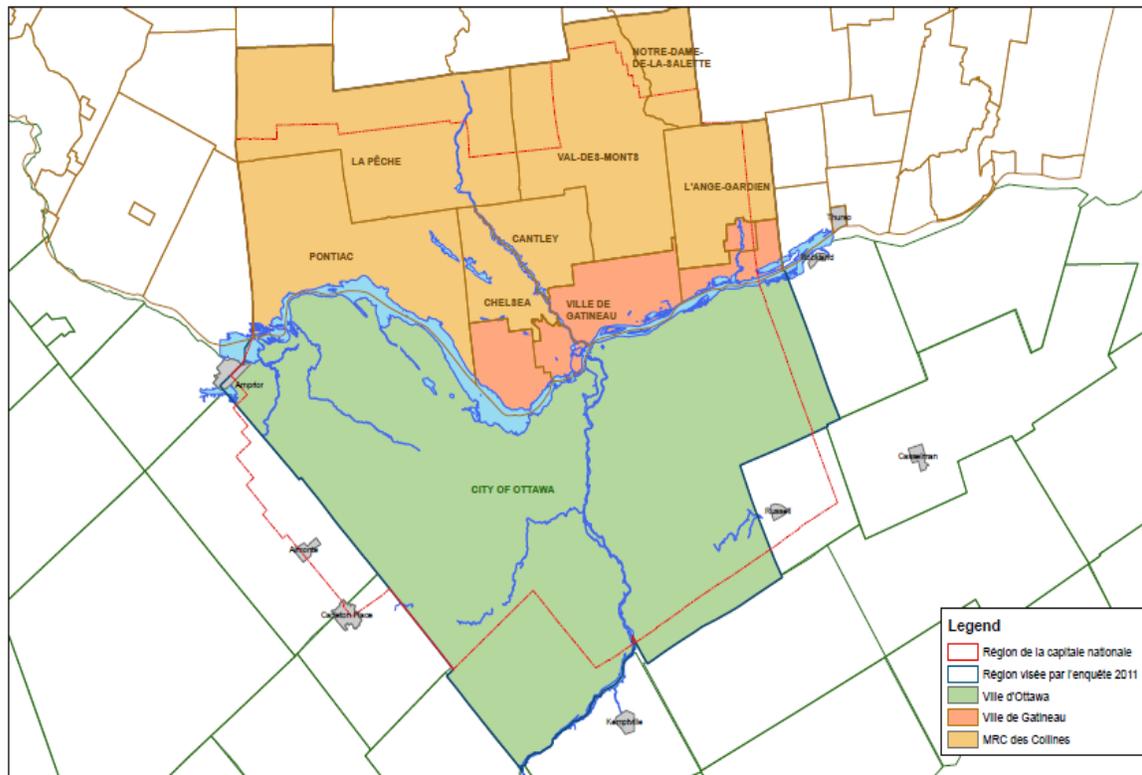


# Enquête 2011 sur les déplacements dans la région de la capitale nationale – Principales constatations

## 1. À PROPOS DE L'ENQUÊTE 2011

Cette enquête a permis de dresser le portrait des habitudes de déplacement de plus de 25 000 ménages choisis au hasard des villes d'Ottawa et de Gatineau et de la MRC des Collines-de-l'Outaouais, soit la région illustrée à la Figure 1. Elle a permis de recueillir des données sur les ménages, les résidents et les déplacements des résidents de cinq ans et plus sur une période de 24 heures un jour de semaine de l'automne 2011. Les résultats établissent le profil des habitudes de déplacement et des caractéristiques démographiques actuelles, et serviront à la planification des infrastructures et des services de transport de la région de la capitale nationale (RCN).



**Figure 1 : Région visée par l'enquête 2011**

*Plusieurs choses ont changé depuis l'enquête de 2005. En voici un aperçu.*

## 2. CROISSANCE DE LA POPULATION ET DU NOMBRE DE MÉNAGES

Les déplacements augmentent avec la croissance de la population. En 2011, la RCN accueillait :

- 1 233 800 résidents,
- 510 000 ménages,
- 587 800 résidents en emploi (travailleurs),
- 699 200 véhicules personnels.

Par rapport à 2005, le nombre de ménages a connu l'augmentation la plus rapide, avec une hausse de 9,6 %, tandis que le nombre de résidents en emploi grimpait de 8,2 %. Ces taux de croissance étaient supérieurs à ceux de l'ensemble de la population (7,2 %) et du nombre de véhicules personnels (6,3 %).

Comme l'illustre la Figure 2, durant la même période, les nombres moyens de résidents, de travailleurs (personnes en emploi) et de véhicules par ménage ont diminué, pour s'établir à 2,42, 1,15 et 1,37, respectivement. Ces données constituent d'importants indicateurs de déplacements.

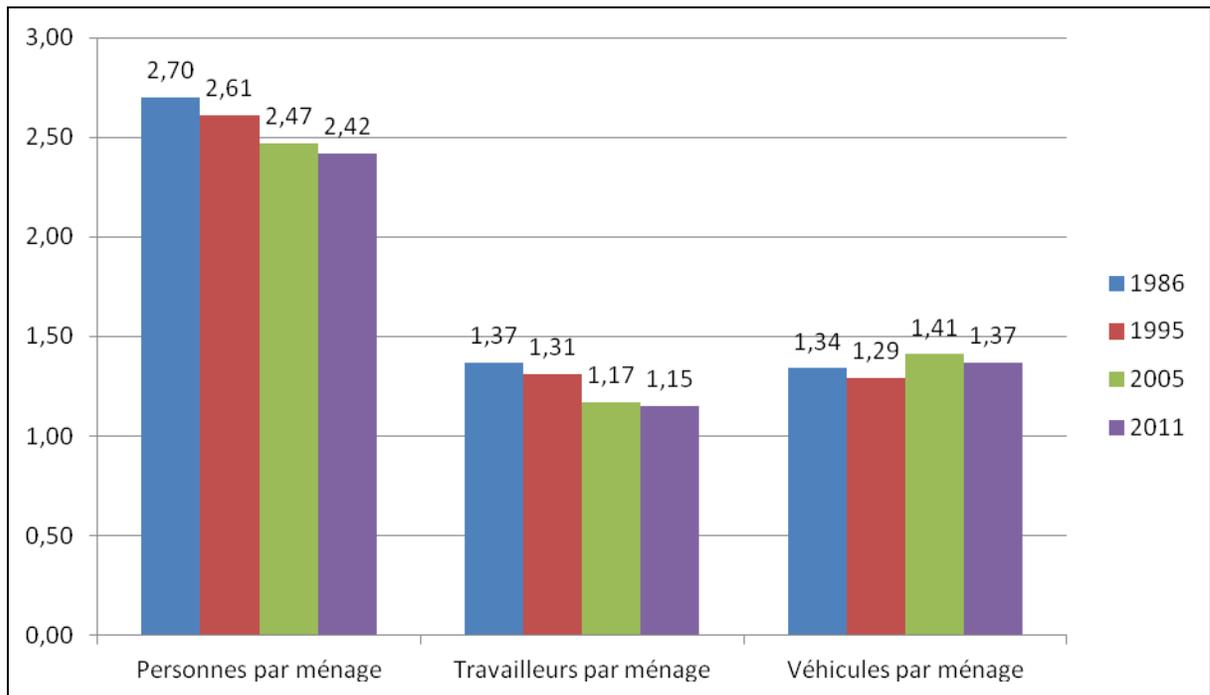


Figure 2 : Évolution des indicateurs sur les ménages, 1986 à 2011

### 3. DIMINUTION CONTINUE DU NOMBRE DE DÉPLACEMENTS

Tandis que la taille des ménages diminue, le nombre moyen de déplacements par personne par jour continue de baisser, une tendance persistante observée dans la RCN comme ailleurs. La moyenne actuelle est de 2,69<sup>1</sup>.

