

COMITÉ TRANS :

SONDAGE 2023 SUR L'OPINION DES

NAVETTEURS DANS LA RÉGION DE LA

CAPITALE NATIONALE

VERSION DÉFINITIVE DU RAPPORT SUR LE

SONDAGE

OCTOBRE 2024



R.A. Malatest & Associates Ltd.
294, rue Albert, bureau 500
Ottawa (Ontario) K1P 6E6
Téléphone : 613-688-1847, poste 105
Adresse de courriel : d.hughes@malatest.com
Site Web : www.malatest.com

SYNTHÈSE DU RAPPORT

Le Comité TRANS, qui coordonne la planification du transport dans la région de la capitale nationale, a fait appel à R. A. Malatest & Associates Ltd. pour sonder les résidents de cette région à propos de leurs attitudes et de leurs comportements dans leurs déplacements. Près de 4 000 résidents de la région ont participé à ce sondage, qui apporte un éclairage sur leurs habitudes de navettage actuelles, sur les facteurs qui influent sur leurs choix dans le navettage de même que sur leurs perceptions du télétravail.

Le Sondage sur l'opinion des navetteurs dresse ce portrait des déplacements dans la région de la capitale nationale à l'heure où cette région connaît une évolution considérable. Depuis que les données comparables ont été recueillies, il y a une dizaine d'années, la région a augmenté considérablement ses infrastructures de transport dans le cœur du centre-ville, par exemple en aménageant le réseau de l'O-Train et des bandes cyclables consacrées aux déplacements à vélo. Dans le même temps, les comportements des navetteurs ont changé puisque le télétravail s'est nettement généralisé depuis la pandémie. Ce sondage a permis de constater que les deux tiers ou plus des répondants actifs sur le marché du travail ont travaillé à domicile pendant au moins une partie de leur semaine ouvrable. Malgré cette évolution, la majorité des répondants ont continué de prendre seuls leur voiture pour se rendre au travail, à l'école ou pour s'acquitter de leurs engagements normaux : cette proportion n'a guère changé au cours des dix années écoulées.

Dans l'ensemble, la plupart des répondants de la région étaient satisfaits de leur mode de navettage principal. Les navetteurs actifs sont ceux qui étaient le plus satisfaits de leurs déplacements, alors que les usagers des transports en commun sont ceux qui étaient le moins satisfaits. Les données nous apprennent aussi que l'expérience des répondants était assez comparable de part et d'autre de la frontière provinciale. Bien que ce sondage ait permis de relever des différences ténues entre Ottawa et Gatineau dans les modes actifs, dans les délais de navettage et dans le stationnement (accès et frais), ces différences étaient relativement mineures.

Les habitudes et les attitudes des navetteurs à l'heure actuelle

La plupart des répondants de la région (52 %) se déplaçaient essentiellement seuls dans leur voiture. Les résidents d'Ottawa qui font appel aux modes actifs de navettage (dont les déplacements à vélo et à pied) étaient plus susceptibles d'habiter dans les secteurs intérieurs (dont le noyau central de la ville et les banlieues proches). Les résidents de Gatineau qui faisaient appel aux modes actifs de navettage étaient plus également répartis parmi les secteurs intérieurs et extérieurs de la Ville. Les résidents de la région qui faisaient appel aux modes durables de navettage (comme les transports en commun et les déplacements à vélo et à pied) étaient plus susceptibles d'être plus jeunes que les automobilistes qui se déplacent seuls dans leur voiture et les usagers des véhicules transportant plusieurs passagers.

Les répondants de la région consacraient en moyenne 33 minutes à leurs déplacements. Le délai moyen de navettage ne variait pas selon la ville; toutefois, il variait considérablement selon le mode de navettage : les déplacements à pied se font pour les trajets de navettage les plus courts, et les transports en commun permettent d'accomplir les déplacements les plus longs. Un tiers des usagers des transports en commun consacraient plus de temps au navettage que le délai de navettage maximal qu'ils toléraient.



Les facteurs qui influent sur les choix dans le navettage

Différents facteurs déterminaient les choix des répondants parmi les principaux modes de navettage. Les facteurs le plus souvent sélectionnés se rapportaient :

- à la commodité des déplacements et à la longueur des trajets pour les automobilistes;
- à l'abordabilité et au coût des différents modes pour les usagers des transports en commun;
- aux bienfaits pour la santé et à l'abordabilité, pour les usagers, des modes actifs de navettage.

