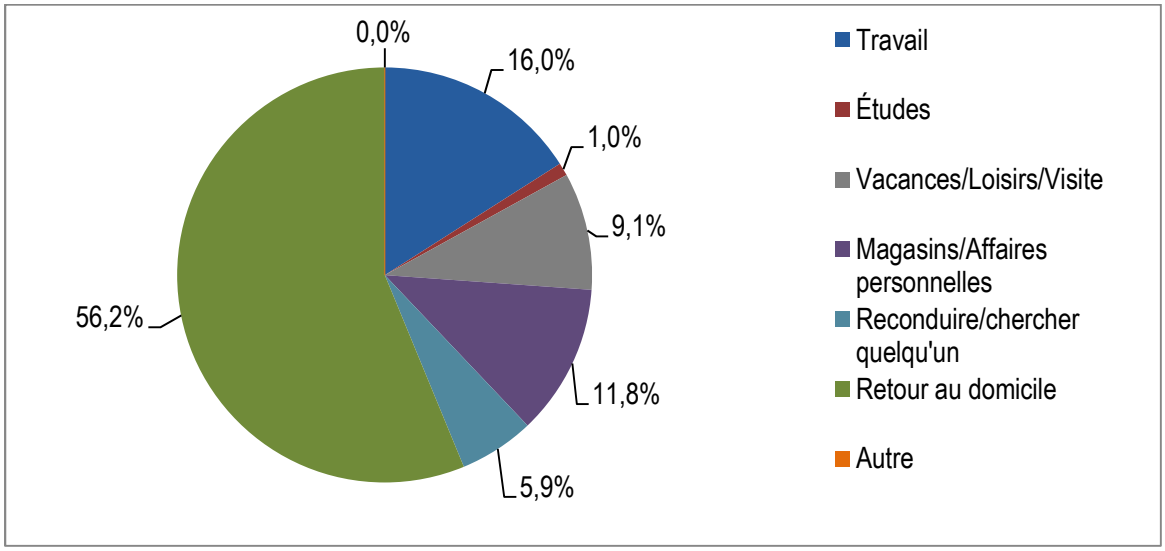


Figure 54 – Motifs des déplacements recensés à Val-Joli, sur la route 143 (site S), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h) – véhicules légers uniquement



4.1.9.3 Synthèse des déplacements

Les figures 55 et 56 présentent les principales origines et destinations des automobilistes empruntant la route 143 en direction sud, à la hauteur de Val-Joli, en périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les figures 57 et 58, quant à elles, illustrent la répartition des origines et des destinations en périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

En période de pointe du matin, 227 véhicules entrent sur le territoire par la route 143. La majorité de ces véhicules provient du secteur situé près du site de relevés, soit de la région de l'Estrie Nord (80 % des véhicules). La part restante provient quant à elle de la région de la Mauricie et du Centre-du-Québec (12 %). Les destinations principales sont la MRC du Val-Saint-François (72 %) et la ville de Sherbrooke (24 %).

En période de pointe de l'après-midi, 355 déplacements entrants sont recensés au site S, soit environ 50 % de plus que le matin. Le schéma des déplacements est très similaire à celui observé le matin. En effet, l'origine principale est la région de l'Estrie Nord, avec 77 % des déplacements, suivie de la région de la Mauricie et du Centre-du-Québec (12 %). Les deux principales destinations sont la MRC du Val-Saint-François (72 %) et la ville de Sherbrooke (20 %), soit environ dans les mêmes proportions que le matin.

Figure 55 – Synthèse des déplacements à Val-Joli, sur la route 143, en direction sud (PPAM et tous motifs)

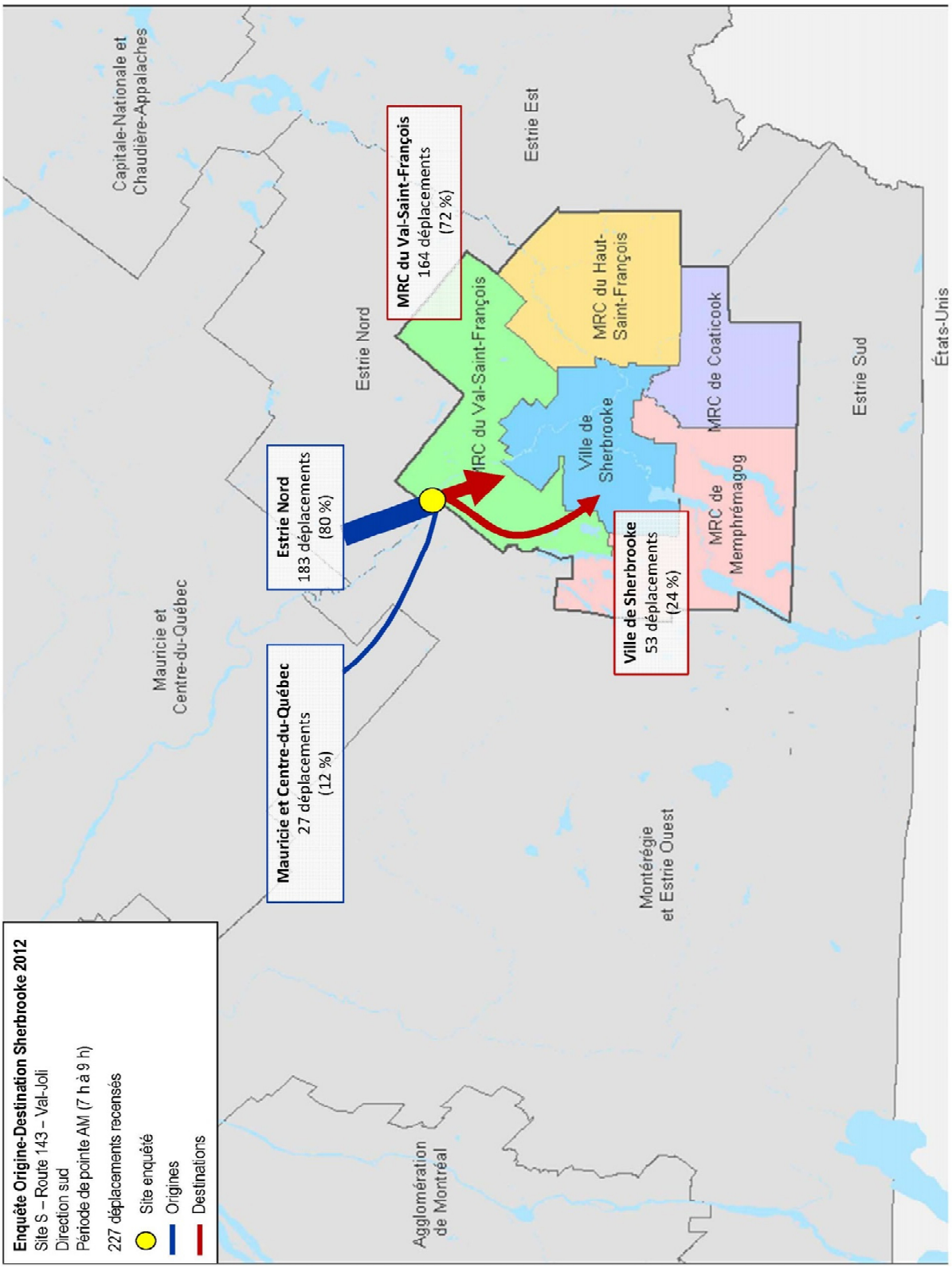


Figure 56 – Synthèse des déplacements à Val-Joli, sur la route 143, en direction sud (PPPM et tous motifs)

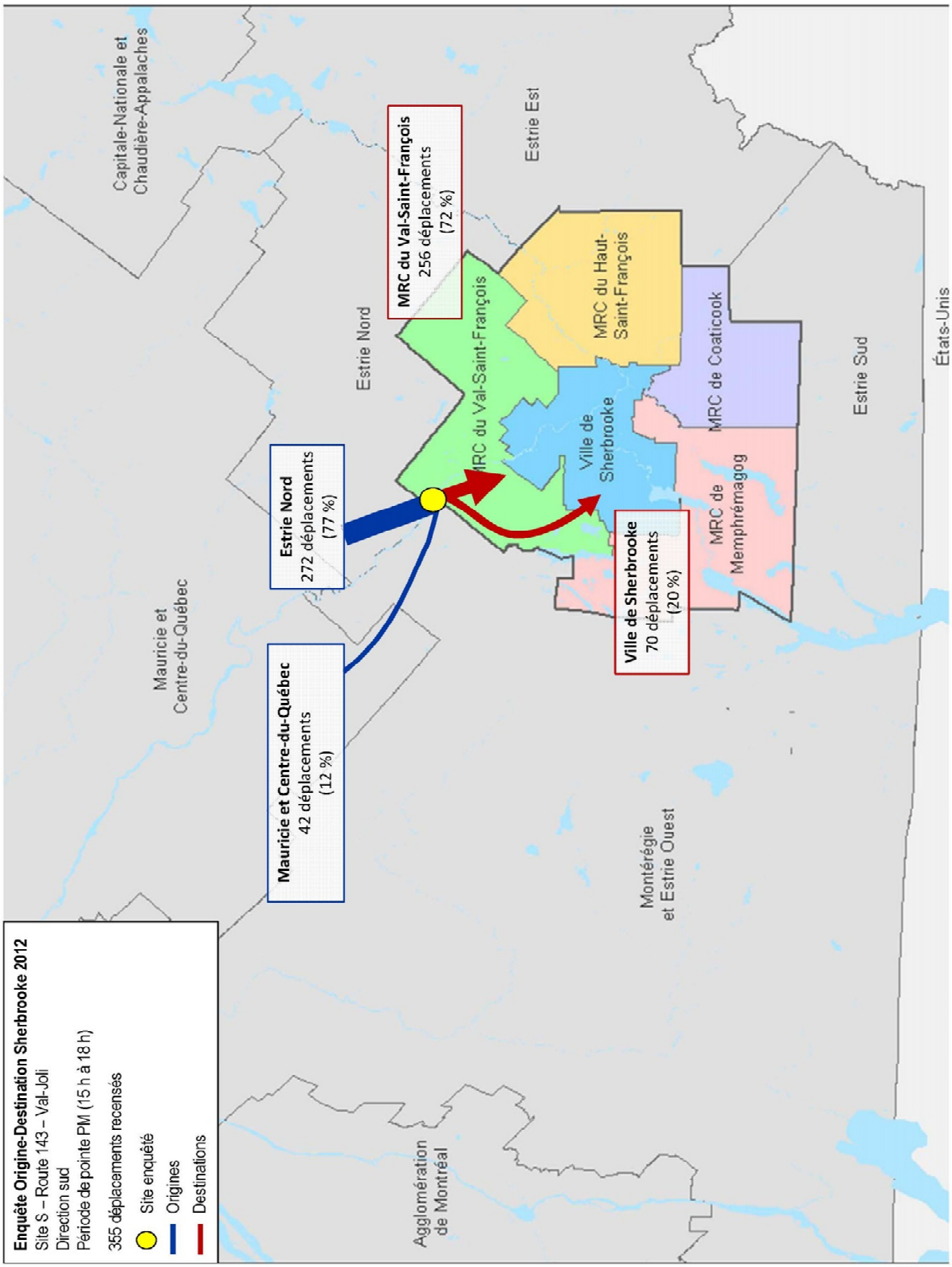


Figure 57 – Principales origines pour les déplacements recensés à Val-Joli, sur la route 143, en direction sud (PPAM et PPPM)

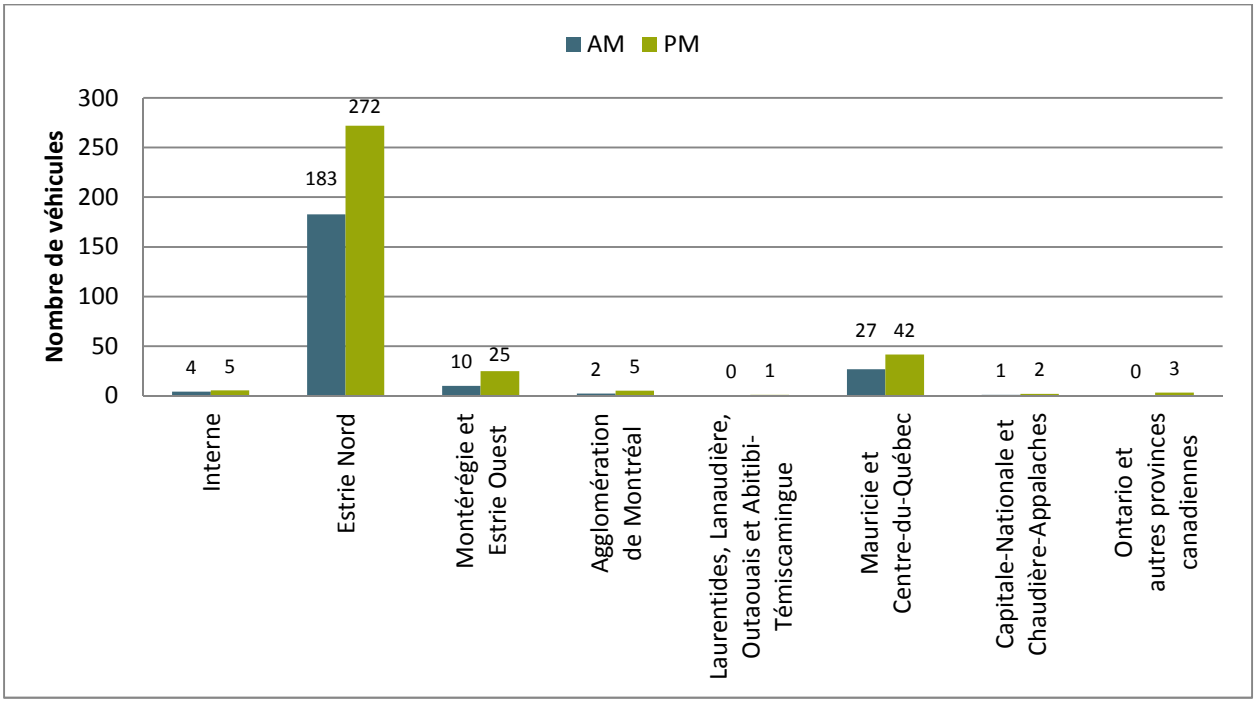
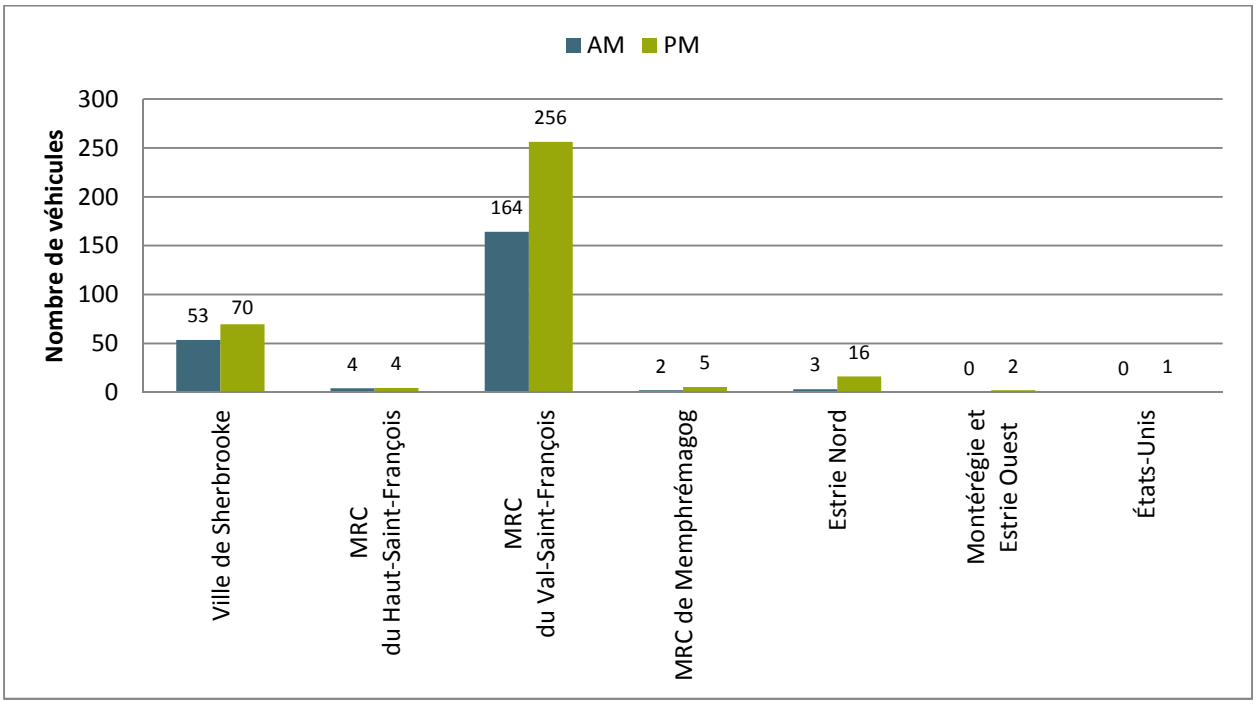


Figure 58 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Val-Joli, sur la route 143, en direction sud (PPAM et PPPM)



Le tableau 38 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site S en période de pointe du matin. La paire Richmond-Windsor est celle qui se démarque le plus.

Tableau 38 – Principales paires origine-destination recensées à Val-Joli, sur la route 143, en direction sud (PPAM)

Origine	Destination	Déplacements
Richmond	Windsor	101
Richmond	Sherbrooke	29

Le tableau 39 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site S en période de pointe de l'après-midi. Tout comme pour le matin, la paire Richmond-Windsor est la plus importante.

Tableau 39 – Principales paires origine-destination recensées à Val-Joli, sur la route 143, en direction sud (PPPM)

Origine	Destination	Déplacements
Richmond	Windsor	153
Richmond	Sherbrooke	51

4.2 ENQUÊTE PAR RELEVÉS DE PLAQUES D'IMMATRICULATION

La section suivante présente les résultats de l'enquête par relevés de plaques d'immatriculation, pour chacun des sites enquêtés avec cette méthode. Dans cette section, le nombre de déplacements fait référence aux déplacements pondérés, le nombre de questionnaires fait référence aux déplacements recensés, tandis que le débit fait référence au nombre de véhicules comptés.

4.2.1 Site C – Route 112 en direction ouest, à Westbury

4.2.1.1 Débits et taux d'occupation

Le tableau 40 présente les débits et les taux d'occupation des véhicules au site C, sur la route 112, près de Westbury, par type de véhicule.

Tableau 40 – Débits par type de véhicules, à Westbury, sur la route 112 (site C)

Site C	PPAM (7 h à 9 h)			PPPM (15 h à 18 h)		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds
Entrant	477	25	5 %	467	36	8 %
Sortant	242	8	3 %	770	42	5 %
Total	719	33	5 %	1237	78	6 %

Le matin, plus de camions entrent sur le territoire qu'il en sort. Le contraire se produit l'après-midi. En période de pointe du matin, le nombre total de camions et leur part (%) sont inférieurs à ceux de l'après-midi.

Le taux moyen d'occupation des véhicules légers en période de pointe du matin est inférieur à celui relevé au cours de l'après-midi; ils sont respectivement de 1,30 et 1,36.

4.2.1.2 *Motifs de déplacement*

Les motifs de déplacement en période de pointe du matin sont illustrés à la figure 59 et ceux en période de pointe de l'après-midi, à la figure 60. Il est à noter que le questionnaire pour les enquêtes par plaques d'immatriculation ne comportait pas de motif « Retour au domicile ». Par conséquent, c'est le motif principal du déplacement (l'aller) qui était rapporté.

En période de pointe du matin, la majorité des usagers de la route 112, à Westbury, se déplacent dans le but de se rendre à leur lieu de travail (72 %). Le deuxième motif de déplacement le plus important est le motif « Vacances/Loisirs/Visite » (16 %), suivi du motif « Études » (7 %). En période de pointe de l'après-midi, le motif « Travail » reste prédominant pour les déplacements du site C, avec 51 % des déplacements, suivi du motif « Reconduire/chercher quelqu'un » (28 %) et du motif « Vacances/Loisirs/Visite » (16 %).

Figure 59 – Motifs des déplacements recensés à Westbury, sur la route 112 (site C), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h)

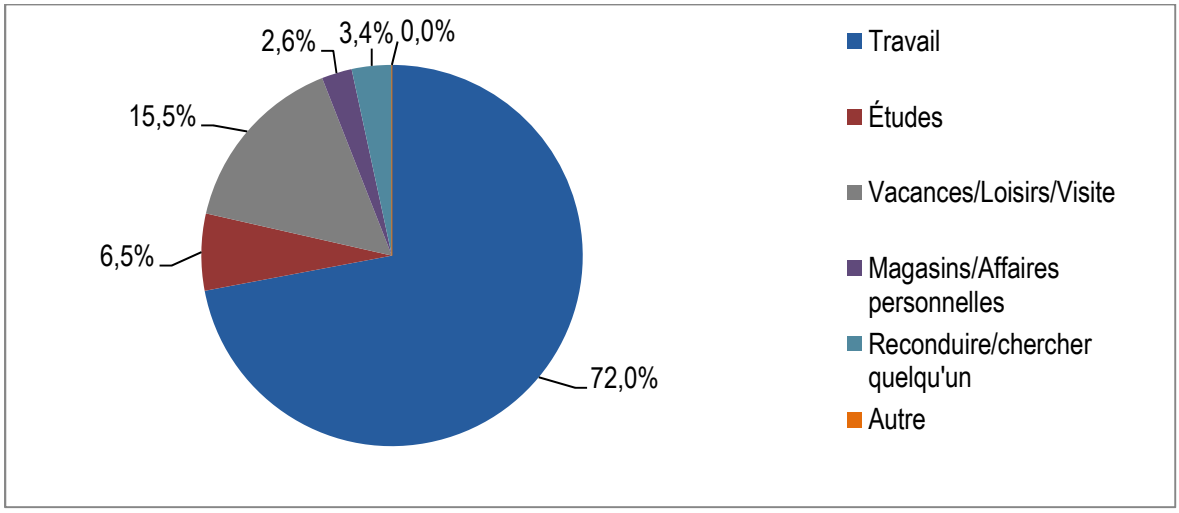
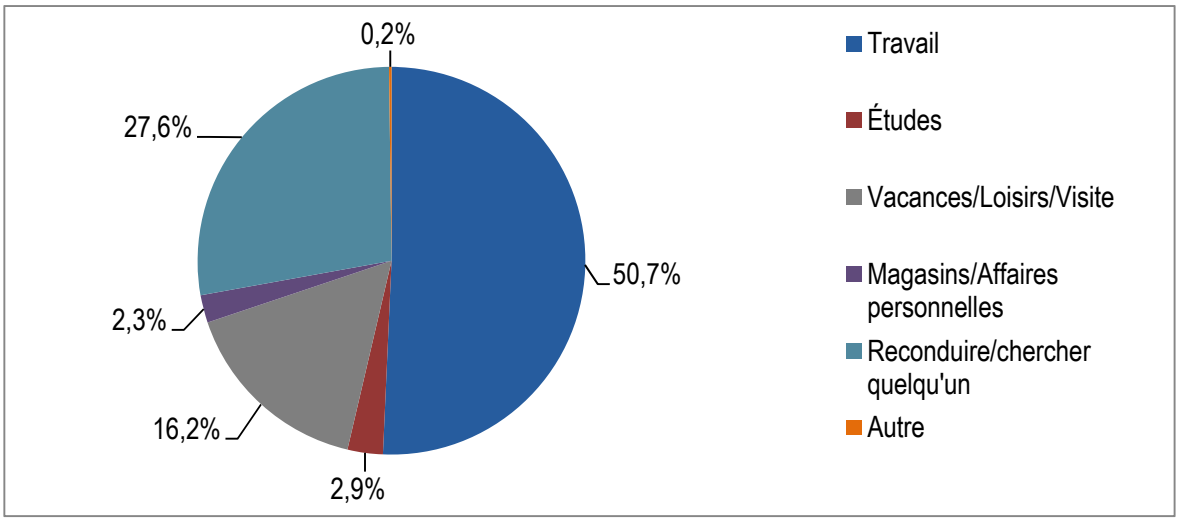


Figure 60 – Motifs des déplacements recensés à Westbury, sur la route 112 (site C), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h)



4.2.1.3 Synthèse des déplacements

Les figures 61 et 62 présentent les principales origines et destinations des automobilistes empruntant la route 112 en direction ouest, à la hauteur de Westbury, en périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les figures 63 et 64, quant à elles, illustrent la répartition des origines et des destinations en périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

En période de pointe du matin, 502 véhicules entrent sur le territoire par la route 112. La provenance des véhicules est majoritairement de la région de l'Estrie Nord (76 %) et la part restante se divise de façon égale entre les régions de l'Estrie Est et de la Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches, avec 8 % et 9 % respectivement. Les destinations principales sont la ville de Sherbrooke (63 %) et la MRC du Haut-Saint-François (26 %).