Le nombre moyen de déplacements par ménage continue lui aussi de baisser et s'établit à 5,70 déplacements par ménage. Ces tendances sont illustrées à la Figure 3.

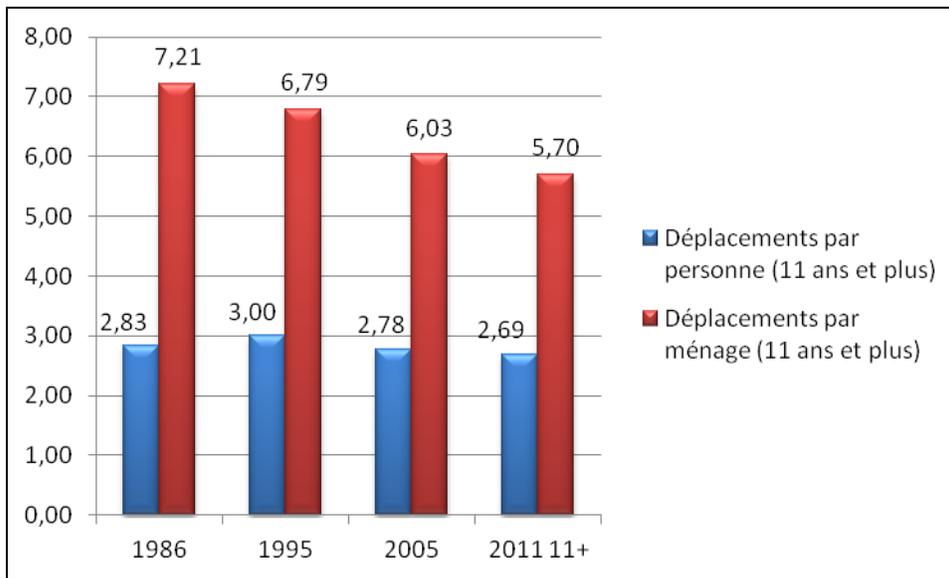


Figure 3 : Évolution du nombre de déplacements, 1986 à 2011 (11 ans et plus)

*Remarque : Pour permettre les comparaisons avec les années précédentes, les données de 2011 ne tiennent compte que des personnes de 11 ans et plus. Elles seront désignées comme suit : 2011 (11 ans et plus).*

### 4. AUGMENTATION DES PARTS MODALES DU TRANSPORT EN COMMUN ET DU VÉLO

La Figure 4 illustre la distribution des parts modales quotidiennes de 2011 (11 ans et plus). La part du transport en commun a connu une augmentation, passant de 12,9 % en 2005 à 13,6 % en 2011. La part du vélo a également augmenté, passant de 1,4 % en

<sup>1</sup> Les enquêtes précédentes ne tenaient compte que des déplacements des personnes de 11 ans et plus. Afin de permettre les comparaisons, ces données n'utilisent que les déplacements des personnes de 11 ans et plus pour 2011.

2005 à 1,8 % en 2011, mais celle des déplacements à pied a diminué, passant de 10,6 % en 2005 à 10,0 % en 2011.

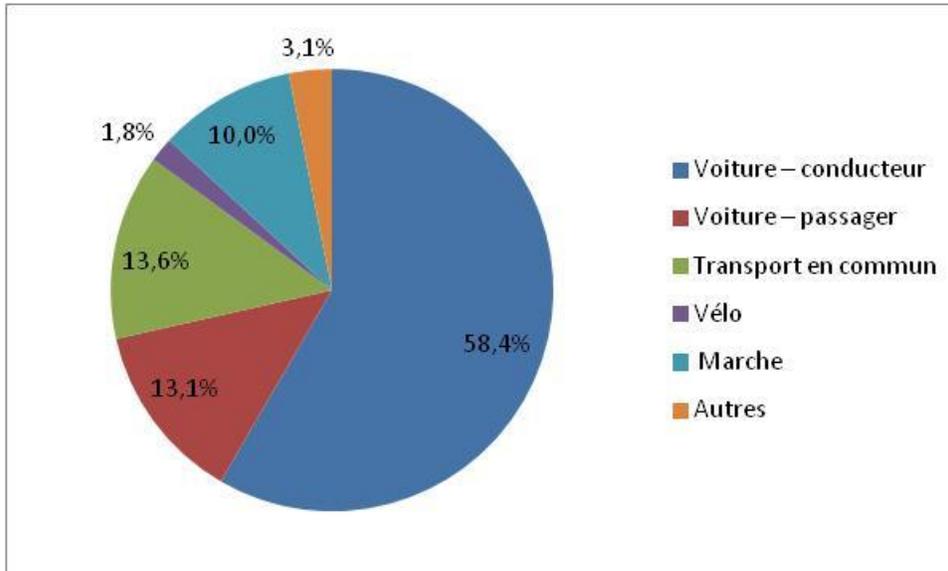


Figure 4 : Distribution des parts modales quotidiennes, 2011 (11 ans et plus)