La plupart des automobilistes qui se déplacent seuls dans leur voiture à Ottawa ne payaient pas de frais de stationnement, et parmi eux, la plupart ont fait savoir qu'ils prendraient quand même leur voiture s'ils devaient payer des frais de stationnement. Le niveau de congestion avait une incidence différente sur la plupart des déplacements des automobilistes qui se déplacent seuls dans leur voiture; ainsi, certains partaient plus tôt pour se rendre au travail, à l'école ou s'acquitter de leurs autres engagements normaux ou pour rentrer à la maison.

Recommandations pour améliorer l'utilisation des modes durables de navettage

La plupart des usagers des transports en commun ont laissé entendre que l'on pourrait améliorer les services de transport en commun grâce à un réseau de transport en commun plus fiable, en augmentant la fréquence et la rapidité des services, en améliorant le confort et les correspondances et en optimisant l'information donnée en temps réel. Environ un tiers des usagers ont suggéré de réduire les frais de transport en commun afin d'améliorer le service.

À la différence des travailleurs hybrides d'Ottawa, les travailleurs hybrides de Gatineau étaient plus susceptibles d'indiquer qu'un nouveau laissez-passer de transport en commun destiné aux travailleurs hybrides pourrait constituer un moyen efficace de les encourager à prendre éventuellement les transports en commun.

On a demandé aux répondants de commenter les priorités éventuelles à consacrer aux investissements dans les infrastructures et dans les services. À Ottawa comme à Gatineau, les répondants priorisaient le maintien des routes existantes et les infrastructures piétonnables et cyclables, l'augmentation de la fréquence des transports en commun, ainsi que l'aménagement de nouvelles infrastructures pour les transports en commun et pour les déplacements à pied et à vélo.

Télétravail

La majorité des travailleurs de la maison profitaient des formules de télétravail, en travaillant exclusivement à leur domicile ou en participant à un régime de travail hybride.

La majorité des télétravailleurs étaient satisfaits du télétravail. Peu d'entre eux étaient insatisfaits du télétravail, en raison de l'absence d'interactions sociales et parce qu'il n'y avait pas de séparation entre la vie personnelle et la vie professionnelle.



La plupart des télétravailleurs ne s'attendaient pas à des changements dans leurs habitudes de travail hybride dans l'année suivante; or, certains s'attendaient à devoir se rendre au bureau plus fréquemment ou dans des journées différentes.

Certains télétravailleurs ont indiqué qu'ils envisageraient de changer d'emploi si leurs employeurs imposaient des règles plus restrictives pour les obliger à retourner au bureau.



TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE DU RAPPORT	1
SECTION 1 : SURVEILLANCE DES ATTITUDES DES NAVETTEURS DANS LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE.....	11
1.1 Objectifs de l'étude	11
1.2 Sondage des résidents de la RCN.....	11
1.3 Analyse des données et compte rendu des résultats.....	12
SECTION 2 : NAVETTAGE DANS L'ENSEMBLE DE LA RCN	14
2.1 Raison d'être des déplacements.....	14
2.2 Modes de navettage.....	14
2.2.1 Modes de navettage primaires et occasionnels.....	15
2.2.2 Sous-secteurs résidentiels selon le mode de navettage primaire.....	16
2.2.3 Profil démographique par mode de navettage primaire.....	17
2.3 Mode de navettage primaire avant et après la pandémie	19
2.4 Durée et distance des déplacements	23
2.5 Satisfaction vis-à-vis du mode de navettage primaire.....	26
SECTION 3 : EXPÉRIENCES DES RÉSIDENTS D'OTTAWA DANS LE NAVETTAGE.....	28
3.1 Déplacements en voiture.....	28
3.1.1 Raisons des déplacements en voiture	28
3.1.2 Prédilection à payer les frais de stationnement	30
3.1.3 Impact de la congestion sur les déplacements en navettage.....	31
3.1.4 Utilisateurs du covoiturage en automobile et du covoiturage en fourgonnette.....	32
3.1.5 Recommandations pour améliorer le covoiturage en automobile et le covoiturage en fourgonnette.....	33
3.2 Utilisation des transports en commun	34
3.2.1 Raisons pour lesquelles on fait appel aux transports en commun.....	34
3.2.2 Recommandations pour l'amélioration des services de transports en commun.....	37
3.2.3 Facteurs qui permettraient d'augmenter l'utilisation des transports en commun.....	38
3.3 Déplacements à vélo	39
3.3.1 Attitudes et pratiques dans les déplacements à vélo.....	39
3.3.2 Raisons pour se déplacer à vélo	41
3.3.3 Raisons de ne pas se déplacer à vélo.....	42
3.3.4 Durée des déplacements à vélo.....	44
3.3.5 Modes de déplacements différents du vélo en hiver.....	45
3.3.6 Infrastructures cyclables.....	45
3.4 Déplacements à pied	46
3.4.1 Attitudes à propos des déplacements à pied	46
3.4.2 Déplacements à pied durant toute l'année.....	47
3.4.3 Raisons pour lesquelles les répondants se déplaçaient à pied.....	47
3.5 Télétravail	49
3.5.1 Incidence du télétravail	49
3.5.2 Nombre de jours de travail sur les lieux et de télétravail.....	50
3.5.3 Changements prévus dans les habitudes de travail hybride	52
3.5.4 Satisfaction vis-à-vis du télétravail	53
3.5.5 Occasion de demander un nouveau laissez-passer de transport en commun pour les télétravailleurs à temps plein	54
3.6 Priorités dans les investissements.....	55
SECTION 4 : EXPÉRIENCES DES RÉSIDENTS DE GATINEAU DANS LE NAVETTAGE.....	57