En période de pointe de l'après-midi, 504 déplacements entrants sont recensés au site C, soit la même quantité que celle observée le matin. Le schéma des déplacements est très similaire à celui observé le matin. En effet, l'origine principale est la région de l'Estrie Nord, avec 62 % des déplacements, suivie de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches dans une plus grande proportion (22 %), et de l'Estrie Est (8 %). Les deux principales destinations sont la ville de Sherbrooke (56 %) et la MRC du Haut-Saint-François (25 %), avec environ les mêmes proportions que celles observées le matin.

Figure 61 – Synthèse des déplacements à Westbury, sur la route 112, en direction ouest (PPAM et tous motifs)

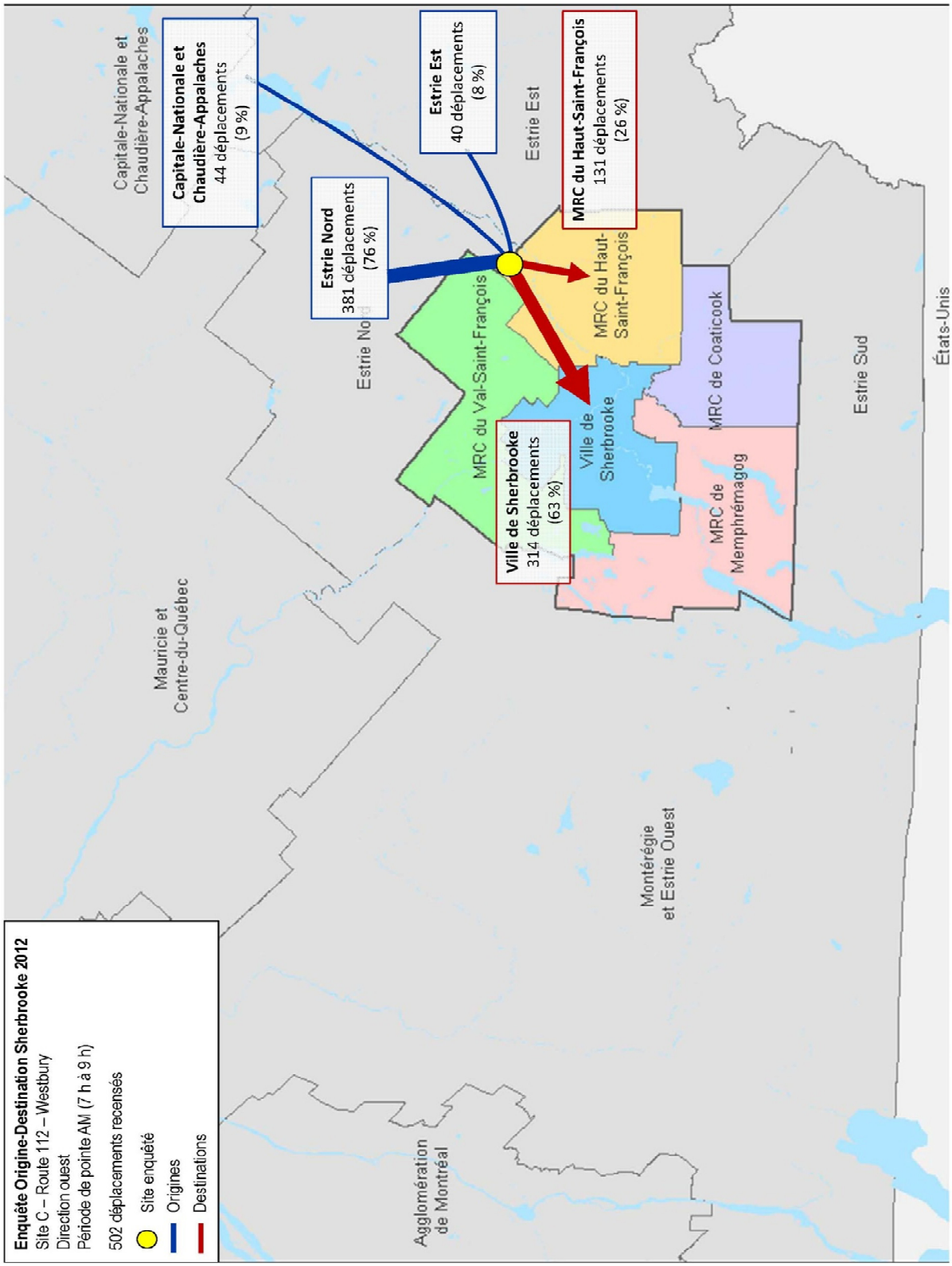


Figure 62 - Synthèse des déplacements à Westbury, sur la route 112, en direction ouest (PPPM et tous motifs)

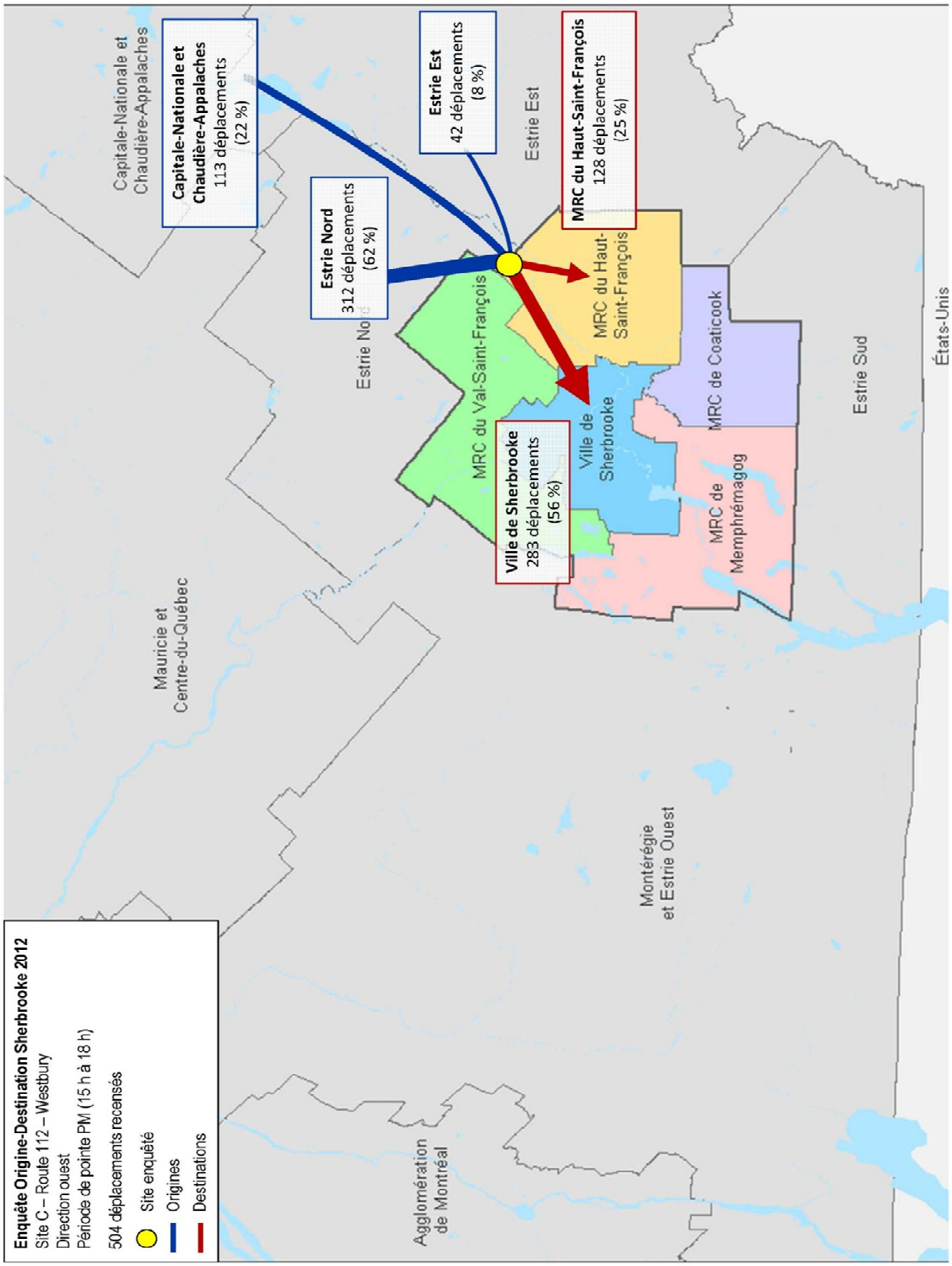


Figure 63 – Principales origines pour les déplacements recensés à Westbury, sur la route 112, en direction ouest (PPAM et PPPM)

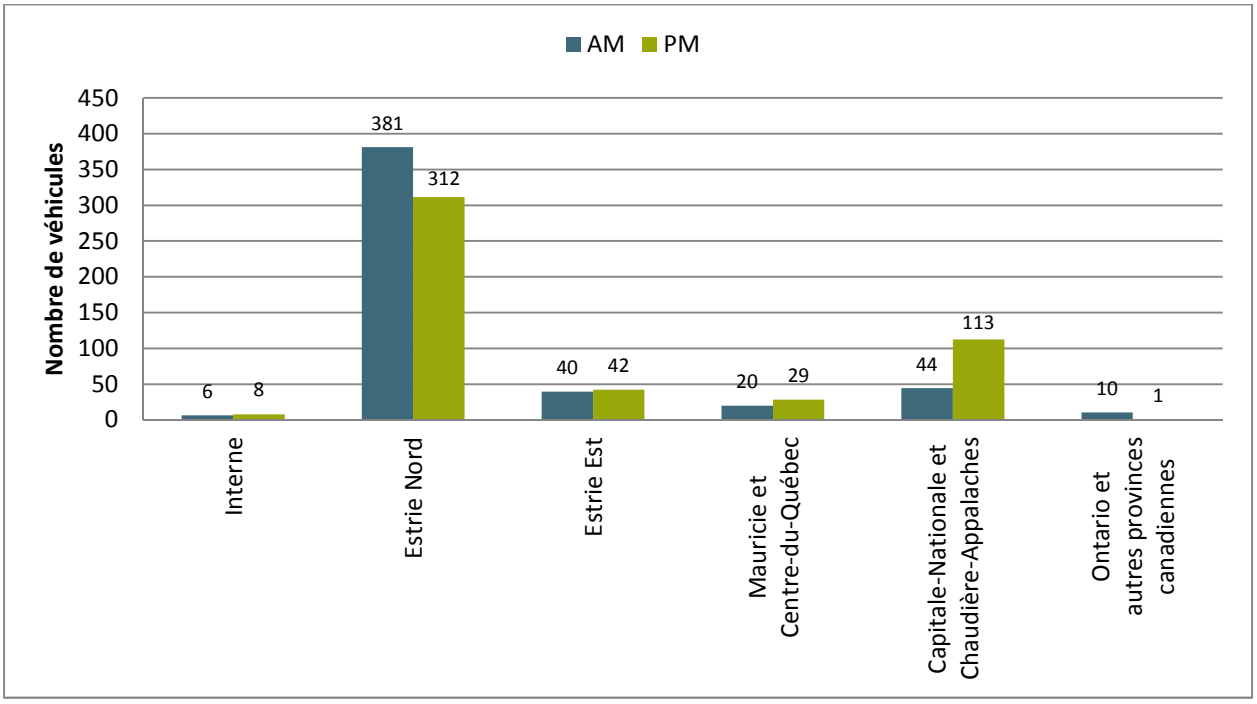
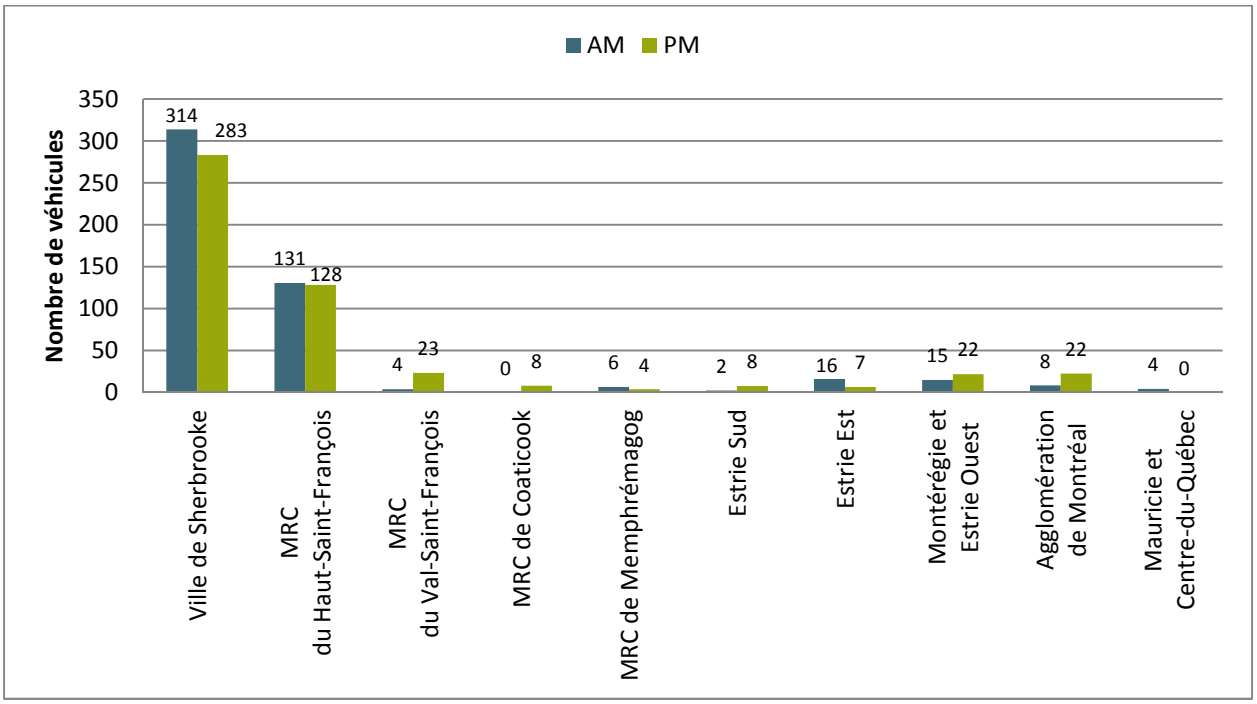


Figure 64 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Westbury, sur la route 112, en direction ouest (PPAM et PPPM)



Le tableau 41 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site C en période de pointe du matin. Les paires Dudswell-Sherbrooke et Weedon-Sherbrooke sont celles qui se démarquent du lot.

Tableau 41 – Principales paires origine-destination recensées à Westbury, sur la route 112, en direction ouest (PPAM)

Origine	Destination	Déplacements
Dudswell	Sherbrooke	130
Weedon	Sherbrooke	108
Weedon	East Angus	43
Stratford	Sherbrooke	29
Dudswell	East Angus	28

Le tableau 42 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site C en période de pointe de l'après-midi. Tout comme pour le matin, ce sont les paires Duswell-Sherbrooke et Weedon-Sherbrooke qui se démarquent le plus, mais avec une plus faible proportion pour la paire Weedon-Sherbrooke.

Tableau 42 – Principales paires origine-destination recensées à Westbury, sur la route 112, en direction ouest (PPPM)

Origine	Destination	Déplacements
Dudswell	Sherbrooke	107
Weedon	Sherbrooke	57
Thetford Mines	Sherbrooke	41
Dudswell	East Angus	37
Weedon	East Angus	27
Stratford	Sherbrooke	20

4.2.2 Site H – Route 147 en direction nord, à Compton

À noter que, pour le site H, la période de l'après-midi ne sera pas analysée, puisque des problèmes d'expédition postale des questionnaires sont survenus (plaques relevées de 14 h à 19 h).

4.2.2.1 Débits et taux d'occupation

Le tableau 43 présente les débits et les taux d'occupation des véhicules au site H, sur la route 147, près de Compton, par type de véhicules.

Tableau 43 – Débits par type de véhicules à Compton, sur la route 147 (site H)

Site H	PPAM (7 h à 9 h)		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds
Entrant	520	21	4 %
Sortant	518	22	4 %
Total	1038	43	4 %

Le matin, il y a sensiblement le même nombre de camions entrant sur le territoire et en sortant, et leur part (%) est la même.

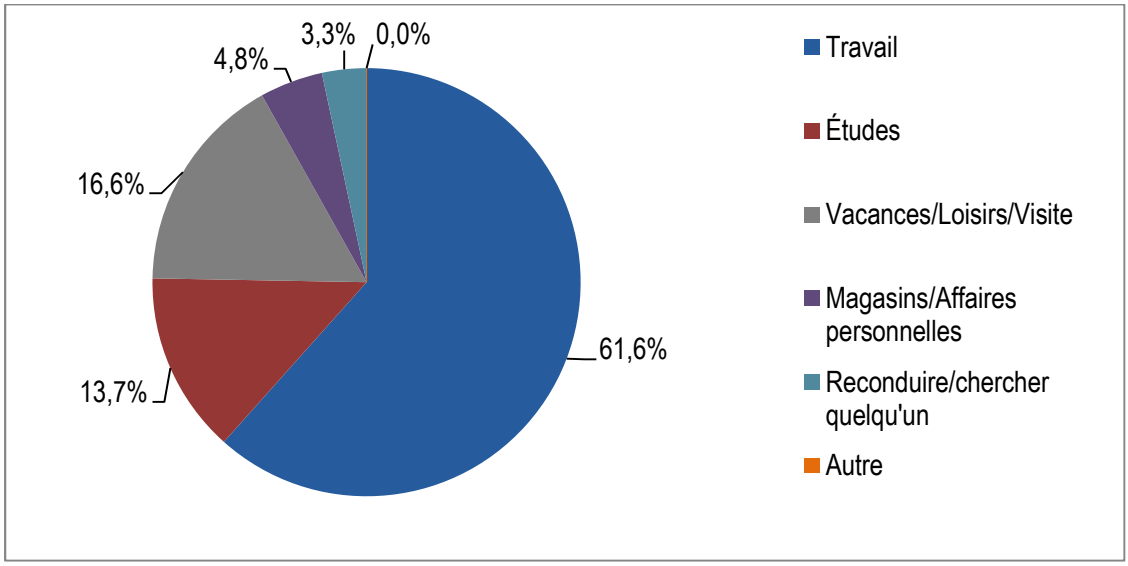
Le taux moyen d'occupation des véhicules légers en période de pointe du matin est de 1,27.

4.2.2.2 Motifs de déplacement

Les motifs de déplacement en période de pointe du matin sont illustrés à la figure 65. Il est à noter que le questionnaire pour les enquêtes par plaques d'immatriculation ne comportait pas de motif « Retour au domicile ». Par conséquent, c'est le motif principal du déplacement (l'aller) qui était rapporté.

En période de pointe du matin, la majorité des usagers de la route 147, à Compton, se déplacent dans le but de se rendre à leur lieu de travail (62 %). Le deuxième motif de déplacement le plus important est le motif « Vacances/Loisirs/Visite » (17 %), suivi du motif « Études » (14 %).

Figure 65 – Motifs des déplacements recensés à Compton, sur la route 147 (site H), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h)



4.2.2.3 Synthèse des déplacements

La figure 66 présente les principales origines et destinations des automobilistes empruntant la route 147 en direction nord, à la hauteur de Compton, en période de pointe du matin. La figure 67, quant à elle, illustre la répartition des origines et des destinations en période de pointe du matin.

En période de pointe du matin, 541 véhicules entrent sur le territoire par la route 147. La totalité de ces véhicules provient du secteur situé près du site de relevés, soit de la région de l'Estrie Sud (100 % des véhicules). Les destinations principales sont la ville de Sherbrooke (74 %) et la MRC de Coaticook (18 %).