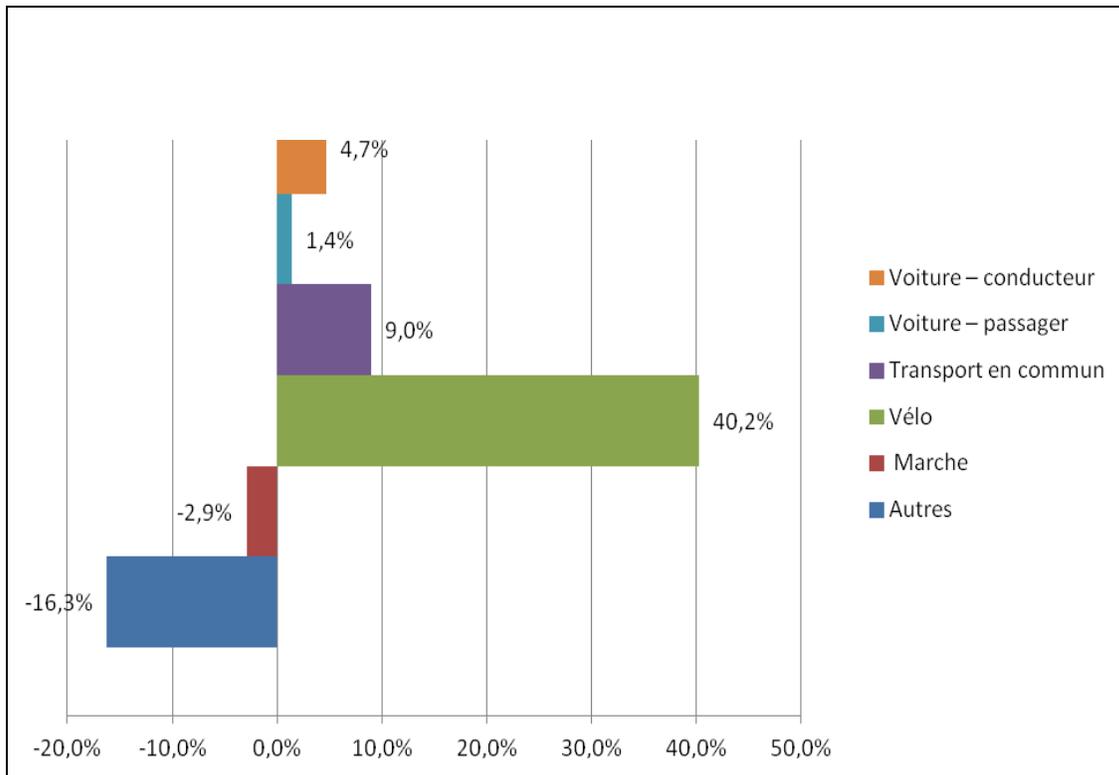
*Depuis 2005, les déplacements en transport en commun et à vélo ont augmenté respectivement de 9,0 % et de 40,2 %, soit des hausses plus importantes que celles des autres modes de transport.*

#### Augmentation des déplacements, en particulier en transport en commun et à vélo

Le Tableau 1 présente la répartition par mode de transport des déplacements quotidiens de 2011 (11 ans et plus) ainsi que les changements par rapport à 2005. Dans l'ensemble, le nombre de déplacements quotidiens a augmenté de 3,7 % depuis 2005 pour atteindre 2 909 000. Par ailleurs, comme l'illustre la figure 5, tous les modes de transport ont connu une hausse sauf la marche (-2,9 %). L'utilisation du transport en commun a augmenté de 9,0 % et les déplacements à vélo de 40,2 %, tandis que les déplacements de passagers en voiture ont augmenté de 1,4 %, soit une hausse inférieure à celle des déplacements de conducteurs (4,7 %).

**Tableau 1 : Répartition de l'évolution des déplacements par mode de transport, de 2005 à 2011 (11 ans et plus)**

Mode de transport	Déplacements de 2011 (11 ans et plus)	Changement par rapport à 2005
Voiture – conducteur	1 700 100	+76 400
Voiture – passager	379 700	+5 300
Transport en commun	395 700	+32 800
Vélo	52 000	+14 900
Marche	289 900	-8 700
Autres (p. ex., taxi)	91 600	-17 800
<b>Total</b>	<b>2 909 000</b>	<b>+102 900</b>



**Figure 5 : Variation des modes de transport, 2005 à 2011 (11 ans et plus)**

### Augmentation de la répartition modale du transport en commun

Après avoir connu une baisse en 1995, la part que représente le transport en commun dans les déplacements en véhicule motorisé (voiture ou véhicule de transport en commun) ne cesse d'augmenter. Comme l'illustre la Figure 6, la répartition modale quotidienne du transport en commun est passée de 15,4 % en 2005 à 16,0 % en 2011 (11 ans et plus).

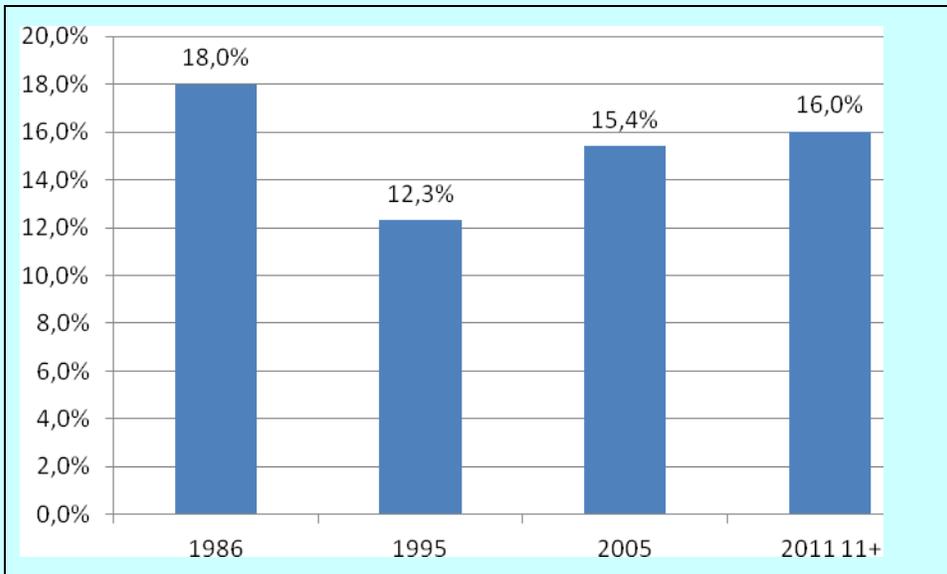


Figure 6 : Répartition modale quotidienne du transport en commun, 1986 à 2011 (11 ans et plus)

## 5. VARIATION DES CHOIX DE MODE DE TRANSPORT DURABLE SELON LE SEXE

Les Figure 7 et Figure 8 illustrent la distribution des parts modales quotidiennes par groupe d'âge chez les hommes et les femmes, respectivement. À titre d'information, le tableau 2 présente la répartition proportionnelle de chaque groupe d'âge selon le sexe. On constate que dans l'ensemble, les profils des parts modales sont similaires chez les deux sexes, notamment la prédominance de l'automobile dans tous les groupes d'âge (en âge de conduire). Cette prépondérance varie toutefois en ampleur, la part des conducteurs étant systématiquement inférieure chez les femmes que chez les hommes. De plus, chez les hommes, cette part atteint un sommet pour les 65 à 74 ans, tandis que chez les femmes, la part la plus élevée est celle des 45 à 54 ans. Par ailleurs, pour l'ensemble des groupes d'âge, les parts du transport en commun et (surtout) des passagers en voiture étaient généralement supérieures chez les femmes que chez les

hommes. La part modale du vélo était supérieure chez les hommes, tout comme celle des déplacements à pied chez les groupes d'âge les plus jeunes. Il convient également de souligner que le groupe « Autres », qui représente une part importante des déplacements des groupes d'âge de 0 à 14 ans et de 15 à 24 ans, comprend principalement les trajets en autobus scolaire.