4.1	Déplacements en voiture et à motocyclette	57
4.1.1	Raisons des déplacements en voiture et à motocyclette	57
4.1.2	Prédisposition à payer les frais de stationnement	58
4.1.3	Impact de la congestion sur les déplacements en navettage	60
4.2	Utilisation des transports en commun	61
4.2.1	Raisons pour lesquelles on fait appel aux transports en commun	62
4.2.2	Recommandations pour l’amélioration des services de transports en commun	63
4.2.3	Facteurs qui permettraient d’augmenter l’utilisation des transports en commun	64
4.3	Déplacements à vélo	65
4.3.1	Attitudes et pratiques dans les déplacements à vélo	65
Note : Certains répondants ont parlé de la distance, certains ont parlé de la durée et d’autres ont parlé des deux à la fois. On ne sait pas vraiment si les répondants ont pensé, dans leurs réponses, au lien entre la distance à parcourir à vélo et la durée de leurs déplacements à vélo. La taille de l’échantillon de chaque cellule varie entre 6 à 564 répondants.....		
4.3.2	Raisons pour se déplacer à vélo	66
4.3.3	Raisons de ne pas se déplacer à vélo.....	67
4.3.4	Distance et fréquence des déplacements à vélo	68
Note : Certains répondants ont parlé de la distance, certains ont parlé de la durée et d’autres ont parlé des deux à la fois. On ne sait pas vraiment si les répondants ont pensé, dans leurs réponses, au lien entre la distance à parcourir à vélo et la durée de leurs déplacements à vélo.....		
4.3.5	Modes de déplacements différents du vélo en hiver	70
4.3.6	Infrastructures cyclables.....	71
4.4	Déplacements à pied	71
4.4.1	Attitudes à propos des déplacements à pied	71
Note : Certains répondants ont parlé de la distance, certains ont parlé de la durée et d’autres ont parlé des deux à la fois. On ne sait pas vraiment si les répondants ont pensé, dans leurs réponses, au lien entre la distance à parcourir à vélo et la durée de leurs déplacements à vélo. La taille de l’échantillon de chaque cellule varie entre 5 et 755 répondants.....		
4.4.2	Déplacements à pied durant toute l’année.....	72
4.4.3	Raisons pour lesquelles les répondants se déplaçaient à pied	72
4.5	Télétravail	73
4.5.1	Incidence du télétravail	74
4.5.2	Nombre de jours de travail sur les lieux et de télétravail.....	74
4.5.3	Changements prévus dans les habitudes de travail hybride	76
4.5.4	Satisfaction vis-à-vis du télétravail	77
4.5.5	Occasion de demander un nouveau laissez-passer de transport en commun pour les télétravailleurs à temps plein	78
4.6	Priorités dans les investissements.....	79