Figure 66 – Synthèse des déplacements à Compton, sur la route 147, en direction nord (PPAM et tous motifs)

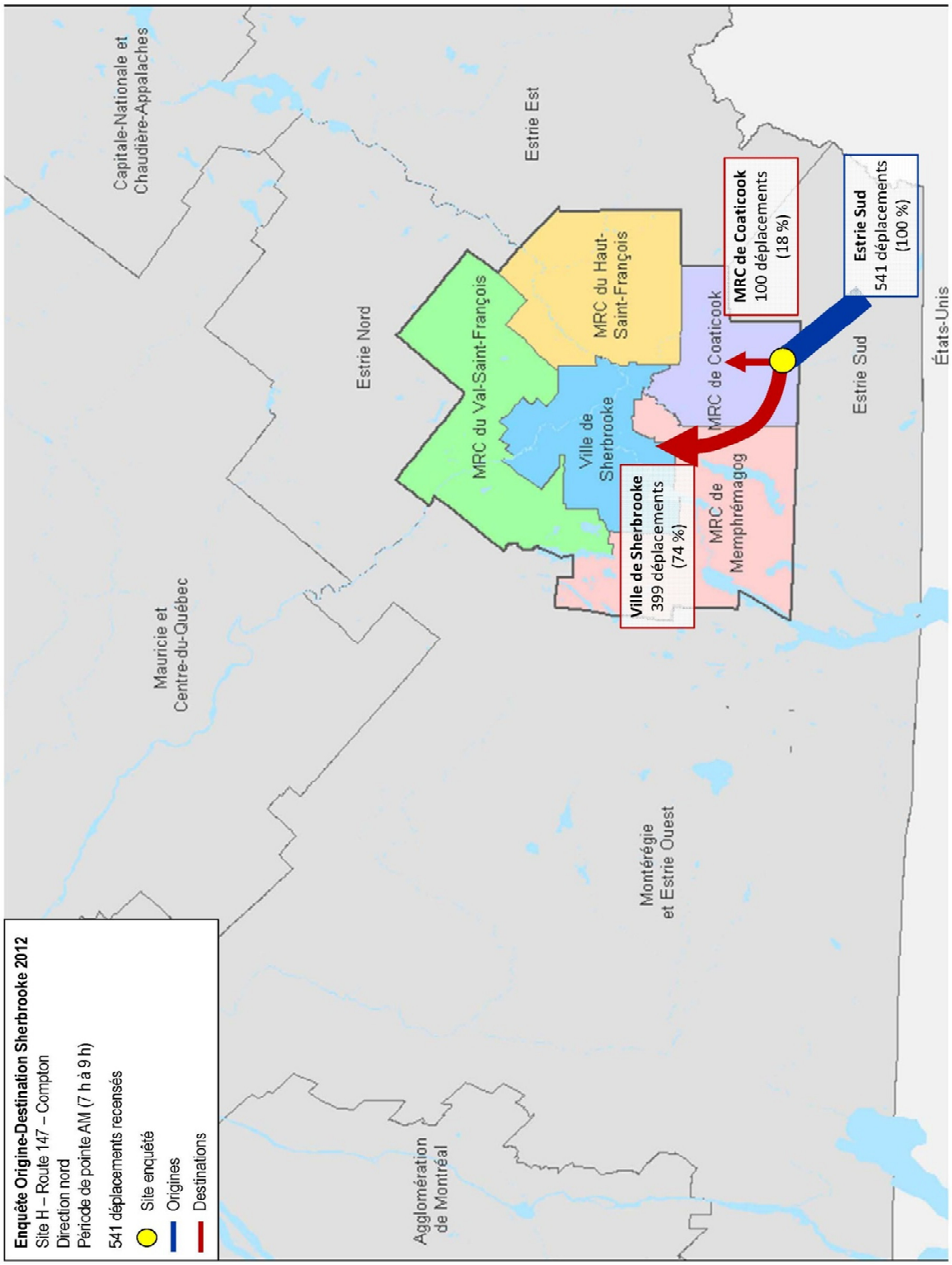


Figure 67 – Principales origines pour les déplacements recensés à Compton, sur la route 147, en direction nord (PPAM)

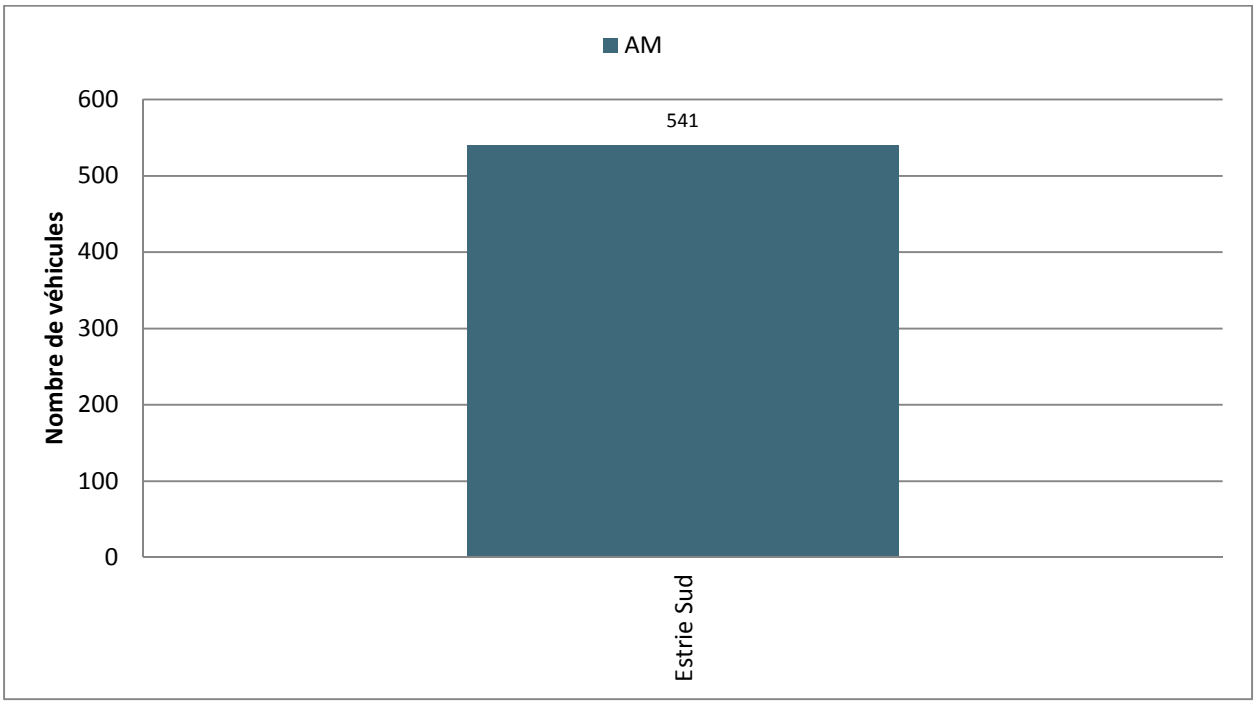
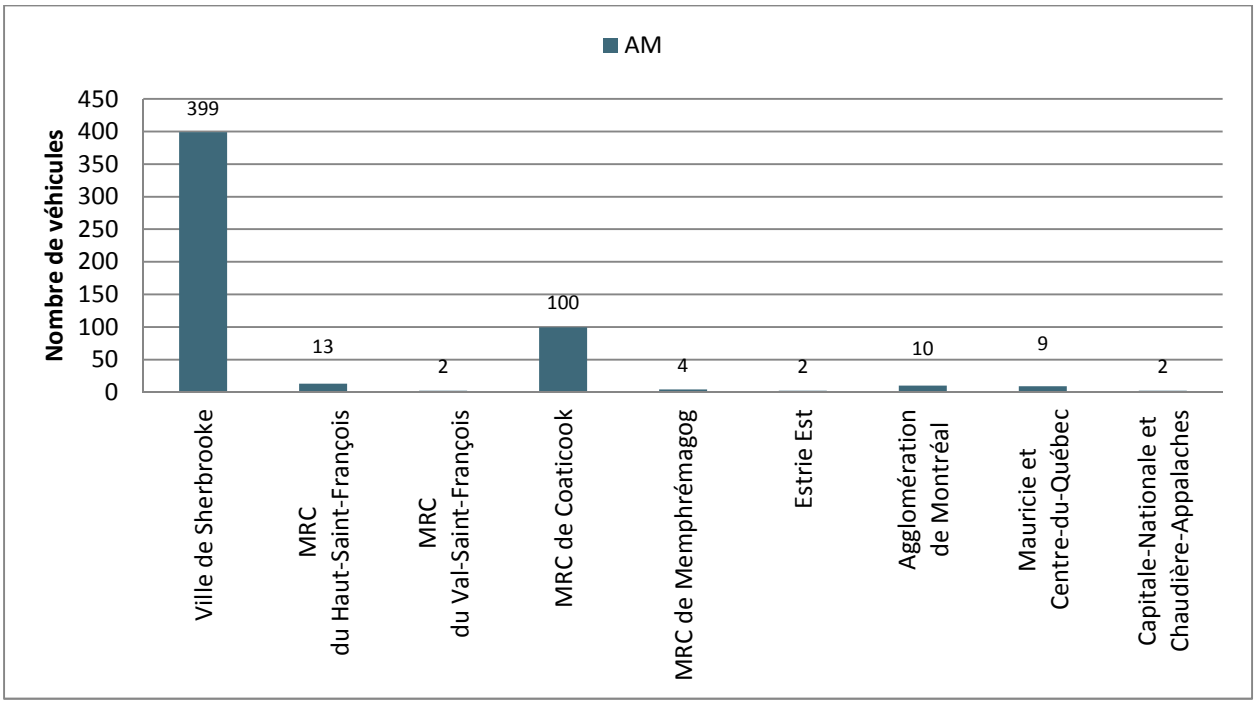


Figure 68 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Compton, sur la route 147, en direction nord (PPAM)



Le tableau 44 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site H en période de pointe du matin. La paire Coaticook-Sherbrooke est de loin la plus importante.

Tableau 44 – Principales paires origine-destination recensées à Compton, sur la route 147, en direction nord (PPAM)

Origine	Destination	Nbre véh.
Coaticook	Sherbrooke	355
Coaticook	Compton	54

4.2.3 Site K – Autoroute 55 en direction nord, à Stanstead-Est

4.2.3.1 Débits et taux d'occupation

Le tableau 45 présente les débits et les taux d'occupation des véhicules au site K, sur l'autoroute 55, près de Stanstead-Est, par type de véhicules.

Tableau 45 – Débits par type de véhicules à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55 (site K)

Site K	PPAM (7 h à 9 h)			PPPM (15 h à 18 h)		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds
Entrant	175	18	10 %	396	62	16 %
Sortant	236	36	15 %	293	53	18 %
Total	411	54	13 %	689	115	17 %

En avant-midi, moins de camions entrent sur le territoire qu'il en sort. Le contraire se produit l'après-midi, mais dans une moindre mesure. En période de pointe du matin, le nombre total de camions et leur part (%) sont inférieurs à ceux observés en après-midi.

Le taux moyen d'occupation des véhicules légers en période de pointe du matin est inférieur au taux moyen d'occupation relevé au cours de l'après-midi; ils sont respectivement de 1,17 et 1,50.

4.2.3.2 Motifs de déplacement

Les motifs de déplacement en période de pointe du matin sont illustrés à la figure 69 et ceux en période de pointe de l'après-midi à la figure 70. Il est à noter que le questionnaire pour les enquêtes par plaques d'immatriculation ne comportait pas de motif « Retour au domicile ». Par conséquent, c'est le motif principal du déplacement (l'aller) qui était rapporté.

En période de pointe du matin, la majorité des usagers de l'autoroute 55, à Stanstead-Est, se déplacent dans le but de se rendre à leur lieu de travail (63 %). Le deuxième motif de déplacement le plus important est le motif « Vacances/Loisirs/Visite » (21 %), suivi du motif « Études » (7 %).

En période de pointe de l'après-midi, le motif « Travail » reste le motif principal prédominant du site K, avec 58 % des déplacements, suivi du motif « Reconduire/chercher quelqu'un », à 26 %, et du motif « Vacances/Loisirs/Visite » (13 %).

Figure 69 – Motifs des déplacements recensés à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55 (site K), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h)

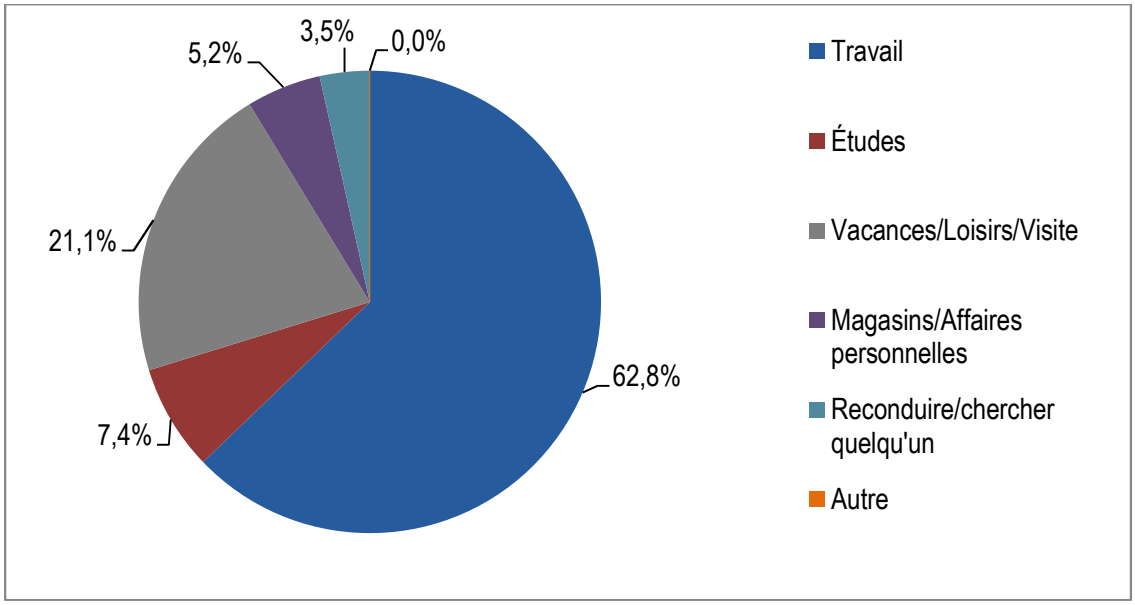
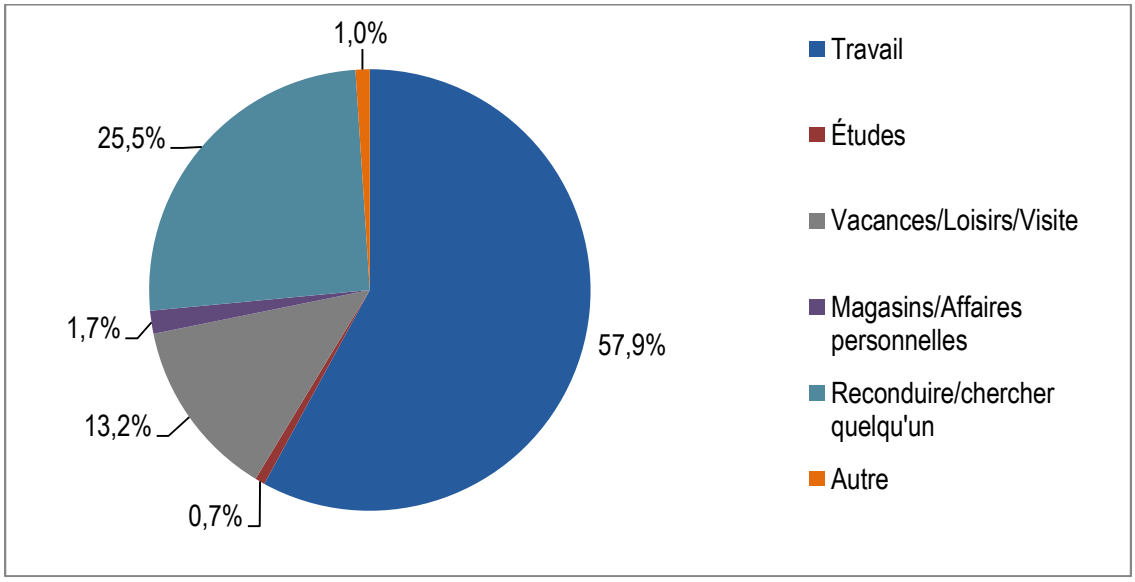


Figure 70 – Motifs des déplacements recensés à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55 (site K), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h)



4.2.3.4 Synthèse des déplacements

Les figures 71 et 72 présentent les principales origines et destinations des automobilistes empruntant l'autoroute 55 en direction nord, à la hauteur de Stanstead-Est, en périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les figures 73 et 74, quant à elles, illustrent la répartition des origines et des destinations en périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

En période de pointe du matin, 194 véhicules entrent sur le territoire par l'autoroute 55. La presque totalité de ces véhicules provient du secteur situé près du site de relevés, soit de la région de l'Estrie Sud (92 % des véhicules). La part restante provient des États-Unis (8 %). Les destinations principales sont la MRC de Memphrémagog (43 %) et la ville de Sherbrooke (36 %).

En période de pointe de l'après-midi, 458 déplacements entrants sont recensés au site K, soit plus du double que le nombre observé le matin. Le schéma des déplacements est différent de celui observé le matin. En effet, il y a deux principales origines : la région de l'Estrie Sud, avec 59 % des déplacements, suivie des États-Unis, avec 41 %. Les trois principales destinations sont la MRC de Memphrémagog (33 %), la ville de Sherbrooke (31 %) et l'agglomération de Montréal (14 %).

Figure 71 – Synthèse des déplacements à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55, en direction nord (PPAM et tous motifs)

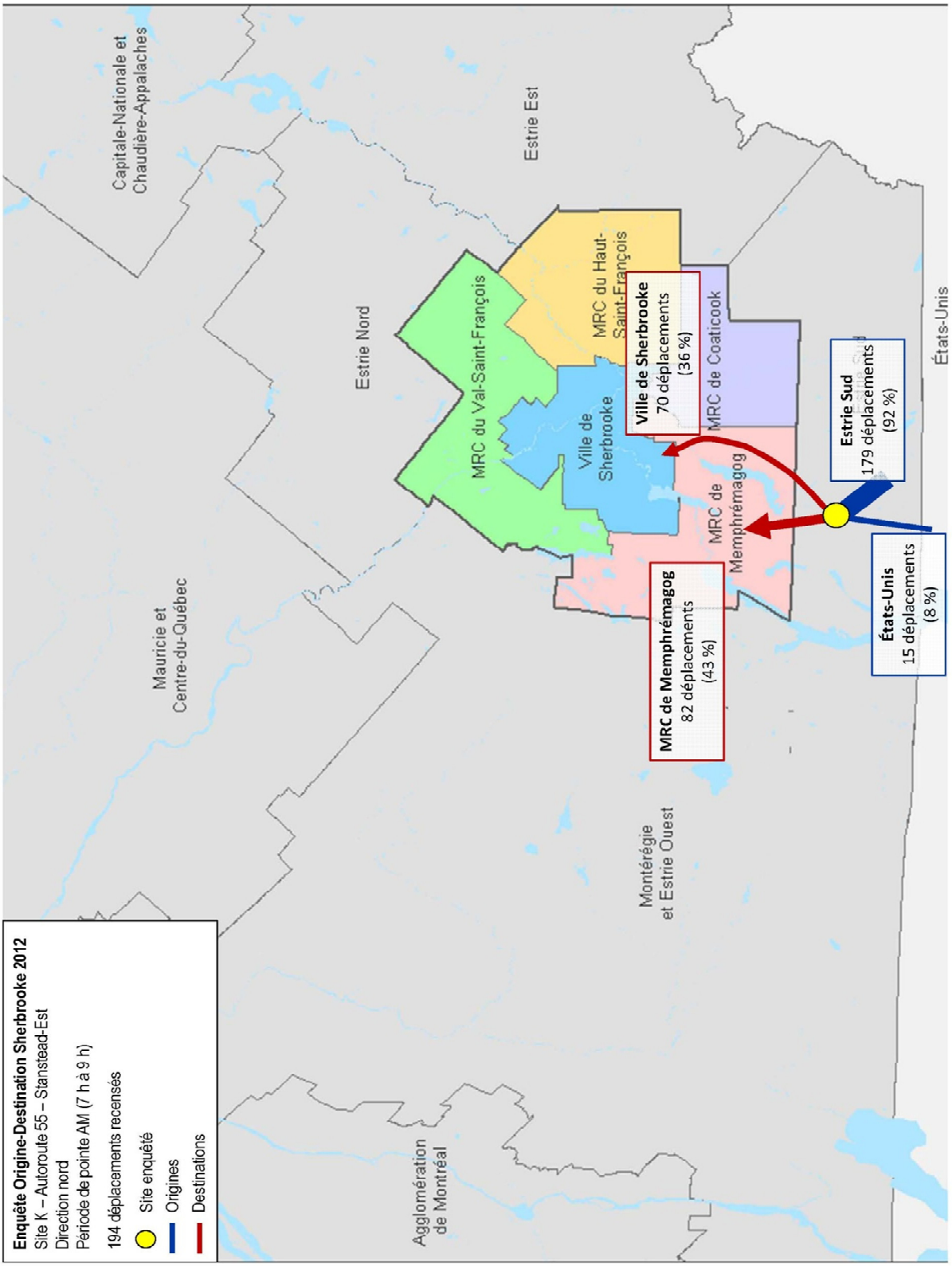


Figure 72 – Synthèse des déplacements à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55, en direction nord (PPPM et tous motifs)

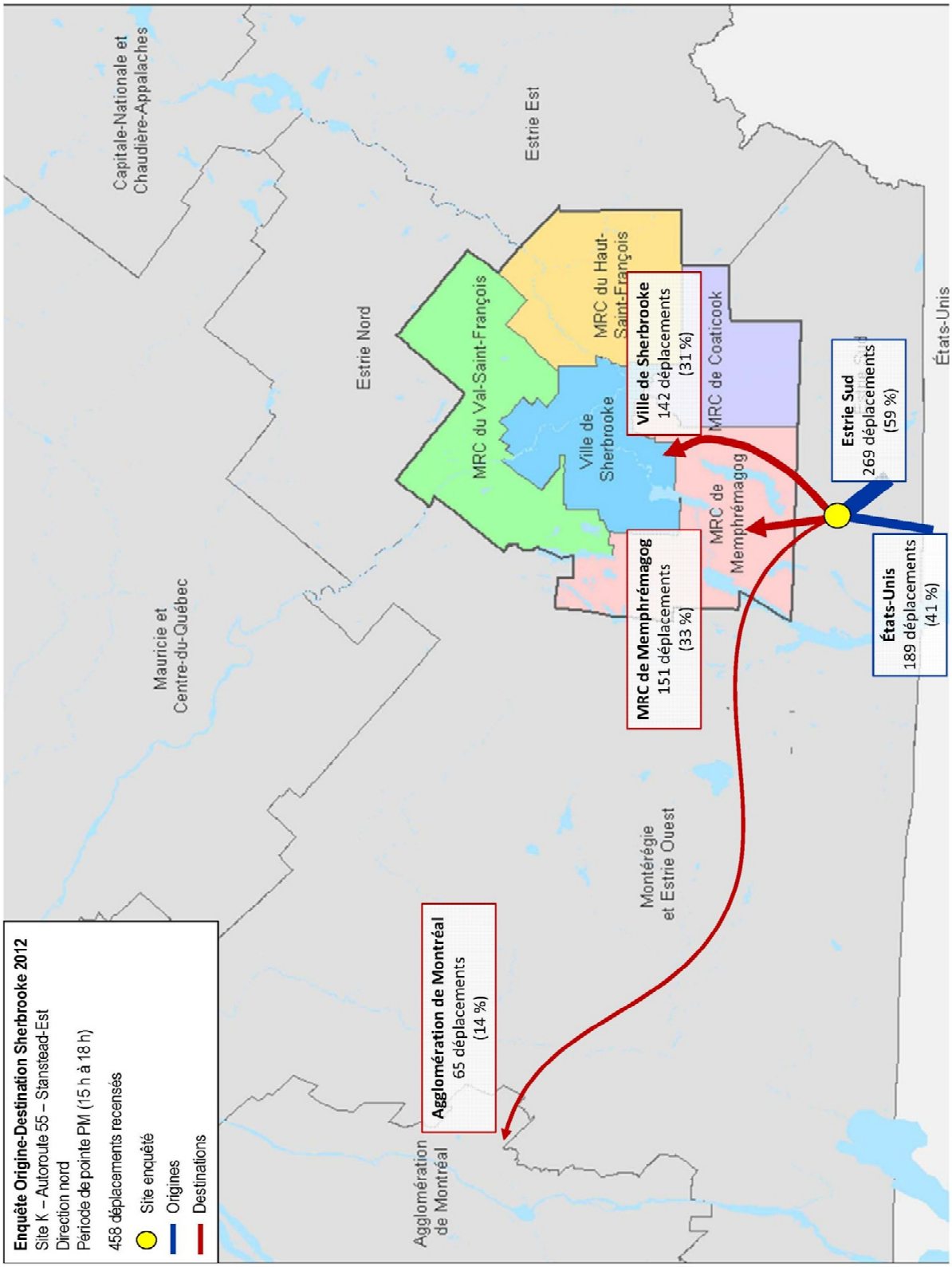


Figure 73 – Principales origines pour les déplacements recensés à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55, en direction nord (PPAM et PPPM)