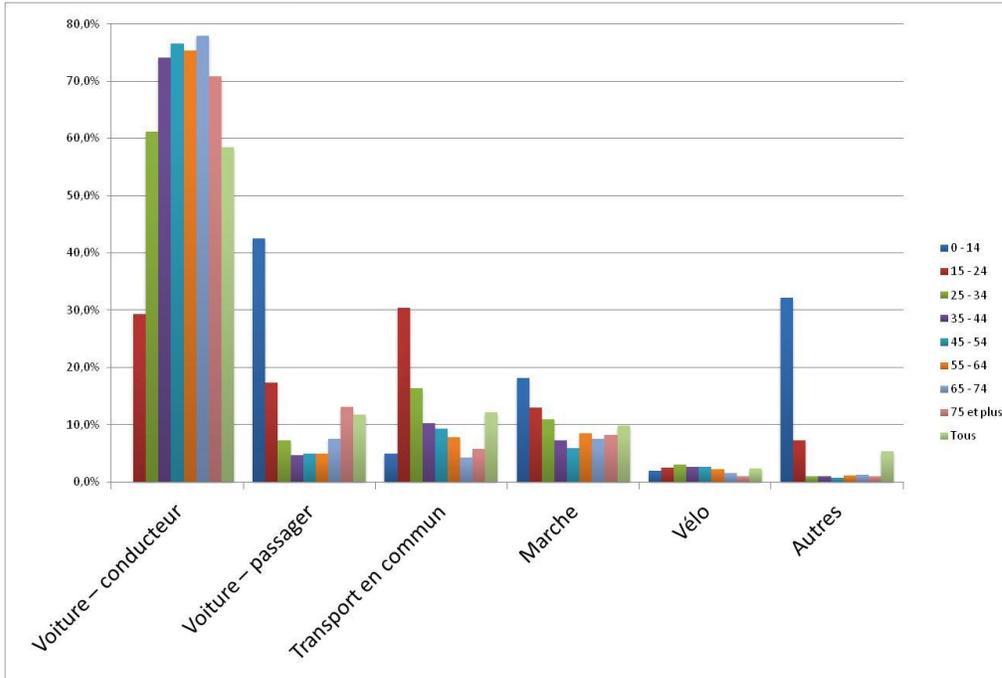
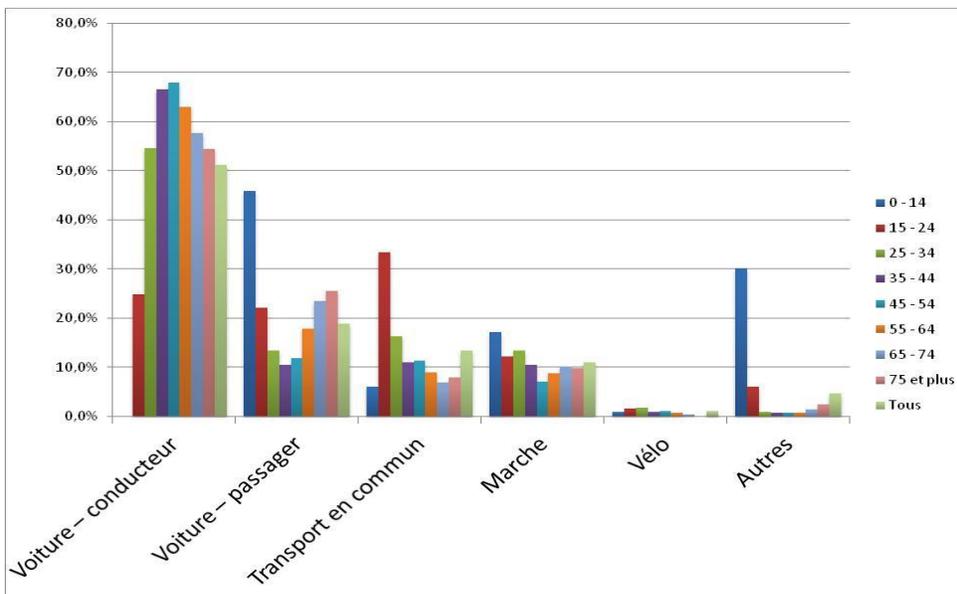


Figure 7 : Distribution des parts modales quotidiennes selon le sexe – Hommes, 2011



**Figure 8 : Distribution des parts modales quotidiennes selon le sexe – Femmes, 2011**

**Tableau 2 : Distribution du sexe selon le groupe d'âge**

Population selon le groupe d'âge	% d'hommes	% de femmes
De 0 à 14 ans	50,7 %	49,3 %
De 15 à 24 ans	50,6 %	49,4 %
De 25 à 34 ans	48,5 %	51,5 %
De 35 à 44 ans	48,0 %	52,0 %
De 45 à 54 ans	48,9 %	51,1 %
De 55 à 64 ans	48,8 %	51,2 %
De 65 à 74 ans	46,8 %	53,2 %
75 ans et plus	39,1 %	60,9 %
Tous âges	48,5 %	51,5 %

## 6. AUGMENTATION DES DÉPLACEMENTS POUR LA PLUPART DES PÉRIODES DE LA JOURNÉE

La Figure 9 représente l'ensemble des déplacements (tous modes de transport et tous buts confondus) survenus en 1995, en 2005 et en 2011 (11 ans et plus). On constate qu'encore aujourd'hui, les périodes de pointe du matin et de l'après-midi connaissent la plus grande affluence, mais qu'une croissance se dessine en milieu de journée entre les périodes de pointe ainsi qu'en soirée après la période de pointe de l'après-midi.

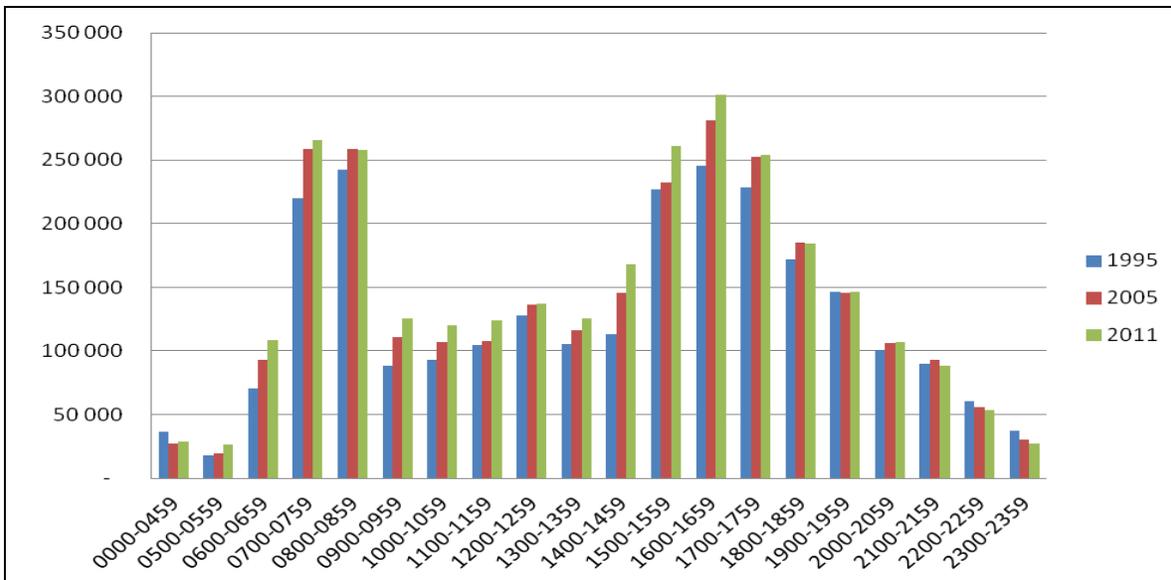


Figure 9 : Déplacements selon le moment de la journée, 1995, 2005 et 2011 (11 ans et plus)