SECTION 5 : SIMILITUDES ET DIFFÉRENCES ENTRE LES RÉSIDENTS D’OTTAWA ET CEUX DE GATINEAU DANS LES EXPÉRIENCES VÉCUES PAR LES NAVETTEURS..... 81

5.1	Délais de déplacements.....	81
5.2	Stationnement.....	81
5.3	Modes actifs	82
5.4	Télétravail	82

APPENDICE A. MÉTHODES DE SONDAGE DÉTAILLÉES..... 84

APPENDICE B. QUESTIONNAIRE DU SONDAGE..... 92

A.	INTRODUCTION.....	96
B.	CLASSIFICATION DU NAVETTAGE	98
C.	MARCHE	102
D.	VÉLO	103



E.	TRANSPORT EN COMMUN.....	106
F.	COVOITURAGE/COVOITURAGE PAR FOURGONNETTE/COVOITURAGE DYNAMIQUE.....	108
G.	CONDUITE EN SOLITAIRE (VOITURE, MOTO)	109
H.	TÉLÉTRAVAIL	111
I.	PRIORITÉS EN MATIÈRE D'INVESTISSEMENTS.....	114
J.	QUESTIONS DÉMOGRAPHIQUES	115



LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Sondages menés pour chaque ville et chaque secteur dans la RCN.....	12
Figure 2 : Raison d’être des déplacements des navetteurs dans la RCN et par ville	14
Figure 3 : Raison d’être des déplacements des répondants dans la RCN par groupe d’âge	14
Figure 4 : Modes de navettage primaires et occasionnels dans la RCN.....	15
Figure 5 : Pourcentage des répondants de la RCN qui n’avaient aucun mode de navettage occasionnel, selon le mode de navettage primaire	16
Figure 6 : Modes de navettage primaires par secteur – Ville d’Ottawa.....	16
Figure 7 : Modes de navettage primaires par secteur – Ville de Gatineau	17
Figure 8 : Groupes d’âge selon le mode de navettage primaire dans la RCN.....	18
Figure 9 : Groupes de genre selon le mode de navettage primaire dans la RCN	18
Figure 10 : Revenus selon le mode de navettage primaire dans la RCN.....	19
Figure 11 : Modes de navettage dans la RCN en 2023 par exemple aux modes qui avaient cours avant la pandémie de 2020	20
Figure 12 : Mode de navettage primaire en 2023 selon le mode de navettage primaire avant la pandémie de 2020 pour les résidents de la RCN qui ont changé de mode de navettage durant la pandémie (pourcentage selon le mode de navettage primaire actuel).....	21
Figure 13 : Mode de navettage primaire en 2023 selon le mode de navettage primaire avant la pandémie de 2020 pour les résidents de la RCN qui ont changé de mode de navettage durant la pandémie (pourcentage selon l’ancien mode de navettage primaire).....	22
Figure 14 : Statut des répondants de la RCN qui étaient des usagers des transports en commun avant la pandémie de 2020.....	23
Figure 15 : Mode de navettage primaire actuel pour les anciens usagers dont les transports en commun étaient le mode de navettage primaire dans la RCN.....	23
Figure 16 : Déplacements de navettage moyens : durée effective, distance effective et délais de déplacement tolérés dans la RCN par ville.....	24
Figure 17 : Déplacements de navettage moyens : durée effective, distance effective et délais de déplacement tolérés dans la RCN par mode de navettage.....	24
Figure 18 : Durée effective des déplacements par rapport à la durée maximale tolérée dans la RCN par ville et par mode de navettage primaire.....	25
Figure 19 : Déplacements moyens en navettage dans la RCN : durée effective, distance effective et durée maximale des déplacements selon l’âge.....	26
Figure 20 : Satisfaction des répondants vis-à-vis du mode de navettage primaire.....	27
Figure 21 : Raisons pour lesquelles on se déplace en voiture à Ottawa	29
Figure 22 : Prédilection à prendre la voiture si on paie les frais de stationnement – Ottawa	30
Figure 23 : Automobilistes prêts à prendre leur voiture s’ils payaient des frais de stationnement – Ottawa.....	30
Figure 24 : Maximum des frais de stationnement par mois avant de penser à changer de mode de navettage.....	31
Figure 25 : Impact de la congestion sur les déplacements effectués pour se rendre au travail, à l’école ou pour s’acquitter d’autres engagements normaux – Ottawa	31
Figure 26 : Impact de la congestion sur les déplacements effectués pour rentrer chez soi après le travail, l’école ou après s’être acquitté d’autres engagements normaux – Ottawa.....	32
Figure 27 : Personnes avec lesquelles les utilisateurs primaires du covoiturage en automobile et du covoiturage en fourgonnette se déplaçaient à Ottawa	33
Figure 28 : Facteurs qui permettraient d’améliorer le covoiturage en automobile et le covoiturage en fourgonnette à Ottawa.....	34