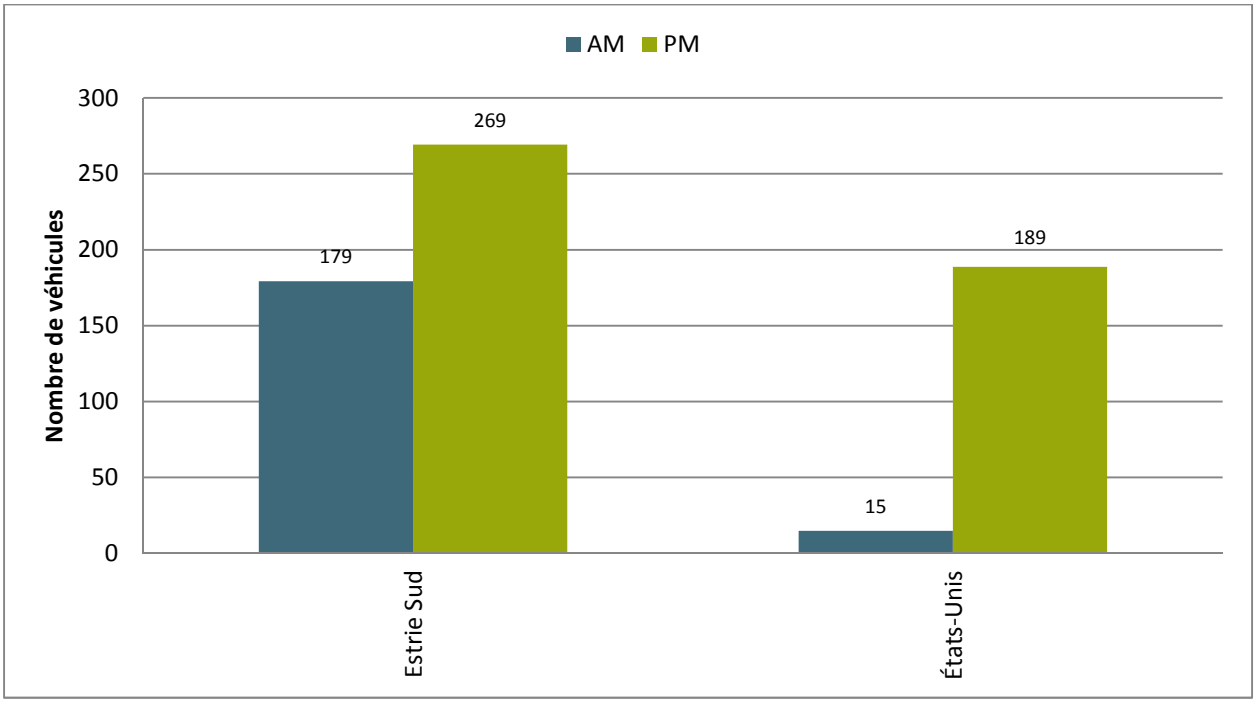
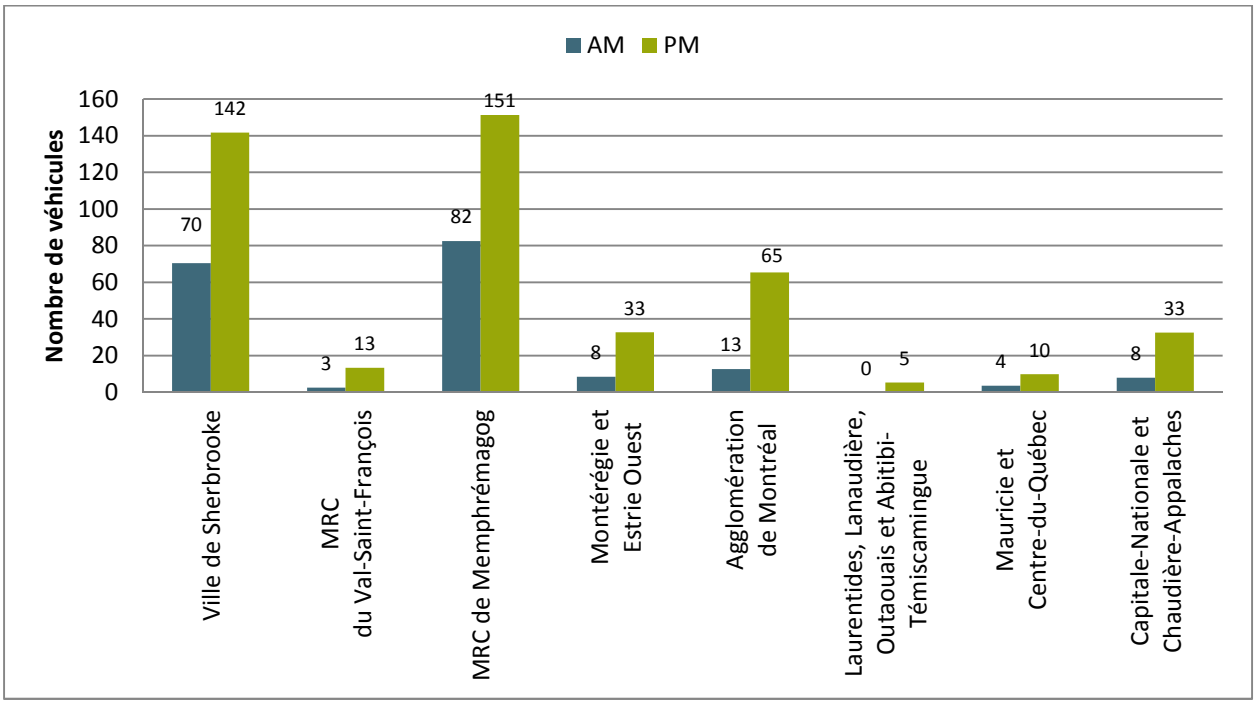


Figure 74 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55, en direction nord (PPAM et PPPM)



Le tableau 46 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site K en période de pointe du matin. La paire Stanstead-Magog est celle qui se démarque le plus.

Tableau 46 – Principales paires origine-destination recensées à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55, en direction nord (PPAM)

Origine	Destination	Déplacements
Stanstead	Magog	66
Stanstead	Sherbrooke	42

Le tableau 47 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site K en période de pointe de l'après-midi. Contrairement au matin, ce sont les paires Stanstead-Magog et Stanstead-Sherbrooke qui se démarquent du lot.

Tableau 47 – Principales paires origine-destination recensées à Stanstead-Est, sur l'autoroute 55, en direction nord (PPPM)

Origine	Destination	Déplacements
Stanstead	Magog	94
Stanstead	Sherbrooke	84
Stanstead-Est	Sherbrooke	20
Vermont	Sherbrooke	23

4.2.4 Site N – Autoroute 10 en direction est, à Magog

4.2.4.1 Débits et taux d'occupation

Le tableau 48 présente les débits et les taux d'occupation des véhicules au site N, sur l'autoroute 10, près de Magog, par type de véhicule.

Tableau 48 – Débits par type de véhicules, à Magog, sur l'autoroute 10 (site N)

Site N	PPAM (7 h à 9 h)			PPPM (15 h à 18 h)		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds
Entrant	1 230	160	13 %	2 219	149	7 %
Sortant	1 302	113	9 %	2 117	215	10 %
Total	2 532	273	11 %	4 336	364	8 %

En avant-midi, plus de camions entrent sur le territoire qu'il en sort. Le contraire se produit l'après-midi. En période de pointe du matin, le nombre total de camions est inférieur à celui observé l'après-midi, mais leur part (%) est plus importante.

Le taux moyen d'occupation des véhicules légers en période de pointe du matin est inférieur à ceux relevés au cours de l'après-midi; ils sont respectivement de 1,22 et 1,44.

4.2.4.2 Motifs de déplacement

Les motifs de déplacement en période de pointe du matin sont illustrés à la figure 75 et ceux en période de pointe de l'après-midi, à la figure 76. Il est à noter que le questionnaire pour les enquêtes

par plaques d'immatriculation ne comportait pas de motif « Retour au domicile ». Par conséquent, c'est le motif principal du déplacement (l'aller) qui était rapporté.

En période de pointe du matin, la majorité des usagers sur l'autoroute 10, à Magog, se déplacent dans le but de se rendre à leur lieu de travail (74 %). Le deuxième motif de déplacement le plus important est le motif « Vacances/Loisirs/Visite » (10 %), suivi des motifs « Reconduire/chercher quelqu'un » (8 %) et « Études » (6 %).

En période de pointe de l'après-midi, le motif « Travail » prédomine toujours pour les déplacements du site N, avec 62 %, suivi des motifs « Reconduire/chercher quelqu'un » (19 %) et « Vacances/Loisirs/Visite » (14 %).

Figure 75 – Motifs des déplacements recensés à Magog, sur l'autoroute 10 (site N), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h)

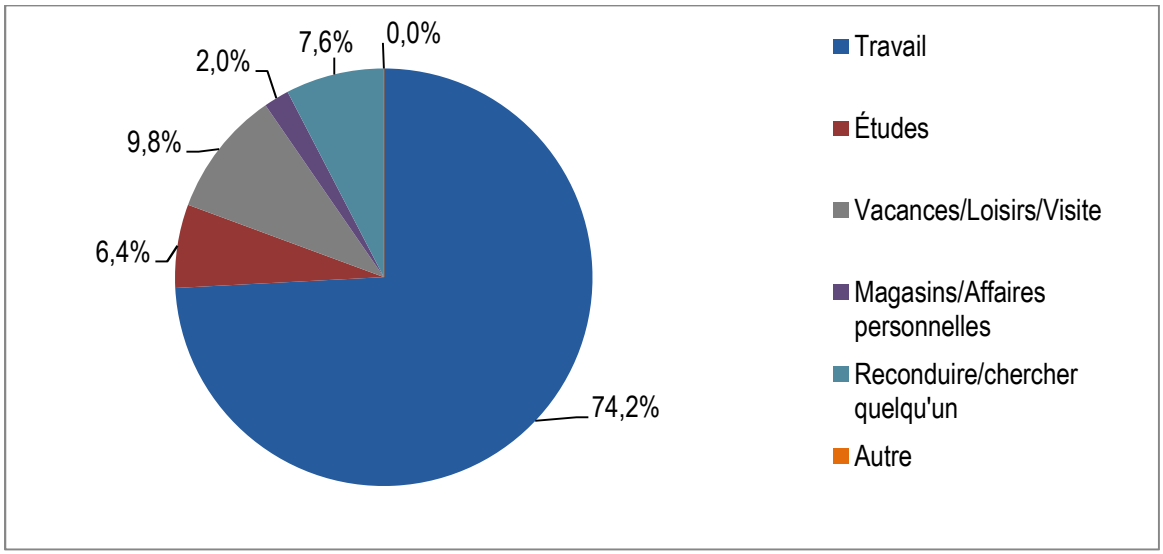
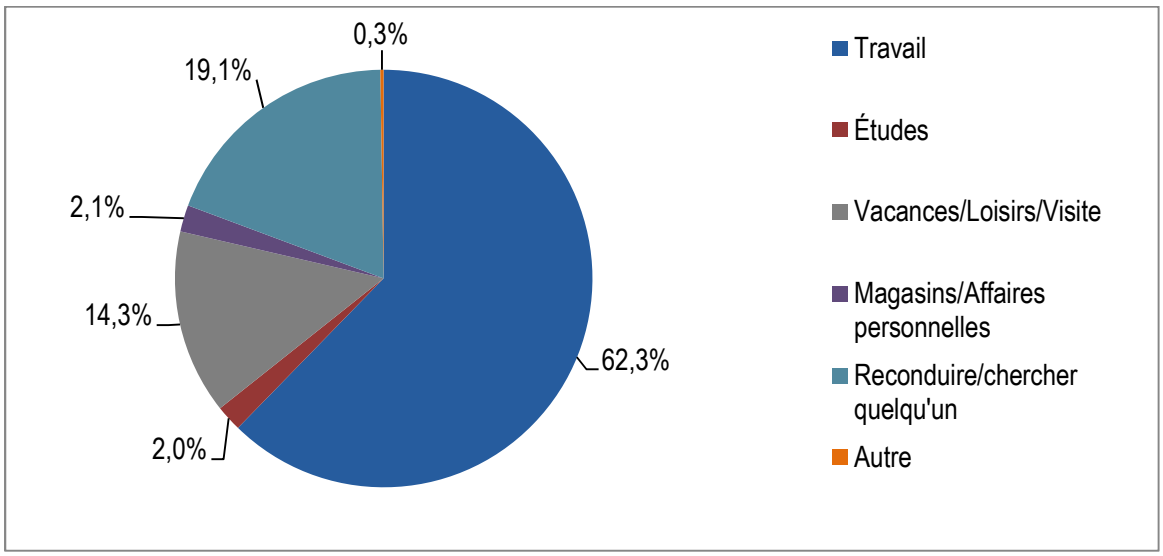


Figure 76 – Motifs des déplacements recensés à Magog, sur l'autoroute 10 (site N), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h)



4.2.4.3 Synthèse des déplacements

Les figures 77 et 78 présentent les principales origines et destinations des automobilistes empruntant l'autoroute 10 en direction est, à la hauteur de Magog, en périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les figures 79 et 80, quant à elles, illustrent la répartition des origines et des destinations en périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

En période de pointe du matin, 1 391 véhicules entrent sur le territoire par l'autoroute 10. Ces véhicules proviennent principalement de deux secteurs situés près du site de relevés, soit de la région de la Montérégie et de l'Estrie Ouest (69 %) et de l'agglomération de Montréal (27 %). Les destinations principales sont la ville de Sherbrooke (61 %) et la MRC de Memphrémagog (26 %).

En période de pointe de l'après-midi, 2 369 déplacements entrants sont recensés au site N, soit environ 70 % de plus que le nombre constaté le matin. Le schéma des déplacements est similaire à celui observé le matin. En effet, l'origine principale est la région de la Montérégie et Estrie Ouest, avec 57 % des déplacements, suivie de l'agglomération de Montréal (38 %). Les deux principales destinations sont la ville de Sherbrooke (55 %) et la MRC de Memphrémagog (30 %), soit environ les mêmes proportions que le matin, à l'exception d'une part de 3 % des véhicules qui se dirigent vers la MRC du Val-Saint-François.

Figure 77 – Synthèse des déplacements à Magog, sur l'autoroute 10, en direction est (PPAM et tous motifs)

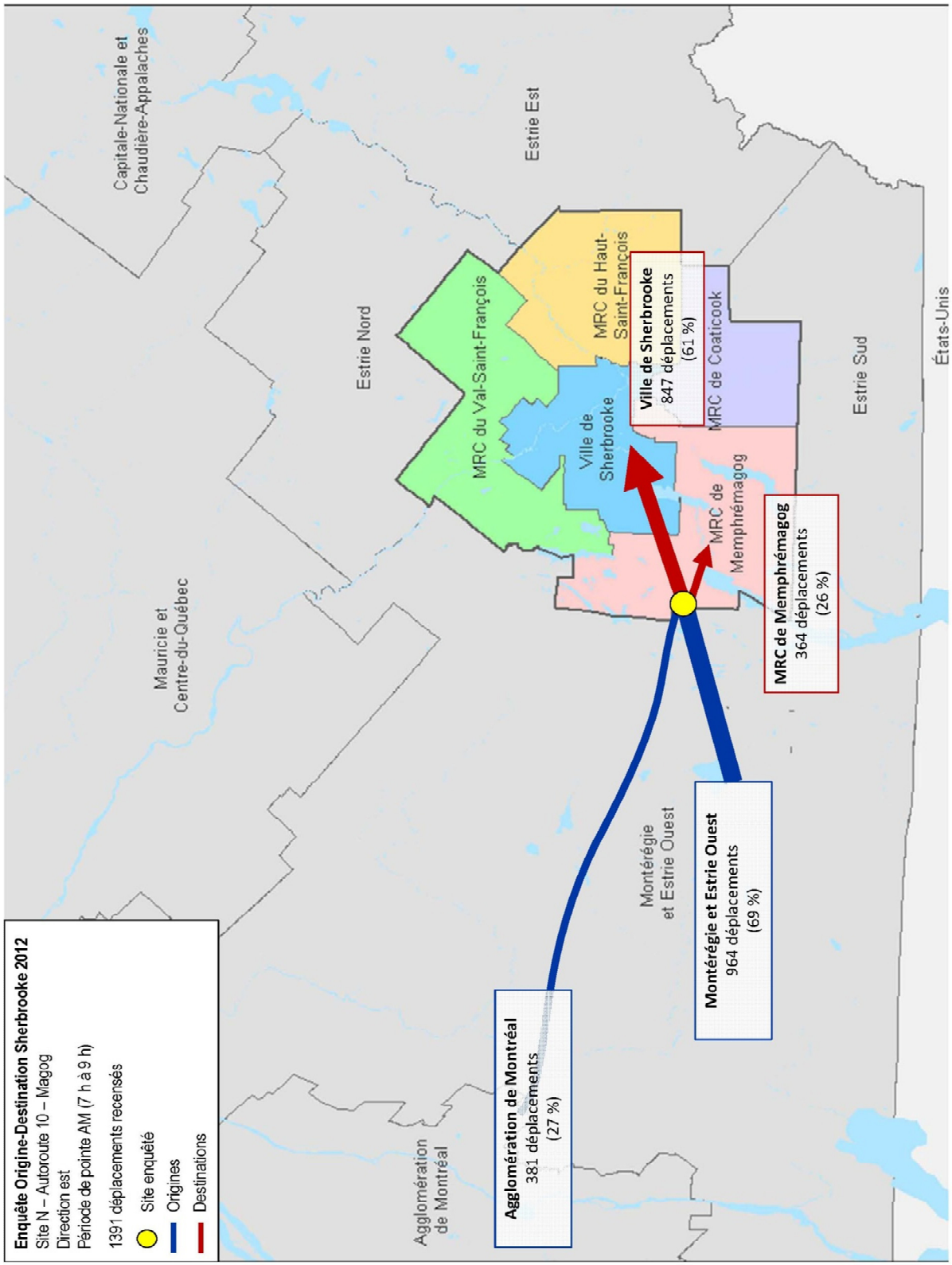


Figure 78 – Synthèse des déplacements à Magog, sur l'autoroute 10, en direction est (PPPM et tous motifs)

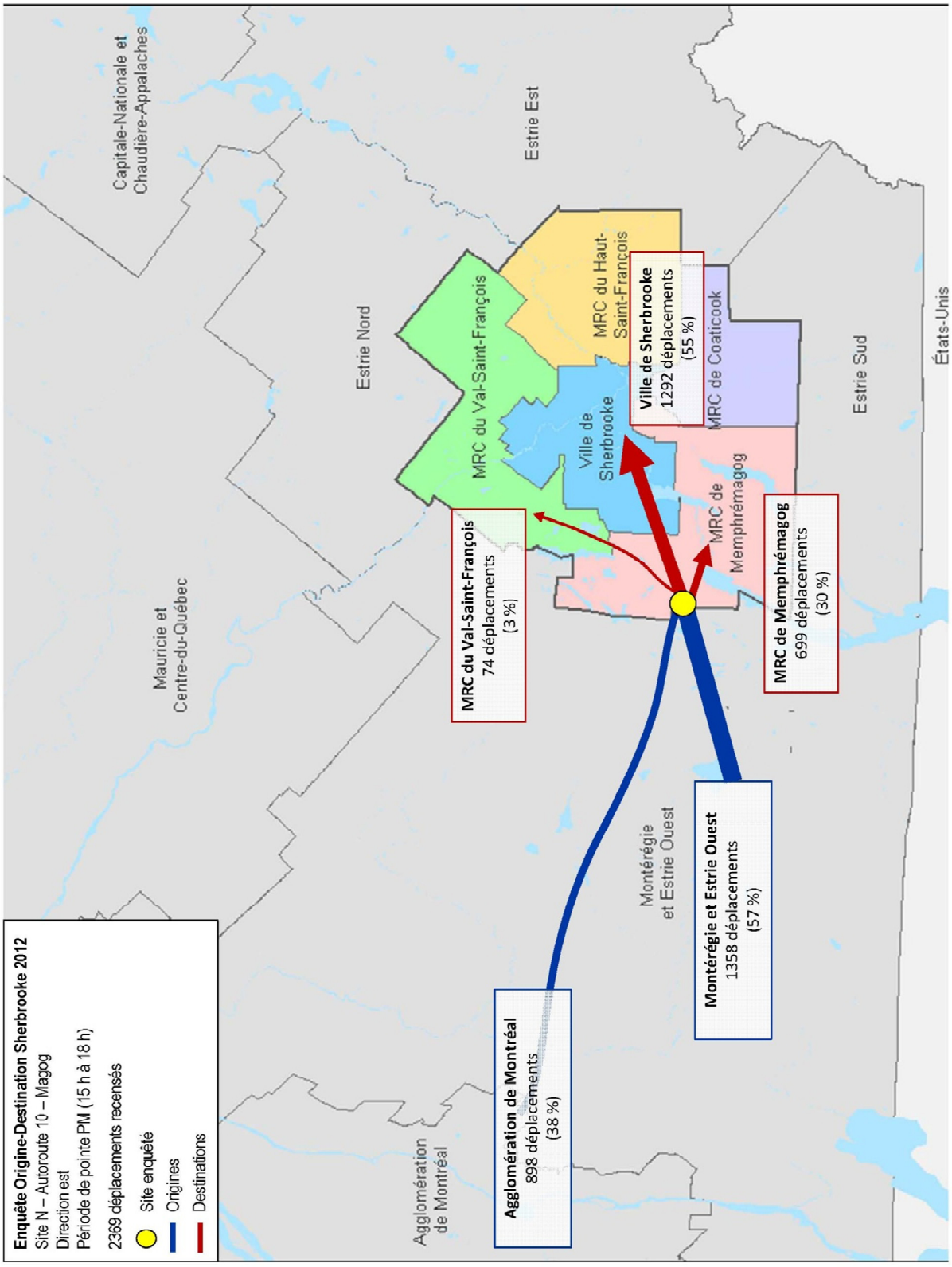


Figure 79 – Principales origines pour les déplacements recensés à Magog, sur l'autoroute 10, en direction est (PPAM et PPPM)