## 7. VARIATION DU BUT DES DÉPLACEMENTS SELON LE MOMENT DE LA JOURNÉE

La Figure 10 répartit les buts des déplacements selon le moment de la journée. La période de pointe du matin comprend principalement les déplacements liés au travail et à l'école, qui représentent 77 % des déplacements, tandis que le retour à la maison représente 65 % des déplacements de la période de pointe de l'après-midi. Dans l'ensemble, les déplacements pour prendre ou déposer des passagers et pour se rendre à des rendez-vous médicaux sont distribués de façon uniforme dans la journée; ils représentent respectivement 7 % et 2 % des déplacements. Les déplacements liés aux loisirs et au magasinage représentent respectivement 9 % et 10 % des déplacements et sont répartis dans l'ensemble de la journée, sauf durant la période de pointe du matin.

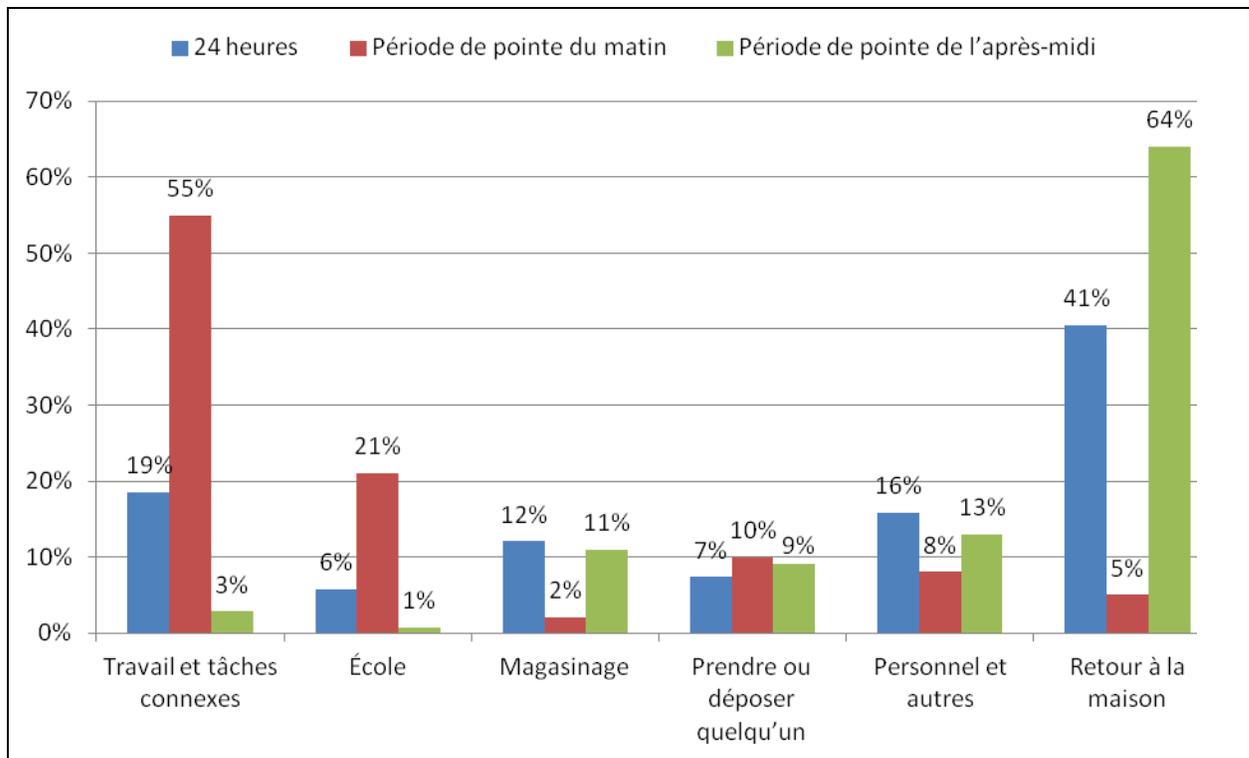


Figure 10 : Buts des déplacements selon le moment de la journée, 2011 (11 ans et plus)

## 8. VARIATION DE LA DISTANCE DES DÉPLACEMENTS SELON LE MODE DE TRANSPORT

Comme l'illustre la Figure 11, la distance moyenne des déplacements varie selon le mode de transport<sup>2</sup> :

- Voiture – conducteur : 10,7 km
- Voiture – passager : 9,1 km
- Transport en commun : 13,4 km
- Vélo : 5,1 km
- Marche (trajet complet) : 1,3 km
- Autres (p. ex., autobus scolaire, taxi) : 7,7 km