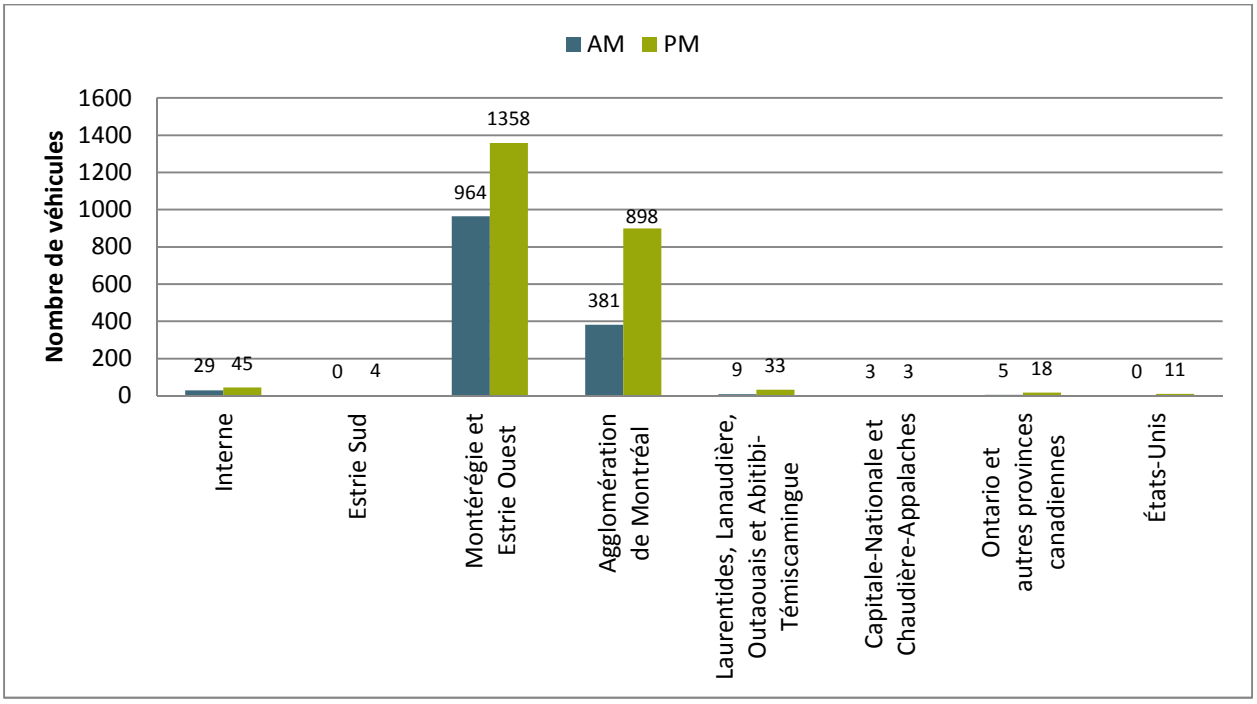
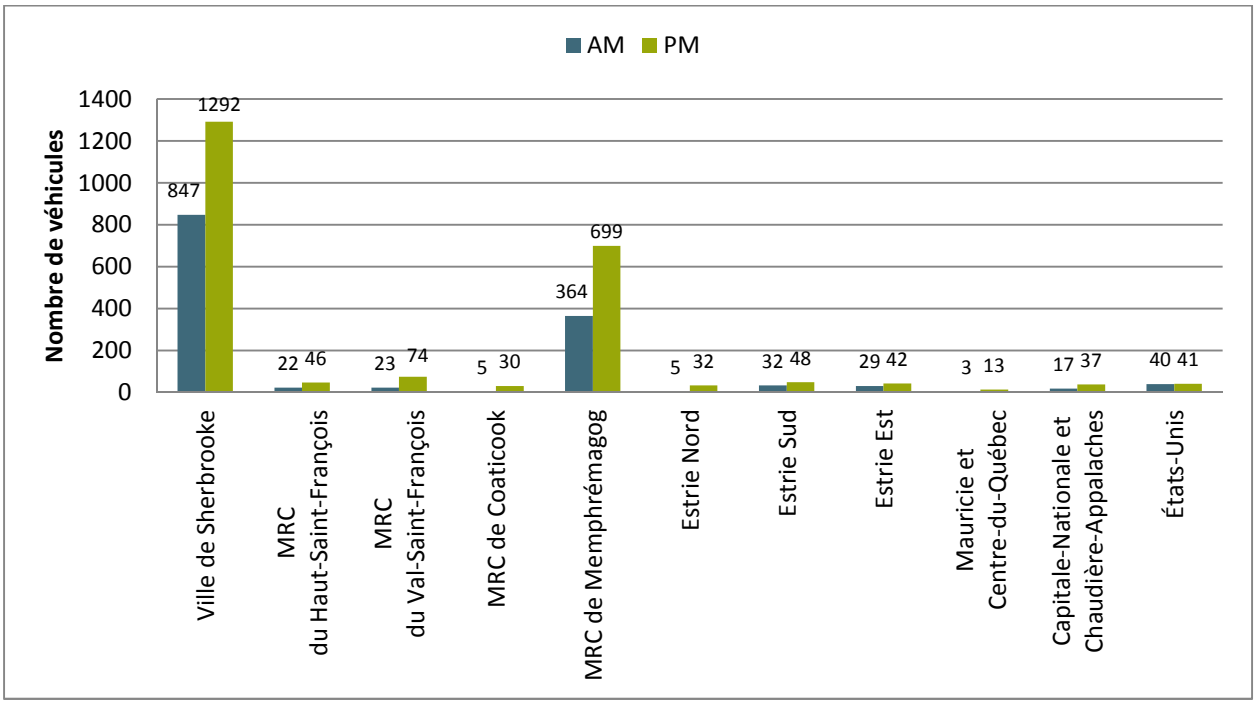


Figure 80 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Magog, sur l'autoroute 10, en direction est (PPAM et PPPM)



Le tableau 49 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site N en période de pointe du matin. Deux principales paires se démarquent :

- Granby et Sherbrooke;
- Montréal et Sherbrooke.

Tableau 49 – Principales paires origine-destination recensées à Magog, sur l'autoroute 10, en direction est (PPAM)

Origine	Destination	Déplacements
Granby	Sherbrooke	186
Montréal	Sherbrooke	102
Bromont	Sherbrooke	55
Eastman	Sherbrooke	53
Shefford	Sherbrooke	41
Waterloo	Sherbrooke	38
Granby	Magog	30
Eastman	Magog	28
Cowansville	Sherbrooke	28
Bolton Est	Sherbrooke	27
Bromont	Magog	25
Boucherville	Sherbrooke	25
Saint-Étienne-de-Bolton	Sherbrooke	21
Shefford	Magog	20
Mansonville	Sherbrooke	20

Le tableau 50 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site N en période de pointe de l'après-midi. Trois principales paires se démarquent :

- Granby et Sherbrooke;
- Montréal et Sherbrooke;
- Bromont et Sherbrooke.

Tableau 50 – Principales paires origine-destination recensées à Magog, sur l'autoroute 10, en direction est (PPPM)

Origine	Destination	Déplacements
Granby	Sherbrooke	324
Montréal	Sherbrooke	230
Bromont	Sherbrooke	140
Granby	Magog	75
Saint-Jean-sur-le-Richelieu	Sherbrooke	72
Montréal	Magog	58
Eastman	Sherbrooke	53
Brossard	Sherbrooke	48
Bromont	Magog	44
Cowansville	Sherbrooke	41

Origine	Destination	Déplacements
Saint-Étienne-de-Bolton	Magog	29
Cowansville	Magog	29
Longueuil	Magog	27
Ange-Gardien	Sherbrooke	24
Saint-Hyacinthe	Magog	20
Stukeley Sud	Magog	20
Waterloo	Sherbrooke	20

4.2.5 Site R – Autoroute 55 en direction sud, à Melbourne

4.2.5.1 Débits et taux d'occupation

Le tableau 51 présente les débits et les taux d'occupation des véhicules au site R, sur l'autoroute 55, près de Melbourne, par type de véhicules.

Tableau 51 – Débits par type de véhicules à Melbourne, sur l'autoroute 55 (site R)

Site R	PPAM (7 h à 9 h)			PPPM (15 h à 18 h)		
	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds	Véhicules légers	Véhicules lourds	% véh. lourds
Entrant	953	115	12 %	1 202	165	14 %
Sortant	783	52	7 %	1 276	145	11 %
Total	1 736	167	10 %	2 478	310	13 %

Pour les deux périodes de pointe, plus de camions entrent sur le territoire qu'il en sort. En après-midi, le nombre total de camions est supérieur au matin. La part des véhicules lourds (%) est également plus élevée l'après-midi.

Le taux moyen d'occupation des véhicules légers en période de pointe du matin est inférieur à celui relevé au cours de l'après-midi; ils sont respectivement de 1,27 et 1,39.

4.2.5.2 Motifs de déplacement

Les motifs de déplacement en période de pointe du matin sont illustrés à la figure 81 et ceux en période de pointe de l'après-midi, à la figure 82. Il est à noter que le questionnaire pour les enquêtes par plaques d'immatriculation ne comportait pas de motif « Retour au domicile ». Par conséquent, c'est le motif principal du déplacement (l'aller) qui était rapporté.

En période de pointe du matin, la majorité des usagers se déplacent dans le but de se rendre à leur lieu de travail (68 %). Le deuxième motif de déplacement le plus important est le motif « Études » (14 %), suivi du motif « Vacances/Loisirs/Visite » (11 %).

En période de pointe de l'après-midi, le motif « Travail » reste le motif principal prédominant au site R, avec 63 %, suivi du motif « Reconduire/chercher quelqu'un » (14 %) et des motifs « Vacances/Loisirs/Visite » (13 %) et « Études » (7 %).

Figure 81 – Motifs des déplacements recensés à Melbourne, sur l'autoroute 55 (site R), pour la période de pointe du matin (7 h à 9 h)

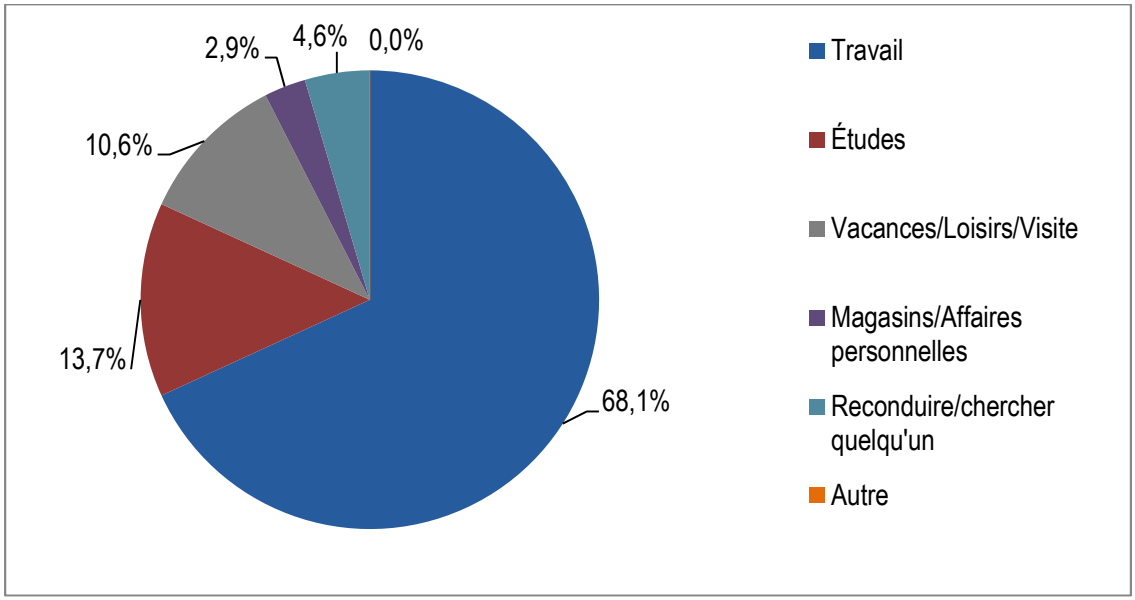
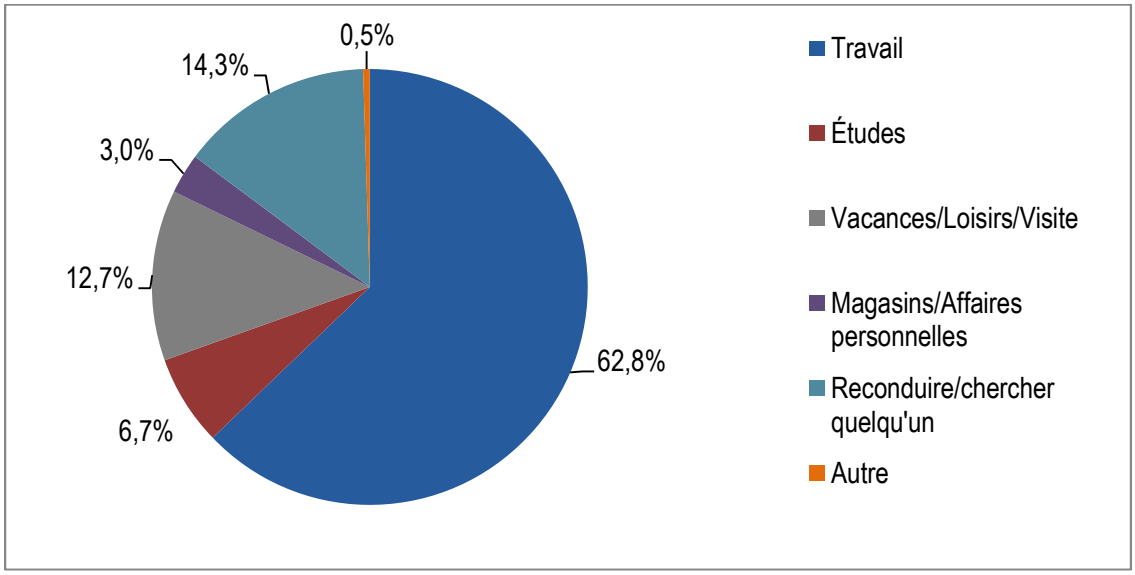


Figure 82 – Motifs des déplacements recensés à Melbourne, sur l'autoroute 55 (site R), pour la période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h)



4.2.5.3 Synthèse des déplacements

Les figures 83 et 84 présentent les principales origines et destinations des automobilistes empruntant l'autoroute 55 en direction sud, à la hauteur de Melbourne, en périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les figures 85 et 86, quant à elles, illustrent la répartition des origines et des destinations en périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

En période de pointe du matin, 1 068 véhicules entrent sur le territoire par l'autoroute 55. Ces véhicules proviennent principalement de quatre secteurs situés près du site de relevés, soit des régions de :

- la Mauricie et du Centre-du-Québec (43 %);
- l'Estrie Nord (26 %);
- la Montérégie et l'Estrie Ouest (18 %);
- la Capitale-Nationale et la Chaudière-Appalaches (7 %).

Les destinations principales sont la ville de Sherbrooke (76 %) et la MRC du Val-Saint-François (8 %).

En période de pointe de l'après-midi, 1 368 déplacements entrants sont recensés au site R, soit un peu plus que le nombre observé le matin. Le schéma des déplacements diffère en après-midi. En effet, les origines des véhicules se subdivisent en cinq secteurs, soit :

- Mauricie et Centre-du-Québec (46 %);
- Estrie Nord (20 %);
- Montérégie et Estrie Ouest (15 %);
- Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches (9 %);
- l'agglomération de Montréal (4 %).

La principale destination est la ville de Sherbrooke (66 %). Les autres régions de destination, avec une moindre part des véhicules, sont la MRC du Val-Saint-François (11 %), la MRC de Memphrémagog (8 %) et les États-Unis (5 %).

Figure 83 – Synthèse des déplacements à Melbourne, sur l'autoroute 55, en direction sud (PPAM et tous motifs)

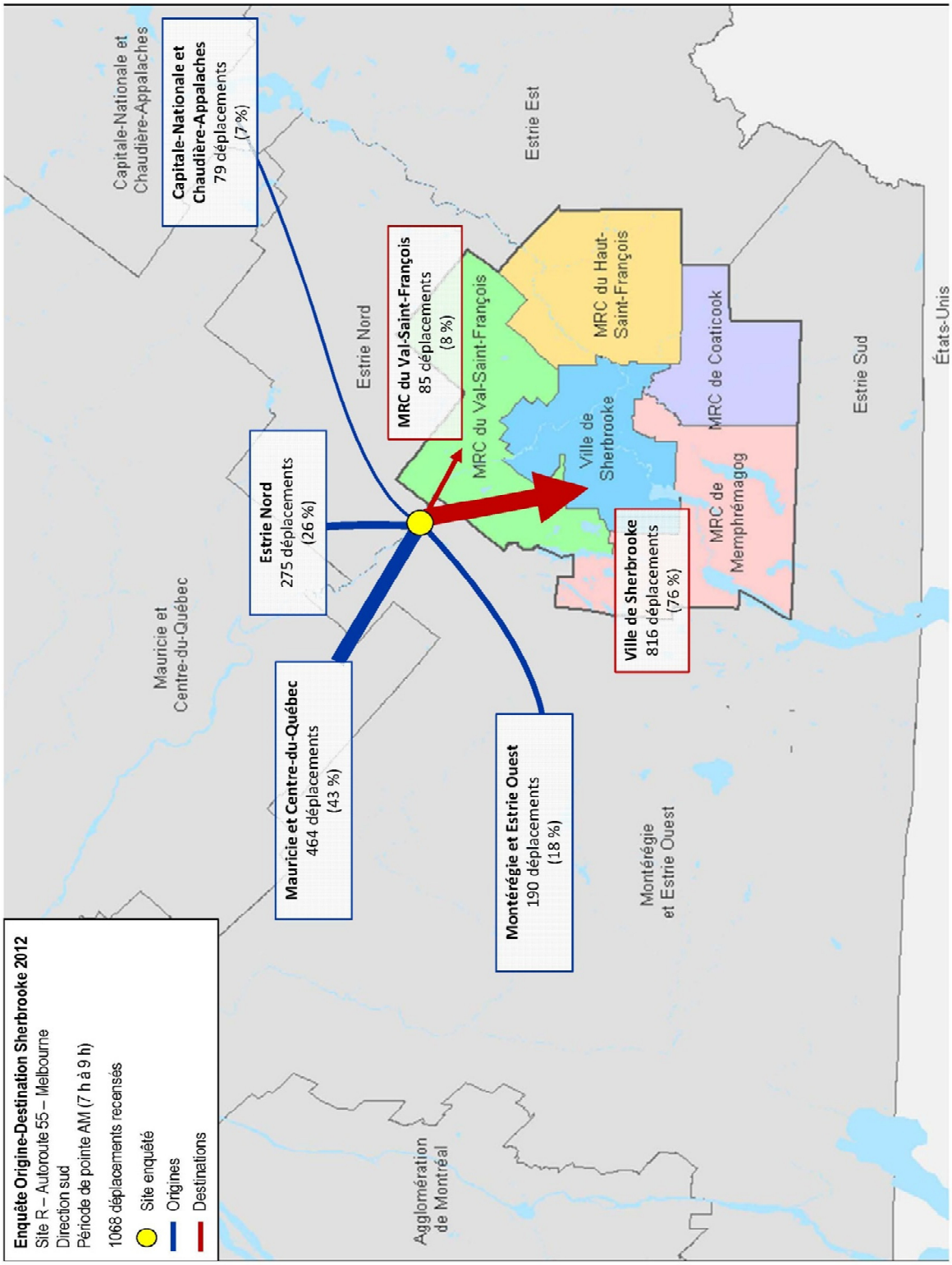


Figure 84 – Synthèse des déplacements à Melbourne, sur l'autoroute 55, en direction sud (PPPM et tous motifs)

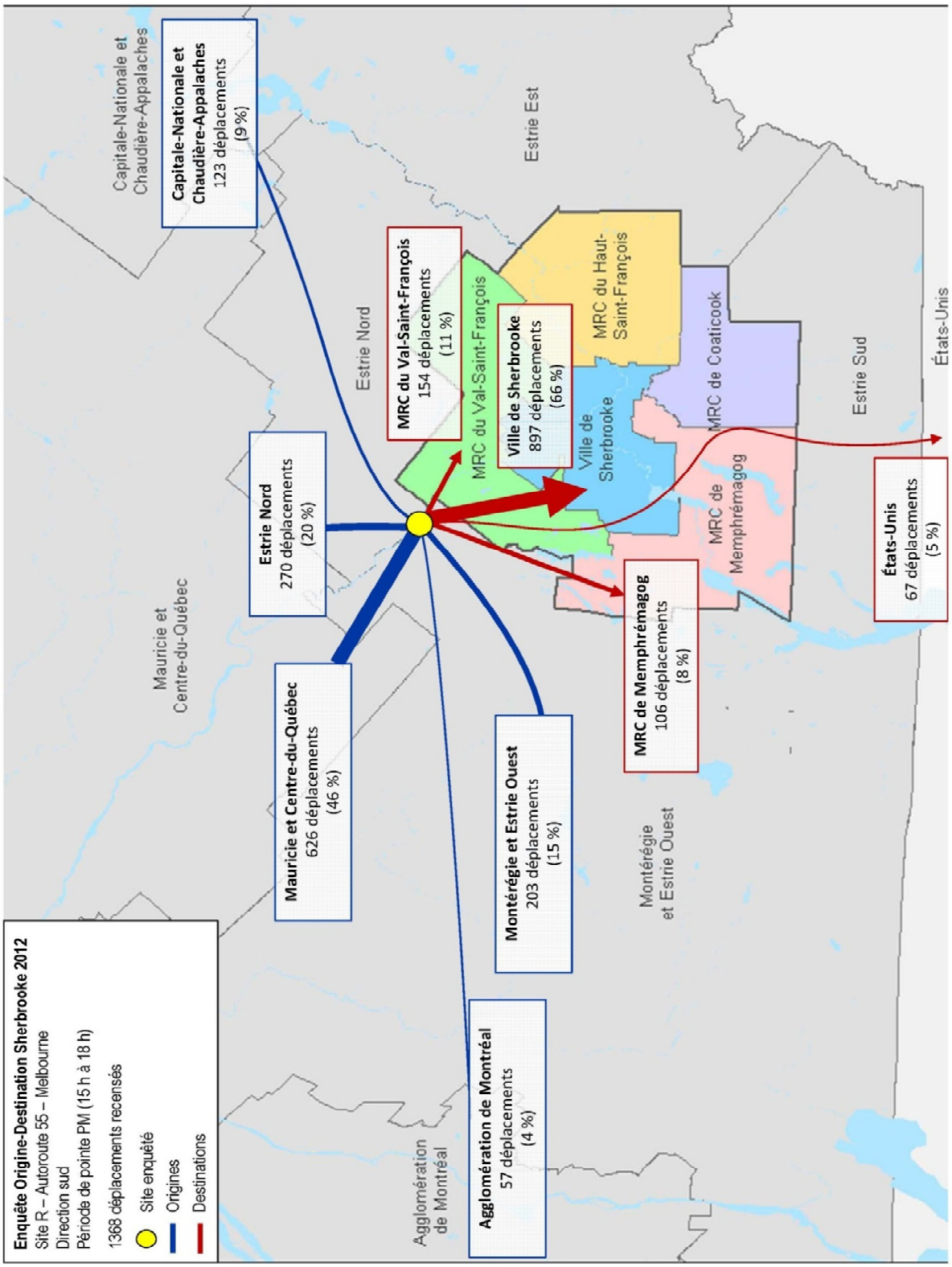


Figure 85 – Principales origines pour les déplacements recensés à Melbourne, sur l'autoroute 55, en direction sud (PPAM et PPPM)