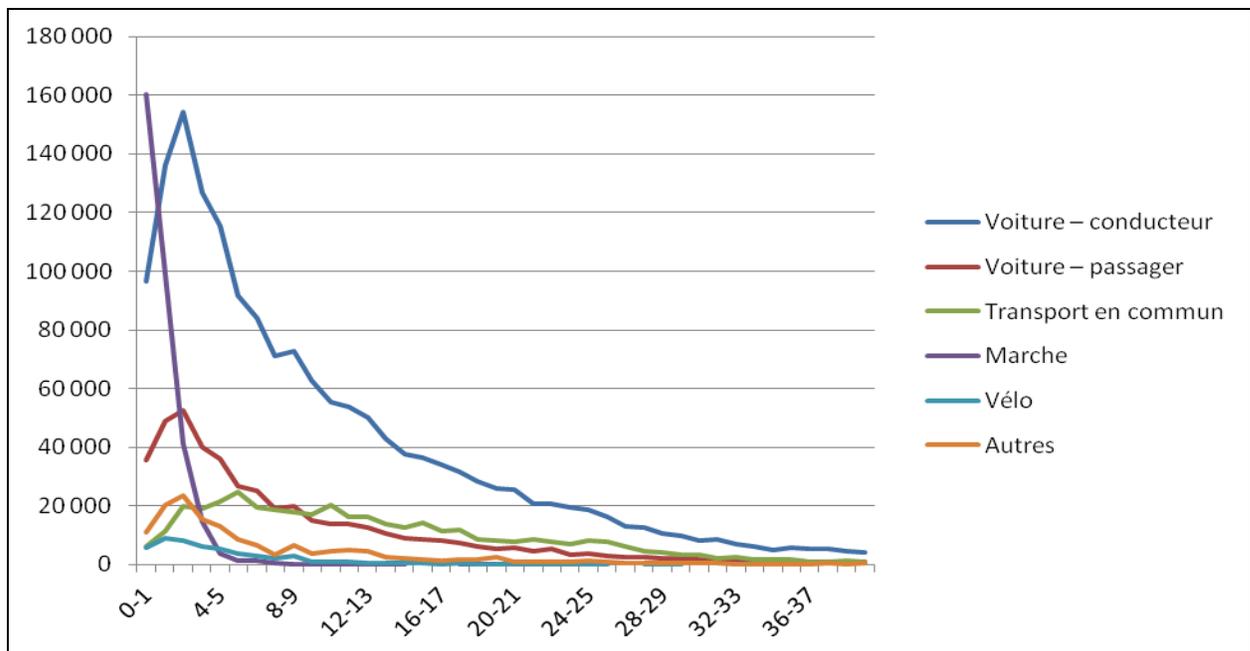


Figure 11 : Nombre de déplacements selon la distance (km) et le mode (40 km et moins)

## 9. VARIATION DE LA DURÉE DES TRAJETS SELON LE MOMENT DE LA JOURNÉE

La durée des trajets varie selon le moment de la journée. Comme l'illustre la Figure 12, les déplacements prennent en moyenne davantage de temps durant la période de pointe du matin que durant celle de l'après-midi. C'est le cas pour tous les déplacements, notamment les déplacements liés au travail. Voici les durées moyennes :

<sup>2</sup> Pour des raisons pratiques, cette analyse tient compte des trajets d'une distance de 40 km et moins. Ceux-ci représentent de 98 à 100 % des trajets pour chaque mode de transport.

- Tous déplacements confondus, période de pointe du matin : 26,1 minutes
- Déplacements liés au travail, période de pointe du matin : 30,6 minutes
- Tous déplacements confondus, période de pointe de l'après-midi : 25,0 minutes
- Déplacements liés au travail, période de pointe de l'après-midi : 21,2 minutes

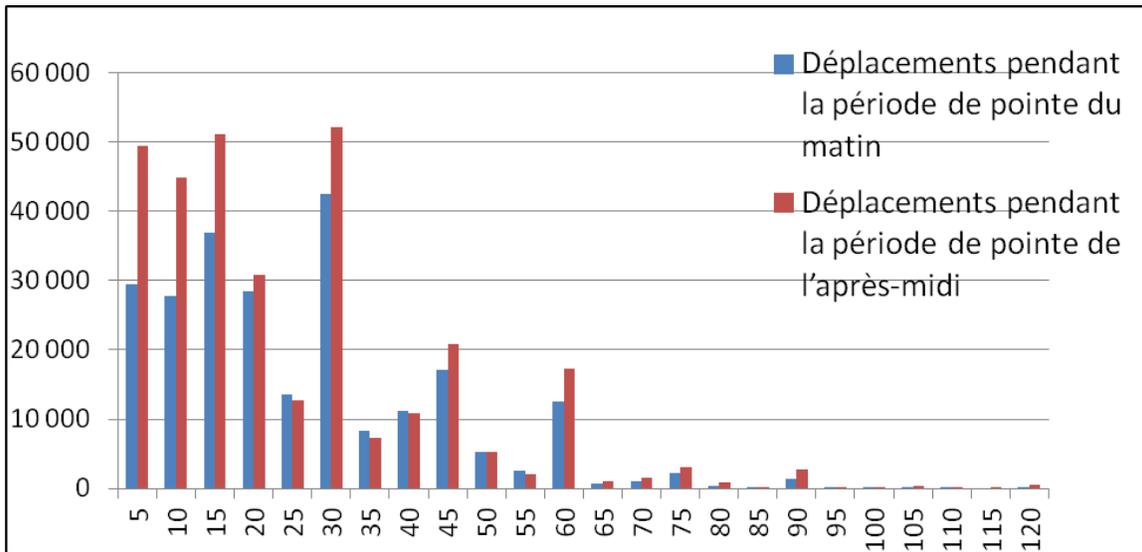


Figure 12 : Durée des déplacements durant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (par intervalles de 5 minutes)

## 10. LE TAUX D'OCCUPATION DES VÉHICULES CONTINUE DE DIMINUER

Comme l'illustre la Figure 13, le nombre moyen de personnes par voiture continue de diminuer, mais à un rythme inférieur, pour passer à 1,22 personne par véhicule.

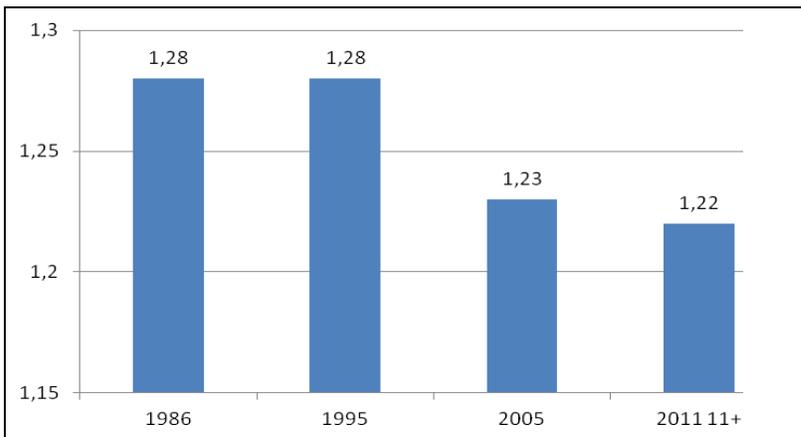


Figure 13 : Variation du taux d'occupation moyen (personnes par véhicule au quotidien)

## 11. COVOITURAGE

La Figure 14 montre que parmi les répondants ayant indiqué être passagers dans une voiture, 18 % covoituraient avec une personne de l'extérieur de leur ménage, par exemple un collègue de travail ou un camarade de classe.