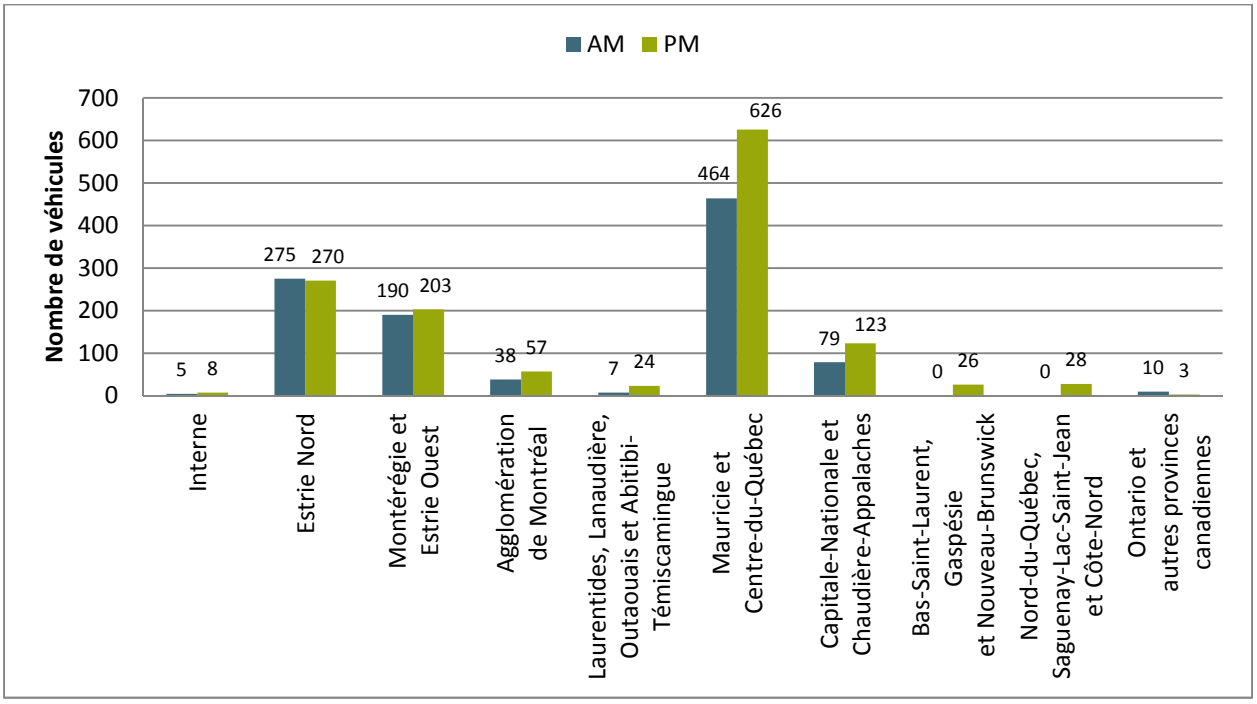
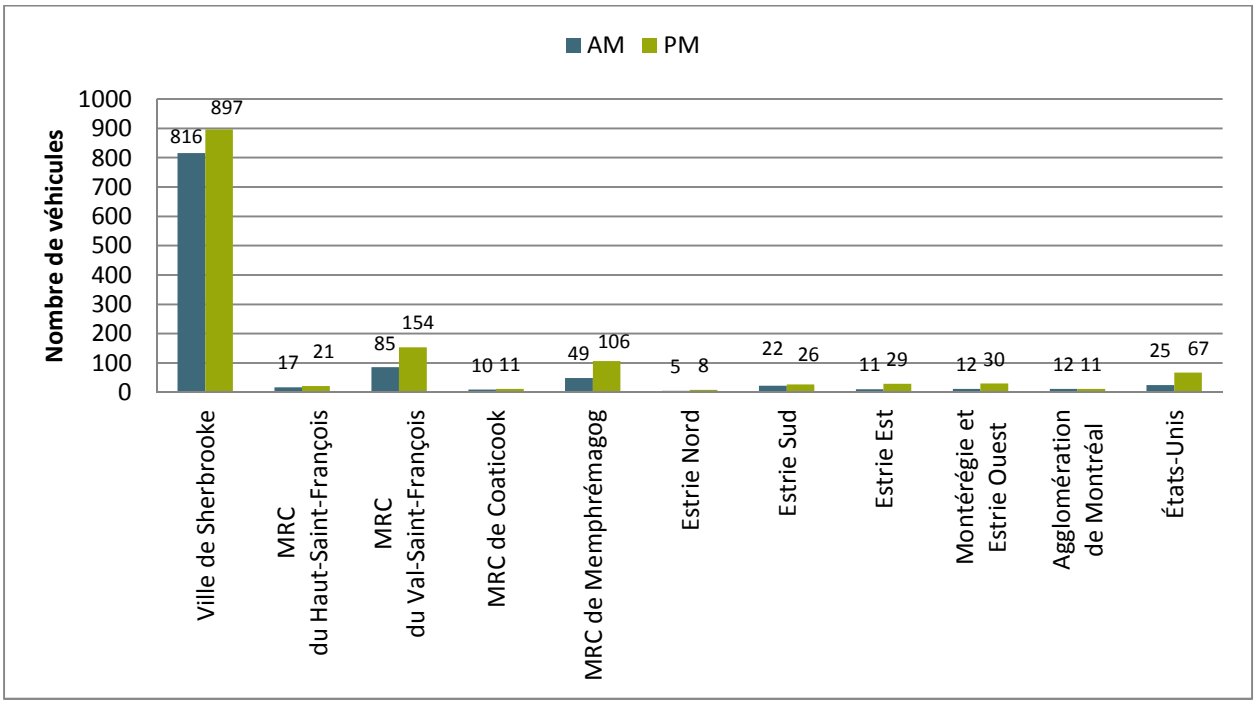


Figure 86 – Principales destinations pour les déplacements recensés à Melbourne, sur l'autoroute 55, en direction sud (PPAM et PPPM)



Le tableau 52 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site R en période de pointe du matin. Les paires Drummondville-Sherbrooke et Richmond-Sherbrooke sont celles qui se démarquent le plus.

Tableau 52 – Principales paires origine-destination recensées à Melbourne, sur l'autoroute 55, en direction sud (PPAM)

Origine	Destination	Déplacements
Drummondville	Sherbrooke	177
Richmond	Sherbrooke	134
Danville	Sherbrooke	46
Victoriaville	Sherbrooke	46
Melbourne	Sherbrooke	44
Cleveland	Sherbrooke	41
Québec	Sherbrooke	37
Saint-Hyacinthe	Sherbrooke	26
Ulverton	Sherbrooke	25
Drummondville	Windsor	18

Le tableau 53 présente les principales paires origine-destination par municipalité pour les véhicules entrant au site R en période de pointe de l'après-midi. Tout comme pour le matin, les paires Drummondville-Sherbrooke et Richmond-Sherbrooke sont les plus importantes.

Tableau 53 – Principales paires origine-destination recensées à Melbourne, sur l'autoroute 55, en direction sud (PPPM)

Origine	Destination	Déplacements
Drummondville	Sherbrooke	210
Richmond	Sherbrooke	160
Saint-Hyacinthe	Sherbrooke	61
Victoriaville	Sherbrooke	52
Québec	Sherbrooke	48
Melbourne	Sherbrooke	31
Lévis	Sherbrooke	31
Drummondville	Windsor	25
Trois-Rivières	Sherbrooke	24
Acton Vale	Sherbrooke	20
Saint-Félix-de-Kingsey	Sherbrooke	20
Asbestos	Sherbrooke	19
Richmond	Magog	19
Drummondville	Magog	19
Saint-Célestin	New Hampshire	18

5 GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

5.1 PRINCIPAUX SECTEURS ATTIRANT DES DÉPLACEMENTS

Cette section vise à déterminer les secteurs géographiques à l'intérieur du territoire de l'Enquête-ménages vers lesquels les véhicules se dirigent le plus souvent, et ce, pour l'ensemble des sites d'enquête. Le tableau 54 et la figure 87 présentent les secteurs municipaux de destination qui comptent le plus grand nombre de déplacements pondérés, toutes périodes et tous motifs confondus.

La ville de Sherbrooke est la destination la plus importante, avec environ 50 % des déplacements (plus de 14 400 déplacements) se destinant dans l'un des 20 secteurs municipaux de la ville. On remarque cependant que le secteur municipal de destination comptant le plus grand nombre de déplacements est celui de Magog-Centre. Les trois secteurs suivants en importance, avec plus de 1 500 déplacements, sont Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli, situés au nord-ouest du territoire, et deux secteurs municipaux centraux de la ville de Sherbrooke : Fleurimont Nord et Jacques-Cartier Sud-Ouest.

La figure 87 illustre bien que, outre Sherbrooke, plus de véhicules se dirigent vers les régions de l'ouest que vers celles de l'est.

Tableau 54 – Principaux secteurs municipaux de destination (total des déplacements recensés sur 12 h)

Secteur municipal de destination	Nombre de déplacements	% des déplacements
27 – Magog-Centre	3 113	10,8 %
21 – Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	1 800	6,3 %
13 – Sherbrooke – Fleurimont Nord	1 770	6,2 %
11 – Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	1 617	5,6 %
20 – Saint-Denis-de-Brompton et Orford	1 160	4,0 %
28 – Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	1 140	4,0 %
10 – Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	1 119	3,9 %
7 – Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	1 057	3,7 %
4 – Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	1 029	3,6 %
23 – Ascot Corner, East Angus et Westbury	990	3,4 %
26 – Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	989	3,4 %

Les tableaux 55 et 56 présentent les chiffres pour la période de pointe du matin et la période de pointe de l'après-midi. Le secteur de Magog-Centre demeure celui qui attire la plus grande part de déplacements, avec environ 10 % pour les deux périodes. La principale différence se remarque pour les deux régions de Sherbrooke, où la part des déplacements diminue considérablement en période de pointe de l'après-midi, au profit des secteurs de Magog-Périphérie et de Saint-Denis-de-Brompton et Orford.

Figure 87 – Principaux secteurs municipaux (SM) de destination (total des déplacements sur 12 h – tous motifs)

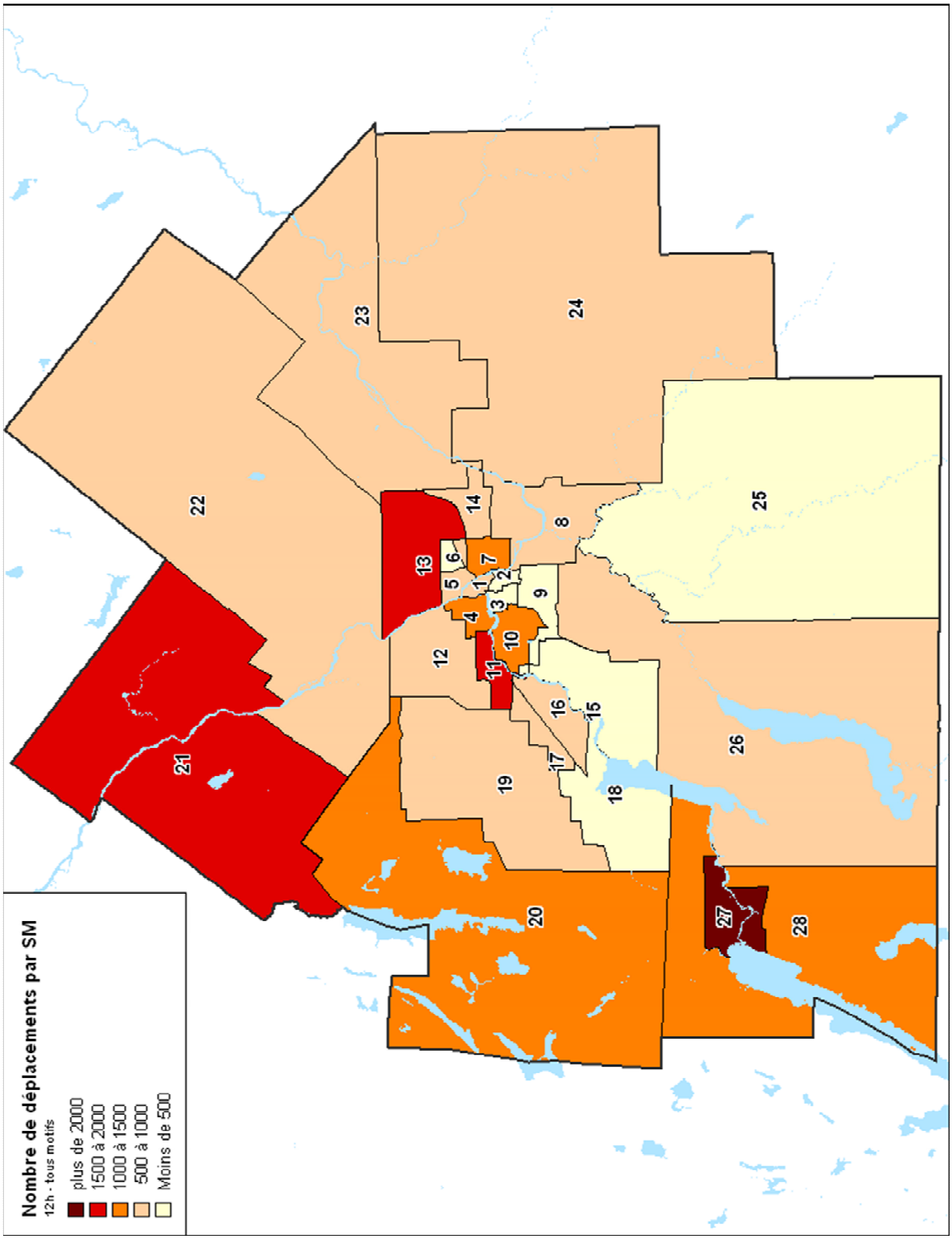


Tableau 55 – Principaux secteurs municipaux de destination en période de pointe du matin (7 h à 9 h)

Secteur municipal de destination	Nombre de déplacements	% des déplacements
27 – Magog-Centre	602	10,2 %
13 – Sherbrooke – Fleurimont Nord	465	7,9 %
21 – Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	384	6,5 %
10 – Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	337	5,7 %
11 – Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	306	5,2 %
4 – Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	289	4,9 %
7 – Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	288	4,9 %
8 – Sherbrooke – Lennoxville	265	4,5 %
23 – Ascot Corner, East Angus et Westbury	221	3,7 %
24 – Cookshire-Eaton et Martinville	202	3,4 %
16 – Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	200	3,4 %
5 – Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	196	3,3 %

Tableau 56 – Principaux secteurs municipaux de destination en période de pointe de l'après-midi (15 h à 18 h)

Secteur municipal de destination	Nombre de déplacements	% des déplacements
27 – Magog-Centre	832	10,0 %
21 – Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	604	7,3 %
28 – Magog-Périphérie (Magog et Omerville)	495	6,0 %
20 – Saint-Denis-de-Brompton et Orford	416	5,0 %
19 – Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	409	4,9 %
11 – Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	368	4,4 %
13 – Sherbrooke – Fleurimont Nord	343	4,1 %
26 – Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	342	4,1 %
16 – Sherbrooke – Rock Forest - Boul Bourque Sud	325	3,9 %
12 – Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	298	3,6 %
23 – Ascot Corner, East Angus et Westbury	277	3,3 %

5.2 PRINCIPAUX GÉNÉRATEURS ET PÔLES DE DESTINATION

Le tableau 57 présente les quatre principaux générateurs des déplacements recensés par période et par motif, pour la journée ainsi que pour les périodes de pointe du matin et de l'après-midi. D'abord, lorsqu'on analyse la journée entière, on remarque que deux des cinq principaux générateurs de déplacements sont des centres hospitaliers, deux autres sont des établissements d'enseignement post-secondaires et le cinquième est un centre commercial.

Ensuite, le matin, l'ordre d'importance est sensiblement le même, mais avec un achalandage moindre pour le centre commercial, qui reprend une part plus importante en après-midi.

Il est important de noter qu'en après-midi, les générateurs attirent beaucoup moins de trafic que le matin. Cela s'explique par le fait qu'en période de pointe de l'après-midi, les usagers de la route retournent principalement à leur domicile; ils se rendent donc moins vers des générateurs.

Tableau 57 – Principaux générateurs de déplacements recensés durant l'enquête par période et par motif

Générateurs	Nombre de déplacements				
	12 h			PPAM	PPPM
	Tous motifs	Travail	Études	Tous motifs	Tous motifs
CHUS – Hôpital Fleurimont	1 049	260	21	306	122
Université de Sherbrooke	558	154	341	227	76
CHUS – Hôtel-Dieu	341	47	6	116	28
Carrefour de l'Estrie	329	66	0	53	39
Cégep de Sherbrooke	300	35	233	155	24
Domtar	198	117	0	40	32
Costco Sherbrooke	177	2	0	17	22
CSSS de Memphrémagog	136	41	0	53	10
Université Bishop's	129	66	49	46	12
Hôtel Delta Sherbrooke et Centre des congrès	71	51	0	21	10

Le tableau 58 présente les principales zones de destination par grand pôle d'activité en fonction du nombre de questionnaires et du nombre de déplacements. Les trois pôles comptant le plus grand nombre de déplacements (et d'occurrences) sont le CHUS Fleurimont, le Carrefour de l'Estrie et l'Université de Sherbrooke.

Tableau 58 – Principaux pôles de destination

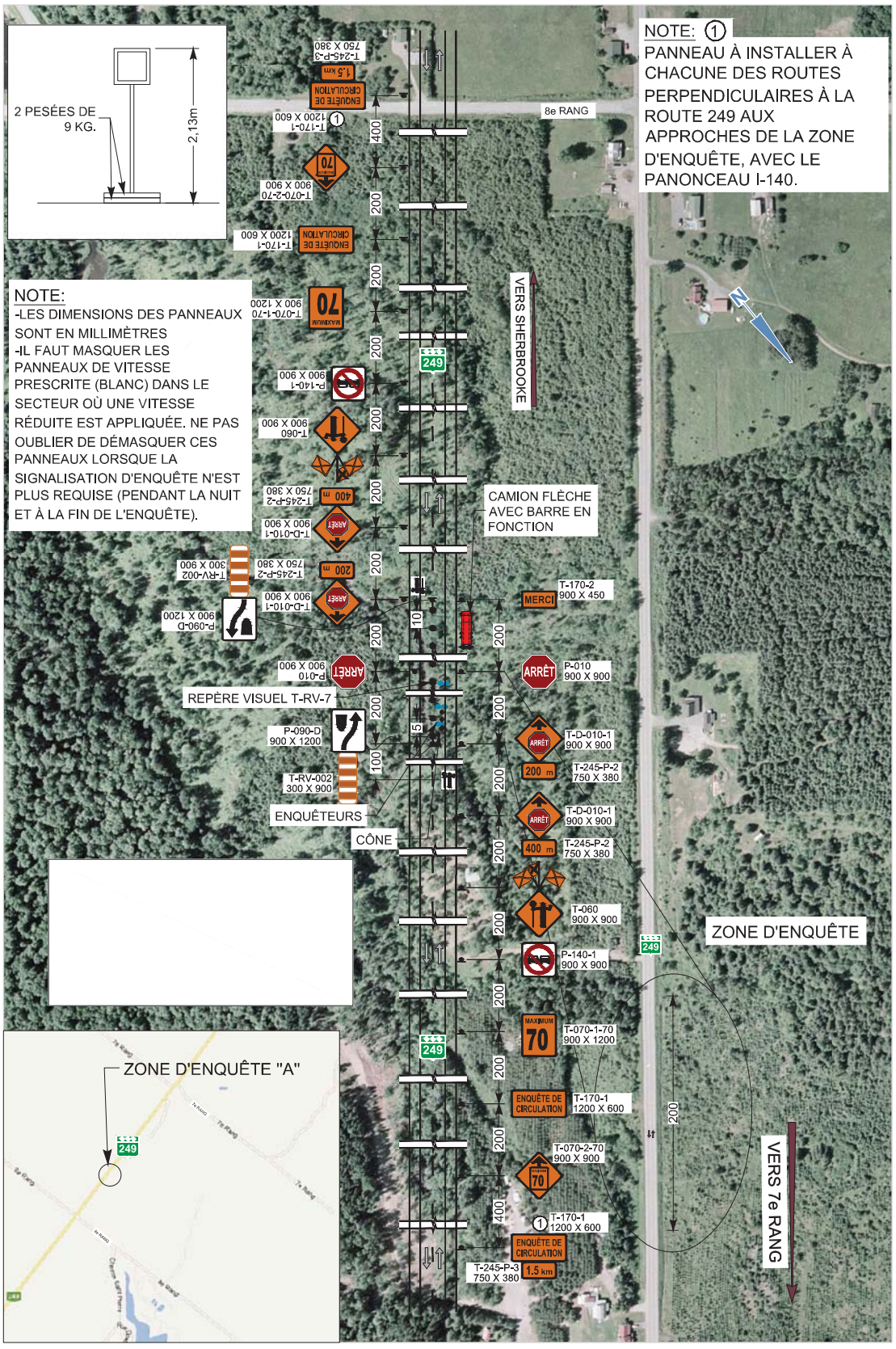
Pôles de destination	Nombre de questionnaires	Nombre de déplacements
CHUS – Hôpital Fleurimont	468	1 092
Carrefour de l'Estrie	264	490
Université de Sherbrooke	261	578
CHUS – Hôtel-Dieu	198	364
Cégep de Sherbrooke	151	271
Domtar	108	198
Costco Sherbrooke	89	177
CSSS de Memphrémagog	84	136
Université Bishop's	79	150
Pôle commercial Rock Forest	51	134

5.3 ANALYSE COMPLÉMENTAIRE – VÉHICULES LOURDS (ENTREVUES EN BORDURE DE ROUTE)

L'Enquête-cordon se complète par l'analyse des secteurs municipaux de destination des véhicules lourds. Il n'est question ici que des entrevues en bordure de route. Un questionnaire détaillé pour les véhicules lourds a été utilisé lors de ces entrevues (voir le questionnaire à l'annexe 3). La distribution des véhicules lourds pour les 29 secteurs municipaux de l'enquête Origine-Destination permet de dégager quelques constats :

- 38 % des véhicules lourds étaient en transit sur le territoire de l'enquête Origine-Destination et se dirigeaient vers une destination externe au territoire;
- les secteurs de Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli sont ceux où se dirige la plus grande proportion de véhicules lourds, avec près de 14 %. Cette donnée s'explique par la présence de l'usine de papier de la compagnie Domtar, située sur le 12^{e} Rang, à Windsor;
- le deuxième secteur en importance pour la destination des véhicules lourds est celui de Magog-Centre (6 %), ceci s'explique par la présence de travaux dans la région générant du transport provenant de l'usine Pavages Maska, située à Magog;
- enfin, le troisième secteur où se dirigent le plus de véhicules lourds est Sherbrooke – Brompton et Stoke (5 %), ce qui peut s'expliquer par les activités de la compagnie Kruger, une autre usine de papier, celle-ci étant située dans l'arrondissement Brompton.

Annexe 1 – Plan de signalisation



CE DOCUMENT D'INGÉNIERIE EST LA PROPRIÉTÉ DE DESSAU ET EST PROTÉGÉ PAR LA LOI. IL EST DESTINÉ EXCLUSIVEMENT AUX FINS QUI Y SONT MENTIONNÉES. TOUTE REPRODUCTION OU ADAPTATION, PARTIELLE OU TOTALE, EN EST STRICTEMENT PROHIBÉE SANS AVOIR PRÉALABLEMENT OBTENU L'AUTORISATION ÉCRITE DE DESSAU

Client
MINISTÈRE DES TRANSPORT DU QUÉBEC

Projet
ENQUÊTE SUR LA MOBILITÉ 2012 DE LA RÉGION DE SHERBROOKE

Titre **PLAN DE SIGNALISATION ENTREVUE EN BORDURES DE ROUTE DU SITE A DE L'ENQUÊTE CORDON ROUTE 249 ENTRE 7e RANG ET 8e RANG DIRECTION SHERBROOKE**

DESSAU | BIP
1060, rue University
Montréal (Québec) H3B 4V3
Téléphone : 514.281.1010
Télécopieur : 514.281.1060

Préparé	François Laporte	Discipline	TRANSPORT	Directeur de projet	François Tomeo
Dessiné	Martine Alarie	Échelle	N.À.É.		Révision date
Vérifié	Michael Lopez	Date	2012-09-14		

Serv. resp.	Projet	Otp	Disc.	Type	Nº Dessin	Rév.
042	P-0001542		GS	D	0001	00

Fichier: \\Mtl-sf5\projets\042\P-0001435_OD_Sherbrooke\5_CAD\GS\01_Dessin\Enquete-cordon_PlanDeSignalisation\Site_A\P0001435_Rte249Entre7eRangEt8eRang.dwg
enregistré par: alarma enregistré le: 09/17/2012 11:22

CE DOCUMENT D'INGÉNIERIE EST LA PROPRIÉTÉ DE DESSAU ET EST PROTÉGÉ PAR LA LOI. IL EST DESTINÉ EXCLUSIVEMENT AUX FINS QUI Y SONT MENTIONNÉES. TOUTE REPRODUCTION OU ADAPTATION, PARTIELLE OU TOTALE, EN EST STRICTEMENT PROHIBÉE SANS AVOIR PRÉALABLEMENT OBTENU L'AUTORISATION ÉCRITE DE DESSAU

Client
MINISTÈRE DES TRANSPORT DU QUÉBEC

Projet
ENQUÊTE SUR LA MOBILITÉ 2012 DE LA RÉGION DE SHERBROOKE

Titre
PLAN DE SIGNALISATION RELEVÉS DE PLAQUES DU SITE N DE L'ENQUÊTE CORDON AUTOROUTE 10 À LA HAUTEUR DU X DE DÉVIATION AVANT LA SORTIE 115 EN DIRECTION SHERBROOKE

DESSAU | BIP
1060, rue University
Montréal (Québec) H3B 4V3
Téléphone : 514.281.1010
Télécopieur : 514.281.1060

Préparé	François Laporte	Discipline	TRANSPORT	Directeur de projet	François Tomeo
Dessiné	Martine Alarie	Échelle	N.À.É.		Révision date
Vérifié	Chantal Boisclair	Date	2012-09-14		

Serv. resp.	Projet	Otp	Disc.	Type	Nº Dessin	Rév.
042	P-0001542		GS	D	0001	00

Fichier: \\Mtl-sf5\projets\042\P-0001435_OD_Sherbrooke\05_CAD\GS\01_Dessin\Enquete-cordon_PlanDeSignalisation\Site_N\P0001435_AUT10_entre_Ch_North_Et_Rte112.dwg
enregistré par: alarma enregistré le: 09/13/2012 10:10

Annexe 2 – Questionnaire des enquêtes en bordure de route – véhicules légers

Transports Québec

Version finale du questionnaire
Sites A, D, F, M, P, Q et S

Site D Route 108 Direction Est-Ouest

Bonjour, le Ministère des transports, la Ville de Sherbrooke et la STS tiennent actuellement une étude sur les déplacements dans la grande région de Sherbrooke. Cela devrait prendre 30 secondes de votre temps. Désirez-vous participer à cette étude?

No entrev.	20001	20002	20003
Heure	_ _ h _ _ AM PM	_ _ h _ _ AM PM	_ _ h _ _ AM PM
Origine : D'où êtes vous parti pour votre déplacement actuel?			
Province / ailleurs	□ Qc □ NÉ □ Alb □ Ont □ NB □ CB □ TNL □ Man □ USA □ IPE □ Sask	□ Qc □ NÉ □ Alb □ Ont □ NB □ CB □ TNL □ Man □ USA □ IPE □ Sask	□ Qc □ NÉ □ Alb □ Ont □ NB □ CB □ TNL □ Man □ USA □ IPE □ Sask
Ville (Région)			
Destination : Quelle est la destination de votre déplacement actuel?			
Province / ailleurs	□ Qc □ NÉ □ Alb □ Ont □ NB □ CB □ TNL □ Man □ USA □ IPE □ Sask	□ Qc □ NÉ □ Alb □ Ont □ NB □ CB □ TNL □ Man □ USA □ IPE □ Sask	□ Qc □ NÉ □ Alb □ Ont □ NB □ CB □ TNL □ Man □ USA □ IPE □ Sask
Ville (Région)			
Adresse / rue / inters./ générateur:			
But : Quel est le but de votre déplacement actuel?			
	□ Travail □ Études □ Vacances./Loisirs/Visite □ Magasin/Aff. perso. (rdv) □ Reconduire/chercher □ Retour au domicile □ Autre : _____	□ Travail □ Études □ Vacances./Loisirs/Visite □ Magasin/Aff. perso. (rdv) □ Reconduire/chercher □ Retour au domicile □ Autre : _____	□ Travail □ Études □ Vacances./Loisirs/Visite □ Magasin/Aff. perso. (rdv) □ Reconduire/chercher □ Retour au domicile □ Autre : _____
Déplac. inverse : Vers quelle heure avez-vous fait ou ferez-vous le déplacement inverse sur cette route?			
	□Aujourd'hui □ Autre jour _ _ h _ _ AM PM □ AM □ Autre route □ Hors-pointe □ PM □ NSP □ En soirée □ Aucun □ Nuit	□Aujourd'hui □ Autre jour _ _ h _ _ AM PM □ AM □ Autre route □ Hors-pointe □ PM □ NSP □ En soirée □ Aucun □ Nuit	□Aujourd'hui □ Autre jour _ _ h _ _ AM PM □ AM □ Autre route □ Hors-pointe □ PM □ NSP □ En soirée □ Aucun □ Nuit
Fréquence : À quelle fréquence effectuez-vous ce déplacement?			
	□ 4 ou 5 fois / sem □ 2 ou 3 fois / sem □ 1 fois / sem □ Quelque fois / mois □ Quelque fois / an □ 1 fois / an ou moins	□ 4 ou 5 fois / sem □ 2 ou 3 fois / sem □ 1 fois / sem □ Quelque fois / mois □ Quelque fois / an □ 1 fois / an ou moins	□ 4 ou 5 fois / sem □ 2 ou 3 fois / sem □ 1 fois / sem □ Quelque fois / mois □ Quelque fois / an □ 1 fois / an ou moins
Type de véhicule	□ Auto / fourgonette □ Camion léger / minibus □ Véh. récréatrif / motorisé □ Autobus □ Motocyclette □ Autres	□ Auto / fourgonette □ Camion léger / minibus □ Véh. récréatif / motorisé □ Autobus □ Motocyclette □ Autres	□ Auto / fourgonette □ Camion léger / minibus □ Véh. récréatif / motorisé □ Autobus □ Motocyclette □ Autres
Nb. occupants			
Merci beaucoup pour votre temps. Bonne journée.			
Commentaires			

Date : _ _ / _ _ / _ _ Interviewer : _____

Transports Québec

Première version du questionnaire
Sites O et J

Site O Route 112 Direction Ouest-Est

Bonjour, le Ministère des transports, la Ville de Sherbrooke et la STS tiennent actuellement une étude sur les déplacements dans la grande région de Sherbrooke. Cela devrait prendre 30 secondes de votre temps. Désirez-vous participer à cette étude?

No entrev.	60001	60002	60003
Heure	_ _ h _ _ AM PM	_ _ h _ _ AM PM	_ _ h _ _ AM PM
Origine : D'où êtes vous parti pour votre déplacement actuel?			
Province / ailleurs	□ Qc □ NÉ □ Alb □ Ont □ NB □ CB □ TNL □ Man □ USA □ IPE □ Sask	□ Qc □ NÉ □ Alb □ Ont □ NB □ CB □ TNL □ Man □USA □ IPE □ Sask	□ Qc □ NÉ □ Alb □ Ont □ NB □ CB □ TNL □ Man □ USA □ IPE □ Sask
Ville (Région)			
Destination : Quelle est la destination de votre déplacement actuel?			
Province / ailleurs	□ Qc □ NÉ □ Alb □ Ont □ NB □ CB □ TNL □ Man □ USA □ IPE □ Sask	□Qc □ NÉ □ Alb □Ont □ NB □ CB □TNL □ Man □USA □IPE □ Sask	□ Qc □ NÉ □ Alb □ Ont □ NB □ CB □ TNL □ Man □ USA □ IPE □ Sask
Ville (Région)			
Adresse / rue / inters./ générateur:			
But : Quel est le but de votre déplacement actuel?			
	□ Travail □ Études □ Affaires profess. (rdv) □ Reconduire/chercher □ Magasin./Loisirs/Visite □ Retour au domicile	□ Travail □ Études □ Affaires profess. (rdv) □ Reconduire/chercher □ Magasin./Loisirs/Visite □ Retour au domicile	□ Travail □ Études □ Affaires profess. (rdv) □ Reconduire./chercher □ Magasin/Loisirs/Visite □ Retour au domicile
Déplac. inverse : À quelle heure avez-vous fait ou ferez-vous aujourd'hui le déplacement inverse sur cette route?			
	_ _ h _ _ AM PM □ Pointe AM □ Autre route □ Hors-pointe □ Pointe PM □ Ne sait pas □ En soirée □ Nuit □ Aucun	_ _ h _ _ AM PM □ Pointe AM □ Autre route □ Hors-pointe □ Pointe PM □ Ne sait pas □ En soirée □ Nuit □ Aucun	_ _ h _ _ AM PM □ Pointe AM □ Autre route □ Hors-pointe □ Pointe PM □ Ne sait pas □ En soirée □ Nuit □ Aucun
Fréquence : À quelle fréquence effectuez-vous ce déplacement?			
	□ 4 ou 5 fois / sem □ 2 ou 3 fois / sem □ 1 fois / sem □ Quelque fois / mois □ Quelque fois / an □ 1 fois / an ou moins	□ 4 ou 5 fois / sem □ 2 ou 3 fois / sem □ 1 fois / sem □ Quelque fois / mois □ Quelque fois / an □ 1 fois / an ou moins	□ 4 ou 5 fois / sem □ 2 ou 3 fois / sem □ 1 fois / sem □ Quelque fois / mois □ Quelque fois / an □ 1 fois / an ou moins
Type de véhicule	□ Auto / fourgonette □ Camion léger / minibus □ Véh. récréatrif / motorisé □ Autobus □ Motocyclette □ Autres	□ Auto / fourgonette □ Camion léger / minibus □ Véh. récréatif / motorisé □ Autobus □ Motocyclette □ Autres	□ Auto / fourgonette □ Camion léger / minibus □ Véh. récréatif / motorisé □ Autobus □ Motocyclette □ Autres
Nb. occupants			
Merci beaucoup pour votre temps. Bonne journée.			
Commentaires			

Date : _ _ / _ _ / _ _ Interviewer : _____

Annexe 3 – Questionnaire des enquêtes en bordure de route – véhicules lourds

Version finale du questionnaire
Sites A, D, F, M, P, Q et S

Transports Québec
Direction de l'Estrie

VÉHICULE LOURD
Relevés Origine-Destination

Site D | Route 108 | Direction Est-Ouest

Entrevue n° : 120001 **Intervieweur :** _____

Date : _____ **Heure :** _ _ h _ _ AM PM

Bonjour, le Ministère des transports, la Ville de Sherbrooke et la STS tiennent actuellement une étude sur les déplacements dans la grande région de Sherbrooke. Cela devrait prendre 1 minute de votre temps. Désirez-vous participer à cette étude?

Ce déplacement, est-il :	☐ Tournée (plus d'un arrêt pour prendre ou livrer des marchandises) ☐ Transport unique ☐ Refus	**Pendant ce déplacement : Combien d'arrêts faites-vous?** _____ ☐ R ☐ SP

Où avez-vous commencé le déplacement avec ce chargement?	**TYPE ÉTABLISSEMENT**
Ville : _____ Province/État : _____	☐ Domicile ☐ Ferme ☐ Port ☐ Terminus de camionnage ☐ Commerce de détail ☐ Gare ferroviaire ☐ Manufacture/usine de transformation ☐ Centre de distribution/entrepôt ☐ Aéroport ☐ Autre (spécifiez)_____

Où se terminera le déplacement avec ce chargement?	**TYPE ÉTABLISSEMENT**
Ville : _____ Province/État : _____ Adresse/rue/inters./générateur : _____	☐ Domicile ☐ Ferme ☐ Port ☐ Terminus de camionnage ☐ Commerce de détail ☐ Gare ferroviaire ☐ Manufacture/usine de transformation ☐ Centre de distribution/entrepôt ☐ Aéroport ☐ Autre (spécifiez)_____

Déplacement inverse À quelle heure avez-vous fait ou ferez-vous le déplacement inverse sur cette route?	□Aujourd'hui □ Autre jour _ _ h _ _ AM PM □ Pointe AM □ Pointe PM □ Nuit □ NSP □ Hors-pointe □ En soirée □ Autre route □ Aucun
Fréquence À quelle fréquence effectuez-vous ce déplacement?	□ 4 ou 5 fois / sem □ 1 fois / sem □ Quelques fois / an □ 2 ou 3 fois / sem □ Quelque fois / mois □ 1 fois / an ou moins

CONFIGURATION		**PLAQUE**
☐ 1. Tracteur et 1 remorque ☐ 2. Tracteur et 2 remorques ☐ 3. Tracteur et 3 remorques ☐ 7. Autre (précisez) : _____	☐ 4. Camion porteur ☐ 5. Camion porteur et remorque ☐ 6. Tracteur seulement	Province/État : _____

Transportez-vous des matières dangereuses?

☐ **Oui**
☐ **Non**
☐ **Ne sait pas**
☐ **Refus**

Concernant la matière dangereuse en plus grande quantité :

Indiquez la catégorie? ☐☐ ☐☐

Indiquez le NIP? ☐☐☐☐☐☐☐☐

Quel est le niveau de chargement de votre véhicule? (cochez une case)

☐ 1. Vide
☐ 2. Chargé au quart
☐ 3. À moitié chargé
☐ 4. Chargé aux trois quarts
☐ 5. Ne sait pas
☐ 6. Refus
☐ 7. Plein _____

En fonction de l'espace → ☐ **Oui** ☐ **Non** ☐ **NSP** ☐ **Refus**

En fonction du poids → ☐ **Oui** ☐ **Non** ☐ **NSP** ☐ **Refus**

Merci beaucoup pour votre temps. Bonne journée.

Première version du questionnaire
Sites O et J

Transports Québec
Direction de l'Estrie

VÉHICULE LOURD
Relevés Origine-Destination

Site O **Route 112** **Direction Ouest-Est**

Entrevue n° : **160001** **Intervieweur :** _____

Date : _____ **Heure :** _ _ h _ _ AM PM

Bonjour, le Ministère des transports, la Ville de Sherbrooke et la STS tiennent actuellement une étude sur les déplacements dans la grande région de Sherbrooke. Cela devrait prendre 1 minute de votre temps. Désirez-vous participer à cette étude?

Ce déplacement, est-il :	☐ Tournée (plus d'un arrêt pour prendre ou livrer des marchandises) ☐ Transport unique ☐ Refus	**Pendant ce déplacement : Combien d'arrêts faites-vous?** _____ ☐ R ☐ SP

Où avez-vous commencé le déplacement avec ce chargement?	**TYPE ÉTABLISSEMENT**
Ville : _____ Province/État : _____	☐ Domicile ☐ Ferme ☐ Port ☐ Terminus de camionnage ☐ Commerce de détail ☐ Gare ferroviaire ☐ Manufacture/usine de transformation ☐ Centre de distribution/entrepôt ☐ Aéroport ☐ Autre (spécifiez)_____
Où se terminera le déplacement avec ce chargement?	**TYPE ÉTABLISSEMENT**
Ville : _____ Province/État : _____	☐ Domicile ☐ Ferme ☐ Port ☐ Terminus de camionnage ☐ Commerce de détail ☐ Gare ferroviaire ☐ Manufacture/usine de transformation ☐ Centre de distribution/entrepôt ☐ Aéroport ☐ Autre (spécifiez)_____

CONFIGURATION		**PLAQUE**
☐ 1. Tracteur et 1 remorque	☐ 4. Camion porteur	Province/État :
☐ 2. Tracteur et 2 remorques	☐ 5. Camion porteur et remorque	_____
☐ 3. Tracteur et 3 remorques	☐ 6. Tracteur seulement	
☐ 7. Autre (précisez) : _____		

Transportez-vous des matières dangereuses?	
☐ **Oui** ☐ **Non** ☐ **Ne sait pas** ☐ **Refus**	**Concernant la matière dangereuse en plus grande quantité :** Indiquez la catégorie? ☐☐ ☐☐ Indiquez le NIP? ☐☐☐☐☐☐☐☐

Quel est le niveau de chargement de votre véhicule? (cochez une case)

☐ 1. Vide
☐ 2. Chargé au quart
☐ 3. À moitié chargé
☐ 4. Chargé aux trois quarts
☐ 5. Plein _____ En fonction de l'espace → ☐ **Oui** ☐ **Non** ☐ **Ne sait pas** ☐ **Refus**
En fonction du poids → ☐ **Oui** ☐ **Non** ☐ **Ne sait pas** ☐ **Refus**
☐ 6. Ne sait pas
☐ 7. Refus

Merci beaucoup pour votre temps. Bonne journée.

Annexe 4 – Questionnaire des enquêtes par plaques

Ministère des Transports Québec

ÉTUDE SUR LES DÉPLACEMENTS DANS LA RÉGION DE SHERBROOKE

Ce questionnaire s'adresse au conducteur du véhicule observé le mardi 18 septembre, vers 13h15 sur l'autoroute 55, en direction de Sherbrooke, près de Richmond.

1. **Dans quelle ville est située votre résidence (ou dans le cas d'une entreprise ou d'un organisme, le port d'attache du véhicule observé) ?**

   Ville/Village : _____ Code postal : _____

2. **Étiez-vous, au moment indiqué en haut de la page, dans la partie aller ou retour de votre déplacement?**

   (Cochez une seule case)

   ☐ Aller ☐ Retour

3. **Où aviez-vous commencé ce déplacement?**

   ☐ Ma résidence (ou le port d'attache)

   ☐ Autre *(précisez)* Ville/Village : _____ Province/État : _____

4. **Où s'est terminé ce déplacement?**

   (Cochez une seule case. Cet endroit doit être différent du point de départ indiqué à la question précédente)

   ☐ À ma résidence (ou le port d'attache)

   ☐ Autre *(précisez)* Ville/Village : _____ Province/État : _____

   Précisez ce lieu en indiquant le code postal de cet endroit, ou l'intersection de rues, ou un point de repère connu:

   _____

5. **À quel moment avez-vous effectué le déplacement sur cette route dans la direction opposée (passage inverse)?**

   (Cochez la case qui décrit le mieux)

   ☐ Le même jour
   ☐ Un autre jour
   } *Heure approximative:* _____ h _____ ☐ AM ☐ PM

   ☐ N'ai pas effectué de déplacement inverse par cette route

6. **Quel était le but principal de votre déplacement?** *(Cochez la case qui correspond le mieux)*

   ☐ Travail ☐ Études ☐ Magasinage ou Affaires personnelles

   ☐ Reconduire / Chercher quelqu'un ☐ Vacances/ loisirs / visite à des amis

   ☐ Autre *(précisez)* _____

7. **Combien y avait-il de personnes dans le véhicule (incluant vous-même)** Nombre : _____

8. **À quelle fréquence effectuez vous ce déplacement**

   ☐ Quotidienne ☐ Hebdomadaire ☐ Mensuelle ☐ Occasionnelle

9. **Quel type de véhicule conduisiez-vous lors de ce déplacement?**

   (Cochez la case qui décrit le mieux ce véhicule)

   ☐ Motocyclette
   ☐ Véhicule léger (automobile, fourgonnette, minivan, pick-up, VUS)
   ☐ Camion léger / petit véhicule récréatif / minibus
   ☐ Camion lourd (1 unité) / motorisé (VR) / autobus / autocar
   ☐ Camion lourd (2 unités ou plus)
   ☐ Autre *(précisez)* _____

Merci d'avoir complété ce questionnaire et de le retourner avant le 15 novembre dans l'enveloppe préaffranchie incluse.