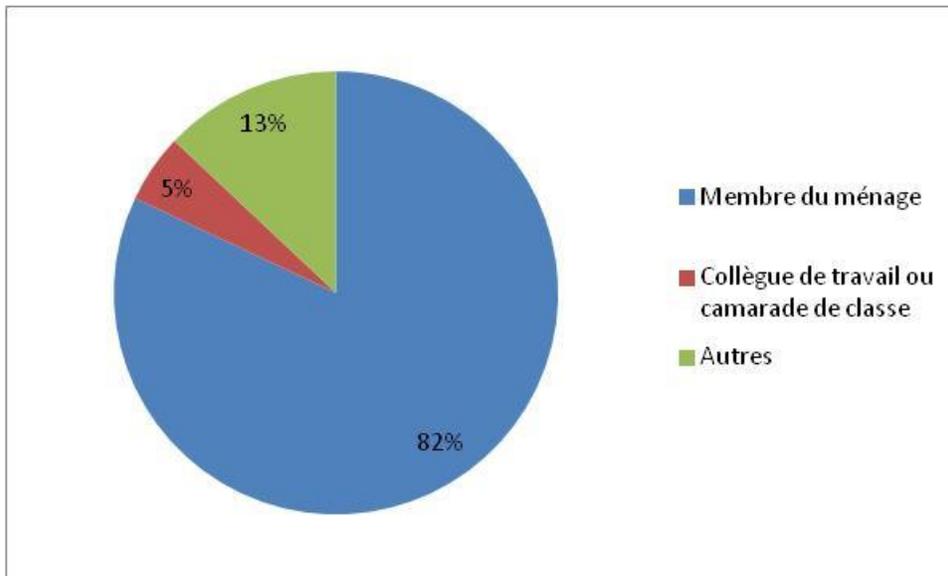


Figure 14 : Lien entre passager et conducteur

## 12. LIGNES DE DÉSIR

La FIGURE 15 illustre les principales lignes de désir, c'est-à-dire les combinaisons origine-destination les plus populaires entre les secteurs, durant la période de pointe du matin. On remarque que la destination la plus populaire est le secteur combinant Ottawa-Centre et la zone intraurbaine, qui est le point d'arrivée de 20 % de tous les déplacements.



### 13. OTTAWA ET L'OUTAOUAIS

En général, entre Ottawa et l'Outaouais, le ratio de 3:1 demeure pour ce qui est de la population, du nombre de ménages et du nombre de véhicules. Toutefois, près de 85 % des emplois se trouvent à Ottawa (également une tendance persistante).

La répartition modale du transport en commun est élevée dans les deux régions. Toutefois, les déplacements en provenance d'Ottawa sont plus nombreux (17 % de tous les déplacements) que ceux en provenance de l'Outaouais (11 % de tous les déplacements). Durant la période de pointe du matin, la part du transport en commun est de 25 % pour les déplacements en provenance d'Ottawa et de 19 % pour ceux en provenance de l'Outaouais, tandis que durant la période de pointe de l'après-midi, cette part est de 20 % pour les déplacements en provenance d'Ottawa et de 12 % pour ceux en provenance de l'Outaouais. Dans tous les cas, la part du transport en commun est égale ou légèrement supérieure pour les déplacements provenant des secteurs de transport en commun que pour l'ensemble de la région correspondante.

La distribution des déplacements quotidiens par but est relativement uniforme d'une région à l'autre. La proportion de trajets liés au travail en provenance de l'Outaouais est légèrement élevée, mais elle est compensée par une proportion inférieure équivalente de déplacements liés au magasinage et à l'entretien ménager.

Comme l'illustre la Figure 16, on observe toujours une importante affluence de l'Outaouais vers Ottawa. Durant la période de pointe du matin, 38 600 déplacements en provenance de l'Outaouais (27 %) traversent la rivière des Outaouais. À l'opposé, seulement 16 300 déplacements en provenance d'Ottawa (4 %) sont à destination de l'Outaouais. Ces proportions sont inversées durant la période de pointe de l'après-midi : 37 600 déplacements en provenance d'Ottawa (7 %) sont à destination de l'Outaouais, tandis que 18 300 déplacements en provenance de l'Outaouais (13 %) sont à destination d'Ottawa.

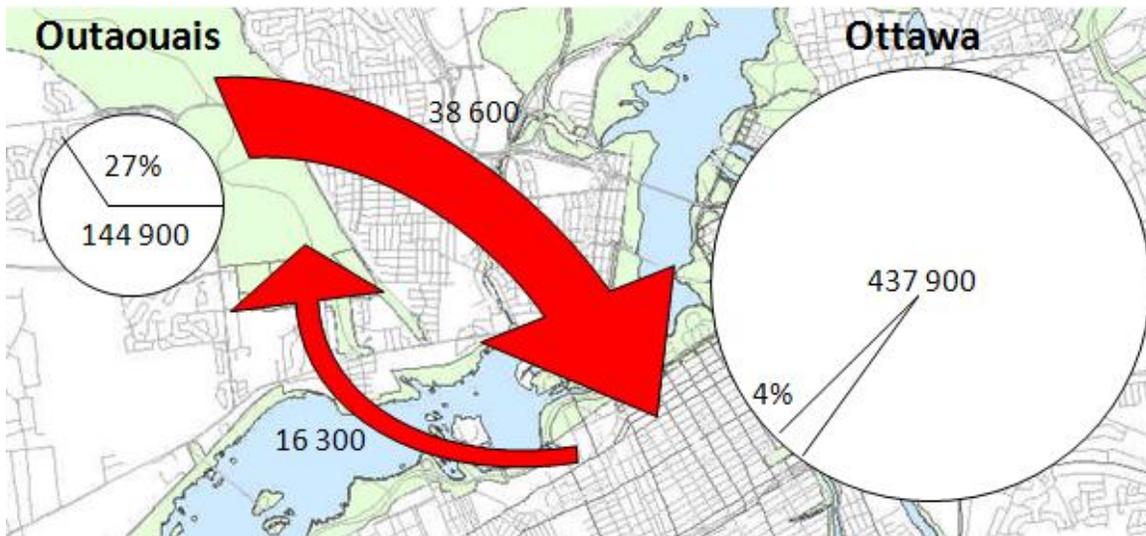


Figure 16 : Transport interprovincial, période de pointe du matin, 2011 (11 ans et plus)

#### 14. DÉPLACEMENTS VERS LES CENTRES URBAINS

En 2011 (population âgée de 11 ans et plus), 17 % de tous les déplacements effectués pendant la période de pointe du matin dans le secteur d'enquête et 26 % des déplacements liés au travail étaient à destination d'un centre urbain, soit Ottawa-Centre (secteur au nord de la rue Gloucester) et l'île de Hull. La proportion de déplacements vers ces deux secteurs a augmenté d'environ 1 % depuis 2005.

De tous les déplacements en transport en commun, 33 %, pour l'ensemble de la journée, et 45 %, pour la période de pointe du matin, étaient à destination du centre urbain. Pour la période de pointe de l'après-midi, 44 % de tous les déplacements en transport en commun provenaient d'un centre urbain. De tous les secteurs desservis par les services membres du Comité TRANS, Ottawa-Centre détenait la plus grande répartition modale des déplacements en transport en commun en 2011 : il était la destination de 36 % d'entre eux pour l'ensemble de la journée (30 % en 2005) et de 49 % d'entre eux pendant la période de pointe du matin (43 % en 2005), et il était l'origine de 48 % d'entre eux pendant la période de pointe de l'après-midi (41 % en 2005). Pour l'île de Hull, la répartition modale des déplacements en transport en commun se présentait comme suit : elle était la destination de 25 % d'entre eux pour l'ensemble de la journée (21 % en 2005) et de 34 % d'entre eux pour la période de pointe du matin (32 % en 2005), et elle était l'origine de 32 % d'entre eux pendant la période de pointe de l'après-midi (29 % en 2005).

**De 2005 à 2011, la proportion des déplacements vers les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau s'effectuant en transport en commun a augmenté de 2 % à 7 %.**

## 15. DÉPLACEMENTS À L'INTÉRIEUR D'UN MÊME SECTEUR

La Ville d'Ottawa et la région de l'Outaouais ont pour objectif de planification d'augmenter le nombre d'emplois et d'autres commodités à proximité du domicile des gens, ce qui leur permettra de recourir plus facilement aux solutions de transport de remplacement au lieu de se déplacer seuls en voiture. Le taux de déplacements à l'intérieur d'un même secteur, soit le pourcentage des déplacements dont l'origine et la destination se trouvent dans un même secteur, servira à mesurer ces résultats. Les deux figures suivantes illustrent les taux de déplacements à l'intérieur de la RCN, divisée en 26 secteurs. La Figure 17 détaille les déplacements internes liés au travail, tandis que la Figure 18 détaille l'ensemble des déplacements internes effectués par les résidents des secteurs.

Bien que ces figures n'illustrent que des pourcentages (et non des déplacements), elles reflètent bien l'autonomie des secteurs. Pour les déplacements liés au travail, les deux quartiers centraux des affaires (Ottawa-Centre et l'Île de Hull) présentent des taux élevés de déplacements internes, de même que trois collectivités urbaines d'Ottawa (Kanata/Stittsville, Nepean-Sud et Orléans), Alta Vista, Hull Périphérie et Masson-Angers. En moyenne, 24 % des déplacements liés au travail s'effectuent dans un même secteur.

Tous buts et tous modes de transport confondus, le taux moyen de déplacements internes par secteur est de 59 %, et les secteurs de Kanata/Stittsville, d'Orléans et de Masson-Angers présentent les meilleurs taux, avec des valeurs approchant ou dépassant les 70 %.

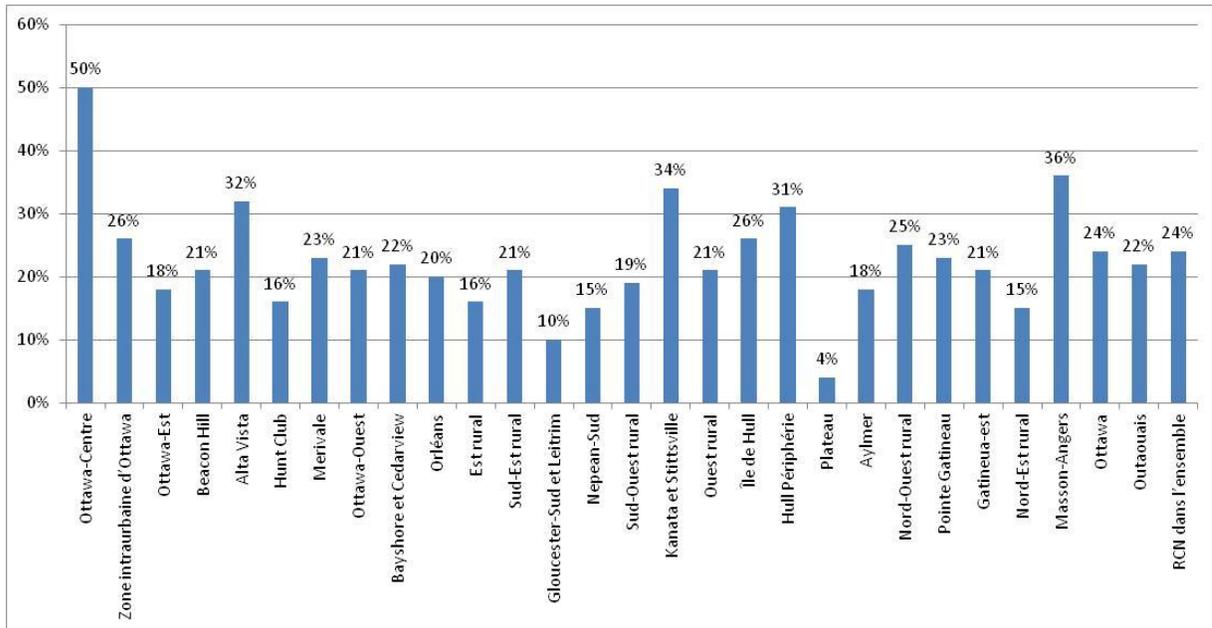


Figure 17 : Déplacements quotidiens liés au travail à l'intérieur d'un même secteur, 2011

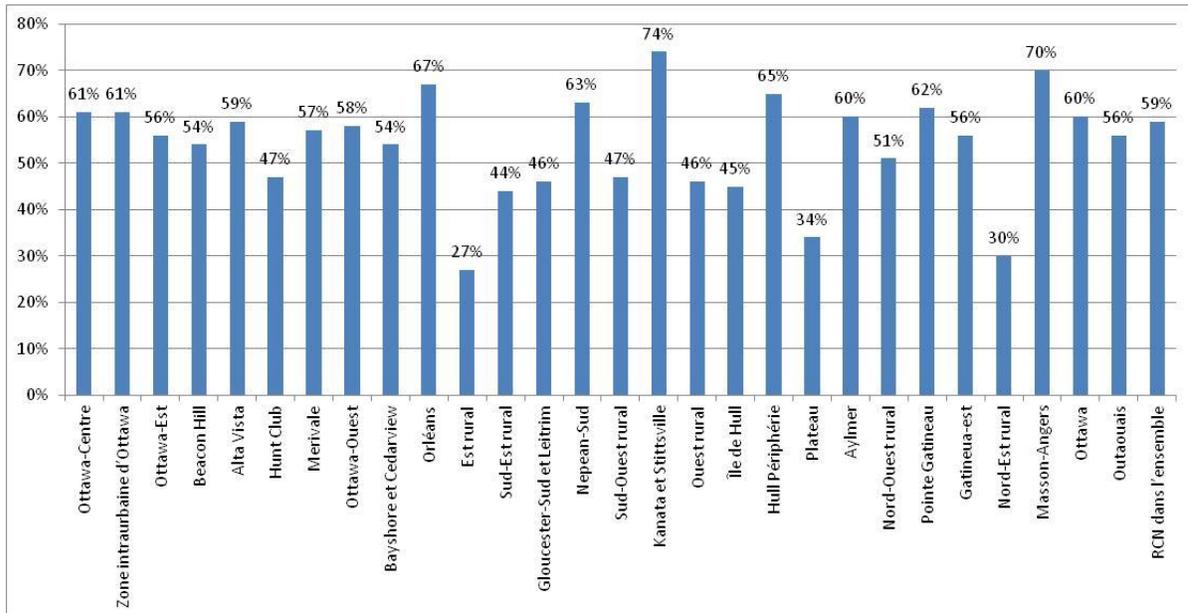


Figure 18 : Déplacements quotidiens à l'intérieur d'un même secteur (effectués par les résidents du secteur) 2011

Préparé pour le Comité TRANS par la société R.A. Malatest & Associates Ltd. en collaboration avec HDR Inc. et David Kriger Consultants Inc., décembre 2012.