00100 2 02F 000000 00 00200

Annexe 5 – Matrices synthèses par secteurs Municipaux

Tableau A5.1 – Matrices synthèses des déplacements par secteurx municipaux (PPAM, tous motifs, déplacements entrants)

Déplacements entrants Tous motifs PPAM (7 h à 9 h)	Secteurs municipaux de destination																													Total
	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	
Site A	13	4	1	10	6	1	16	3	1	6	23	13	16	2	1	4	4	1	5	0	72	10	0	1	0	1	2	4	11	232
Site C	17	3	6	24	12	11	29	13	4	11	17	8	68	13	2	29	23	0	13	0	4	10	96	34	0	0	6	0	47	502
Site D	13	2	1	17	5	4	20	22	0	15	15	5	36	6	0	5	5	0	4	4	12	6	68	51	3	4	3	0	44	374
Site F	14	2	4	12	10	3	13	29	1	8	14	6	6	1	1	4	1	3	1	0	3	5	16	77	0	3	2	1	23	266
Site H	19	11	5	42	43	11	48	38	10	29	24	23	45	10	4	9	11	9	5	0	0	6	2	22	89	4	0	0	23	541
Site J	4	0	1	5	2	0	3	7	1	4	5	5	5	1	1	5	2	3	6	2	0	0	0	1	1	77	62	18	71	295
Site K	0	0	0	5	11	0	0	5	3	6	3	14	19	1	0	0	0	0	4	6	0	0	3	0	0	8	65	6	36	194
Site M	5	0	0	3	3	0	4	5	0	6	3	3	4	0	0	1	3	2	1	3	1	0	0	0	1	2	71	20	10	151
Site N	17	3	9	57	35	5	55	65	12	85	84	36	109	27	6	89	59	11	39	56	16	45	14	9	5	20	254	40	129	1 391
Site O	8	0	0	5	5	0	7	2	0	13	9	3	8	0	1	0	2	1	1	8	0	0	0	0	0	1	87	29	9	199
Site P	9	2	1	5	3	1	5	0	0	4	7	6	3	0	2	5	1	0	4	53	1	0	0	1	0	0	10	2	3	131
Site Q	27	1	5	23	26	5	29	5	3	21	32	21	10	2	2	8	5	2	3	25	33	10	2	3	2	3	5	7	13	335
Site R	34	8	10	77	31	5	55	66	25	125	67	22	130	27	7	37	29	7	12	8	78	46	15	2	10	2	34	10	91	1 068
Site S	7	1	2	5	3	1	3	4	1	4	3	1	6	2	0	3	0	2	1	1	163	2	4	0	0	0	2	0	3	227
Total	186	37	45	289	196	47	288	265	62	337	306	167	465	93	28	200	146	42	100	166	384	140	221	202	111	127	602	137	515	5 906

Tableau A5.2 – Matrices synthèses des déplacements par secteurx municipaux (PPPM, tous motifs, déplacements entrants)

Déplacements entrants Tous motifs PPPM (15 h à 18 h)	Secteurs municipaux de destination																													Total
	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	
Site A	7	7	3	13	5	2	15	1	3	3	13	22	7	6	1	7	2	1	8	5	73	9	1	0	0	2	5	3	14	238
Site C	14	0	4	11	19	4	27	21	7	19	30	4	46	35	0	16	8	0	11	15	12	7	105	31	0	0	0	0	58	504
Site D	7	3	12	13	2	11	20	18	9	14	9	18	16	10	4	13	7	1	13	1	10	13	70	76	3	4	5	6	95	483
Site F	1	0	2	5	4	2	6	22	2	2	5	5	4	3	2	5	0	1	0	2	7	2	35	81	0	3	0	0	29	233
Site H																														
Site J	3	3	3	1	3	0	5	13	3	8	8	8	4	3	3	7	4	6	17	10	3	1	0	5	9	155	84	44	153	564
Site K	7	0	0	10	3	4	11	0	0	7	7	16	7	1	7	23	7	3	21	4	12	9	0	0	0	47	68	33	152	458
Site M	5	1	1	3	2	0	0	0	1	4	6	4	1	2	3	6	4	4	2	6	8	2	1	1	1	9	125	64	17	286
Site N	85	21	20	64	25	17	68	58	17	80	99	104	101	69	36	120	59	35	183	118	37	47	32	14	30	88	307	207	227	2 369
Site O	4	0	1	5	1	0	1	2	1	4	7	8	2	2	2	4	2	6	9	29	1	1	1	1	4	12	148	87	10	357
Site P	2	1	1	3	0	1	4	0	1	3	10	4	2	0	0	7	7	4	11	110	2	4	0	1	0	0	35	12	21	248
Site Q	16	18	15	39	20	13	27	17	13	22	59	50	50	19	15	64	31	9	85	76	79	40	8	1	7	4	4	9	18	824
Site R	63	3	21	48	39	18	47	23	39	48	109	53	95	48	29	47	72	8	44	37	109	61	21	3	9	15	50	30	179	1 368
Site S	5	1	1	2	4	3	2	1	2	1	7	2	9	1	2	6	1	0	4	3	252	16	3	1	0	3	1	0	19	355
Total	219	58	84	216	129	76	234	176	99	214	368	298	343	200	106	325	205	78	409	416	604	213	277	215	62	342	832	495	994	8 287

Annexe 6 – Matrices origine-destination par poste d’enquête

Tableau A6.1 – Matrice Origine-Destination, Site A – PPAM

Site A – PPAM (7 h à 9 h) – Déplacements entrants tous motifs

Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	13	4	1	10	6	1	15	3	1	6	21	13	16	2	1	4	4	1	5	0	68	10	0	1	0	1	2	4	10	224
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	4
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	13	4	1	10	6	1	16	3	1	6	23	13	16	2	1	4	4	1	5	0	72	10	0	1	0	1	2	4	11	232

Tableau A6.2 – Matrice Origine-Destination, Site A – PPPM

Site A – PPPM (15 h à 18 h) – Déplacements entrants tous motifs

Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	7	7	3	13	5	2	15	1	2	3	12	22	7	6	1	7	2	1	8	3	69	9	1	0	0	2	4	3	12	227
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	2	7
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	7	7	3	13	5	2	15	1	3	3	13	22	7	6	1	7	2	1	8	5	73	9	1	0	0	2	5	3	14	238

Tableau A6.3 – Matrice Origine-Destination, Site C – PPAM

Site C – PPAM (7 h à 9 h) – Déplacements entrants tous motifs																														
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	6
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	13	2	2	15	12	9	19	11	4	9	15	8	53	11	2	21	21	0	8	0	0	8	88	32	0	0	4	0	13	381
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	0	0	0	2	0	2	4	0	0	0	2	0	8	0	0	2	2	0	2	0	4	2	4	0	0	0	0	0	4	40
Montérégie et Estrie Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	20
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	2	1	4	4	0	0	6	2	0	0	0	0	2	0	0	6	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	10	44
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	10
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	17	3	6	24	12	11	29	13	4	11	17	8	68	13	2	29	23	0	13	0	4	10	96	34	0	0	6	0	47	502

Tableau A6.4 – Matrice Origine-Destination, Site C – PPPM

Site C – PPPM (15 h à 18 h) – Déplacements entrants tous motifs																														
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	11	0	0	7	15	4	11	12	0	4	19	4	29	35	0	4	4	0	11	4	9	7	92	12	0	0	0	0	18	312
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	0	0	4	0	0	0	8	0	4	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	42
Montérégie et Estrie Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	2	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	11	0	0	0	0	7	29
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	4	4	0	9	5	4	7	4	0	9	0	0	12	4	0	0	11	3	0	8	7	0	0	0	0	23	113
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	14	0	4	11	19	4	27	21	7	19	30	4	46	35	0	16	8	0	11	15	12	7	105	31	0	0	0	0	58	504

Tableau A6.5 – Matrice Origine-Destination, Site D – PPAM

Site D – PPAM (7 h à 9 h) – Déplacements entrants tous motifs

Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	13	2	1	16	5	4	20	20	0	13	15	5	35	5	0	5	5	0	4	3	10	4	67	50	3	4	1	0	24	337
Montérégie et Estrie Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	2	1	1	1	0	0	1	0	17	31
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Total	13	2	1	17	5	4	20	22	0	15	15	5	36	6	0	5	5	0	4	4	12	6	68	51	3	4	3	0	44	374

Tableau A6.6 – Matrice Origine-Destination, Site D – PPPM

Site D – PPPM (15 h à 18 h) – Déplacements entrants tous motifs																													
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	0	3	11
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	7	2	12	12	2	10	15	18	7	8	7	18	16	9	4	12	6	0	12	0	6	6	64	71	2	4	3	6	64	403
Montérégie et Estrie Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	1	0	0	0	1	6	0	2	6	1	0	0	1	0	1	1	1	0	1	3	4	3	2	0	0	1	0	28	65
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
Total	7	3	12	13	2	11	20	18	9	14	9	18	16	10	4	13	7	1	13	1	10	13	70	76	3	4	5	6	95	483

Tableau A6.7 – Matrice Origine-Destination, Site F – PPAM

Site F – PPAM (7 h à 9 h) – Déplacements entrants tous motifs																													
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	4	1	1	8	8	0	6	22	0	5	10	3	2	1	1	4	1	1	0	0	1	3	6	43	0	3	1	1	11	148
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Sud	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	1	8
Estrie Est	9	1	2	4	2	3	6	7	1	3	4	3	4	0	0	0	0	2	1	0	0	1	10	27	0	0	1	0	12	106
Montérégie et Estrie Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
Total	14	2	4	12	10	3	13	29	1	8	14	6	6	1	1	4	1	3	1	0	3	5	16	77	0	3	2	1	23	266

Tableau A6.8 – Matrice Origine-Destination, Site F – PPPM

Site F – PPPM (15 h à 18 h) – Déplacements entrants tous motifs																													
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	2	1	0	3	15	0	0	3	2	2	2	0	1	0	0	0	0	0	2	18	48	0	2	0	0	13	116
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Sud	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	1	11
Estrie Est	1	0	2	2	3	1	2	7	2	2	2	3	2	0	2	3	0	1	0	2	5	0	16	27	0	1	0	0	8	95
Montérégie et Estrie Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	5	7
Total	1	0	2	5	4	2	6	22	2	2	5	5	4	3	2	5	0	1	0	2	7	2	35	81	0	3	0	0	29	233

Tableau A6.9 – Matrice Origine-Destination, Site H – PPAM

Site H – PPAM (7 h à 9 h) – Déplacements entrants tous motifs																														
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Sud	19	11	5	42	43	11	48	38	10	29	24	23	45	10	4	9	11	9	5	0	0	6	2	22	89	4	0	0	23	541
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	19	11	5	42	43	11	48	38	10	29	24	23	45	10	4	9	11	9	5	0	0	6	2	22	89	4	0	0	23	541

Tableau A6.10 – Matrice Origine-Destination, Site J – PPAM

Site J – PPAM (7 h à 9 h) – Déplacements entrants tous motifs																														
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	3
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Sud	4	0	1	5	1	0	3	7	1	4	5	5	5	1	1	5	2	3	6	2	0	0	0	1	1	76	59	18	65	284
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	4
Montérégie et Estrie Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
Total	4	0	1	5	2	0	3	7	1	4	5	5	5	1	1	5	2	3	6	2	0	0	0	1	1	77	62	18	71	295

Tableau A6.11 – Matrice Origine-Destination, Site J – PPPM

Site J – PPPM (15 h à 18 h) – Déplacements entrants tous motifs																														
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Sud	3	3	1	1	2	0	4	6	3	6	8	8	3	3	3	6	4	6	16	10	1	1	0	0	4	145	80	44	114	484
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
Montérégie et Estrie Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	3
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	1	0	2	0	2	4	0	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	3	4	10	2	0	26	59
Total	3	3	3	1	3	0	5	13	3	8	8	8	4	3	3	7	4	6	17	10	3	1	0	5	9	155	84	44	153	564

Tableau A6.12 – Matrice Origine-Destination, Site K – PPAM

Site K – PPAM (7 h à 9 h) – Déplacements entrants tous motifs																														
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Sud	0	0	0	5	11	0	0	5	3	6	3	14	19	1	0	0	0	0	1	6	0	0	3	0	0	8	65	6	25	179
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	11	15
Total	0	0	0	5	11	0	0	5	3	6	3	14	19	1	0	0	0	0	4	6	0	0	3	0	0	8	65	6	36	194

Tableau A6.13 – Matrice Origine-Destination, Site K – PPPM

Site K – PPPM (15 h à 18 h) – Déplacements entrants tous motifs

Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Sud	3	0	0	3	3	4	11	0	0	3	7	16	3	1	3	16	7	3	21	3	3	3	0	0	0	31	65	30	28	269
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	3	0	0	7	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	3	7	0	0	0	1	9	5	0	0	0	17	3	3	124	189
Total	7	0	0	10	3	4	11	0	0	7	7	16	7	1	7	23	7	3	21	4	12	9	0	0	0	47	68	33	152	458

Tableau A6.14 – Matrice Origine-Destination, Site M – PPAM

Site M – PPAM (7 h à 9 h) – Déplacements entrants tous motifs																													
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	4
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	5	0	0	3	3	0	4	5	0	6	3	3	4	0	0	1	3	2	1	3	1	0	0	0	0	2	69	20	10	147
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	5	0	0	3	3	0	4	5	0	6	3	3	4	0	0	1	3	2	1	3	1	0	0	0	1	2	71	20	10	151

Tableau A6.15 – Matrice Origine-Destination, Site M – PPPM

Site M – PPPM (15 h à 18 h) – Déplacements entrants tous motifs																													
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	5	1	1	3	2	0	0	0	1	4	6	4	1	2	2	6	4	3	2	6	8	2	1	1	1	9	125	61	17	281
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	5	1	1	3	2	0	0	0	1	4	6	4	1	2	3	6	4	4	2	6	8	2	1	1	1	9	125	64	17	286

Tableau A6.16 – Matrice Origine-Destination, Site N – PPAM

Site N – PPAM (7 h à 9 h) – Déplacements entrants tous motifs																														
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	3	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	6	0	9	29
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	11	0	6	42	30	5	19	45	12	54	70	25	80	25	6	47	50	8	28	25	8	34	5	6	3	11	217	29	64	964
Agglomération de Montréal	5	3	3	11	6	0	36	17	0	31	11	12	21	3	0	42	3	3	12	31	8	6	8	3	3	9	28	11	56	381
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	5
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	17	3	9	57	35	5	55	65	12	85	84	36	109	27	6	89	59	11	39	56	16	45	14	9	5	20	254	40	129	1 391

Tableau A6.17 – Matrice Origine-Destination, Site N – PPPM

Site N – PPPM (15 h à 18 h) – Déplacements entrants tous motifs																														
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	8	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	6	0	18	45
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	52	9	12	22	22	6	38	9	9	39	51	56	66	49	26	66	32	25	118	56	24	34	10	7	23	48	226	133	88	1 358
Agglomération de Montréal	33	12	8	31	3	10	30	46	8	34	39	38	32	20	10	53	18	10	65	58	13	13	22	7	4	35	71	68	108	898
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	9	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	33
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	5	0	3	4	18
États-Unis	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	11
Total	85	21	20	64	25	17	68	58	17	80	99	104	101	69	36	120	59	35	183	118	37	47	32	14	30	88	307	207	227	2 369

Tableau A6.18 – Matrice Origine-Destination, Site O – PPAM

Site O – PPAM (7 h à 9 h) – Déplacements entrants tous motifs																														
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	8	0	0	5	5	0	7	2	0	13	9	3	8	0	1	0	1	1	1	8	0	0	0	0	0	1	85	29	7	195
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	4
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	8	0	0	5	5	0	7	2	0	13	9	3	8	0	1	0	2	1	1	8	0	0	0	0	0	1	87	29	9	199

Tableau A6.19 – Matrice Origine-Destination, Site O – PPPM

Site O – PPPM (15 h à 18 h) – Déplacements entrants tous motifs																													
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	4	0	1	5	1	0	1	2	1	4	4	8	2	2	2	3	2	6	9	28	1	1	1	1	4	12	143	81	9	338
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5	6	0	16
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	4	0	1	5	1	0	1	2	1	4	7	8	2	2	2	4	2	6	9	29	1	1	1	1	4	12	148	87	10	357

Tableau A6.20 – Matrice Origine-Destination, Site P – PPAM

Site P – PPAM (7 h à 9 h) – Déplacements entrants tous motifs																														
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	9	2	1	5	3	1	5	0	0	4	7	6	3	0	2	5	1	0	4	45	1	0	0	0	0	0	10	2	3	122
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	9	2	1	5	3	1	5	0	0	4	7	6	3	0	2	5	1	0	4	53	1	0	0	1	0	0	10	2	3	131

Tableau A6.21 – Matrice Origine-Destination, Site P – PPPM

Site P – PPPM (15 h à 18 h) – Déplacements entrants tous motifs																														
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	2	1	1	3	0	1	4	0	1	3	9	4	2	0	0	7	7	4	11	96	2	4	0	1	0	0	35	12	19	231
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	2	15
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	2	1	1	3	0	1	4	0	1	3	10	4	2	0	0	7	7	4	11	110	2	4	0	1	0	0	35	12	21	248

Tableau A6.22 – Matrice Origine-Destination, Site Q – PPAM

Site Q – PPAM (7 h à 9 h) – Déplacements entrants tous motifs																														
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	3
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	27	1	5	23	26	5	29	5	3	21	32	21	9	2	2	8	5	2	3	23	33	9	2	3	2	3	5	6	11	328
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	27	1	5	23	26	5	29	5	3	21	32	21	10	2	2	8	5	2	3	25	33	10	2	3	2	3	5	7	13	335

Tableau A6.23 – Matrice Origine-Destination, Site Q – PPPM

Site Q – PPPM (15 h à 18 h) – Déplacements entrants tous motifs																														
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	16	18	15	39	20	13	26	17	13	22	57	50	50	19	15	64	31	9	85	75	78	40	8	1	7	4	4	9	17	818
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Total	16	18	15	39	20	13	27	17	13	22	59	50	50	19	15	64	31	9	85	76	79	40	8	1	7	4	4	9	18	824

Tableau A6.24 – Matrice Origine-Destination, Site R – PPAM

Site R – PPAM (7 h à 9 h) – Déplacements entrants tous motifs																														
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	5
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	12	0	5	30	8	2	14	30	10	33	17	2	29	7	0	12	2	2	2	3	22	7	5	0	0	0	7	5	7	275
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	2	3	2	7	7	0	21	9	5	25	12	5	20	7	2	2	5	0	7	5	15	10	0	2	0	0	2	2	10	190
Agglomération de Montréal	0	0	0	7	0	0	3	0	2	0	0	2	5	0	0	0	9	0	0	0	3	7	0	0	0	0	0	0	0	38
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	7
Mauricie et Centre-du-Québec	20	5	3	28	16	2	13	22	8	60	37	12	66	12	5	13	12	0	0	0	34	16	10	0	10	2	24	3	32	464
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	5	0	0	2	5	0	8	0	0	7	0	0	7	0	5	3	0	5	0	0	0	0	0	0	0	32	79
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	10
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	34	8	10	77	31	5	55	66	25	125	67	22	130	27	7	37	29	7	12	8	78	46	15	2	10	2	34	10	91	1 068

Tableau A6.25 – Matrice Origine-Destination, Site R – PPPM

Site R – PPPM (15 h à 18 h) – Déplacements entrants tous motifs																														
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	8
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	9	3	5	18	11	3	8	3	5	3	17	13	25	16	16	12	12	5	3	12	12	19	5	3	0	0	11	8	14	270
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	5	0	3	5	12	8	5	3	8	6	18	3	16	6	0	6	23	3	8	5	26	3	5	0	0	0	0	9	17	203
Agglomération de Montréal	6	0	0	0	0	0	0	3	3	0	3	3	3	5	0	3	0	0	0	0	3	8	3	0	3	0	3	0	9	57
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	4	0	0	0	3	0	3	0	0	3	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	24
Mauricie et Centre-du-Québec	38	0	8	13	8	8	17	9	5	29	62	31	37	13	13	19	30	0	27	11	63	24	8	0	3	12	26	13	97	626
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	5	6	0	0	8	3	18	8	9	3	11	3	0	7	6	0	6	6	0	4	0	0	3	0	8	0	11	123
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	26
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	5	0	0	0	0	3	3	0	7	28
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	63	3	21	48	39	18	47	23	39	48	109	53	95	48	29	47	72	8	44	37	109	61	21	3	9	15	50	30	179	1 368

Tableau A6.26 – Matrice Origine-Destination, Site S – PPAM

Site S – PPAM (7 h à 9 h) – Déplacements entrants tous motifs

Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	7	1	1	3	3	1	2	4	1	4	2	1	4	2	0	3	0	2	1	1	128	2	4	0	0	0	1	0	2	183
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	1	0	0	10
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	1	2	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	27
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	7	1	2	5	3	1	3	4	1	4	3	1	6	2	0	3	0	2	1	1	163	2	4	0	0	0	2	0	3	227

Tableau A6.27 – Matrice Origine-Destination, Site S – PPPM

Site S – PPPM (15 h à 18 h) – Déplacements entrants tous motifs																													
Origine / Destination	1- Sherbrooke – Centre-ville	2- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Est	3- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Centre-Nord	4- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Est	5- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Ouest	6- Sherbrooke – Fleurimont Centre-Est	7- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Ouest	8- Sherbrooke – Lennoxville	9- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Sud-Est	10- Sherbrooke – Arr. Mont-Bellevue Nord-Ouest	11- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Sud-Ouest	12- Sherbrooke – Arr. Jacques-Cartier Nord	13- Sherbrooke – Fleurimont Nord	14- Sherbrooke – Fleurimont Sud-Est	15- Sherbrooke – Rock Forest Sud	16- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Sud	17- Sherbrooke – Rock Forest – Boul. Bourque Nord	18- Sherbrooke – Deauville	19- Sherbrooke – Saint-Élie-d'Orford	20- Saint-Denis-de-Brompton et Orford	21- Saint-François-Xavier-de-Brompton, Windsor et Val-Joli	22- Sherbrooke – Brompton et Stoke	23- Ascot Corner, East Angus et Westbury	24- Cookshire-Eaton et Martinville	25- Compton et Waterville	26- Hatley (municipalité et canton), North Hatley, Sainte-Catherine-de-Hatley et Ayer's Cliff	27- Magog – Centre (ex-ville de Magog 2001)	28- Magog – Périphérie (Magog et Omerville)	Hors territoire	Total
Ville de Sherbrooke	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Haut-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC du Val-Saint-François	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	5
MRC de Coaticook	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MRC de Memphrémagog	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Nord	4	1	1	2	3	2	1	1	0	1	4	2	8	1	2	3	1	0	4	3	195	15	1	1	0	3	0	0	272
Estrie Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Estrie Est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montérégie et Estrie Ouest	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	3	25
Agglomération de Montréal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	1	5
Laurentides, Lanaudière, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Mauricie et Centre-du-Québec	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	2	0	1	0	0	3	0	0	0	0	25	1	2	0	0	0	0	3	42
Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2
Bas-Saint-Laurent, Gaspésie et Nouveau-Brunswick	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord-du-Québec, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Côte-Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontario et autres provinces canadiennes à l'ouest du Québec	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3
États-Unis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	5	1	1	2	4	3	2	1	2	1	7	2	9	1	2	6	1	0	4	3	252	16	3	1	0	3	1	0	19	355