Figure 29 : Raisons pour lesquelles on faisait appel aux transports en commun – Ottawa.....	35
Figure 30 : Navette dans les transports en commun parce que « Je n’ai pas accès à un véhicule » par sous-secteur d’Ottawa	36
Figure 31 : Navette dans les transports en commun parce que « Je n’ai pas accès à un véhicule » par groupe d’âge – Ottawa.....	36
Figure 32 : Navette dans les transports en commun parce que « Je n’ai pas accès à un véhicule » par groupe de revenus – Ottawa	37
Figure 33 : Recommandations pour améliorer les transports en commun d’après les usagers des transports en commun habitant à Ottawa.....	38
Figure 34 : Facteurs importants ou extrêmement importants qui amèneraient à faire davantage appel aux transports en commun – Ottawa.....	39
Figure 35 : Attitudes vis-à-vis des déplacements à vélo – Ottawa	40
Figure 36 : Durée moyenne tolérable des déplacements à vélo à Ottawa	40
Figure 37 : Fréquence des déplacements à vélo pour certaines raisons par saison à Ottawa.....	41
Figure 38 : Raisons pour se déplacer à vélo à Ottawa	42
Figure 39 : Raisons de ne pas se déplacer à vélo à Ottawa.....	43
Figure 40 : Navetteurs qui ne se déplacent pas à vélo parce que leur destination est trop lointaine, par sous-secteur d’Ottawa	44
Figure 41 : Distance des déplacements à vélo à Ottawa.....	44
Figure 42 : Modes de navette distincts du vélo durant l’hiver – Ottawa	45
Figure 43 : Disponibilité des infrastructures cyclables à la maison et aux points de destination – Ottawa.....	46
Figure 44 : Limites moyennes dans les déplacements à pied des navetteurs à Ottawa.....	46
Figure 45 : Saisons ou périodes de l’année au cours desquelles les répondants se déplaçaient à pied pour se rendre à leur destination – Ottawa	47
Figure 46 : Raisons pour lesquelles les répondants se déplaçaient à pied à Ottawa	48
Figure 47 : Raisons pour lesquelles les répondants ont commencé à se déplacer à pied à Ottawa ...	49
Figure 48 : Incidence du télétravail à Ottawa.....	50
Figure 49 : Statut professionnel des résidents d’Ottawa qui travaillaient exclusivement à la maison – Ottawa.....	50
Figure 50 : Option du télétravail parmi les résidents d’Ottawa qui travaillaient hors de la maison – Ottawa.....	50
Figure 51 : Nombre minimal et maximal de jours de travail obligatoires au bureau chaque semaine – Ottawa.....	51
Figure 52 : Incidence du choix des journées de télétravail pour les travailleurs d’Ottawa.....	51
Figure 53 : Volonté des travailleurs d’Ottawa à se rendre au bureau le lundi ou le vendredi.....	52
Figure 54 : Modification prévue des habitudes de travail hybrides dans les 12 prochains mois pour les travailleurs d’Ottawa.....	53
Figure 55 : Changement d’emploi si des règles plus restrictives sont imposées pour obliger les travailleurs d’Ottawa à retourner au bureau	53
Figure 56 : Satisfaction vis-à-vis du télétravail pour les télétravailleurs d’Ottawa.....	54
Figure 57 : Raisons de l’insatisfaction vis-à-vis du télétravail à Ottawa.....	54
Figure 58 : Nouveau laissez-passer de transport en commun destiné aux travailleurs hybrides comme moyen efficace d’encourager les travailleurs hybrides d’Ottawa à prendre les transports en commun.....	55
Figure 59 : Secteurs du réseau de transport dans lesquels la Ville devrait investir pour les résidents d’Ottawa.....	56



Figure 60 : Raisons pour lesquelles on se déplace en voiture à Gatineau	58
Figure 61 : Prédilection à prendre la voiture si on paie les frais de stationnement – Gatineau.....	59
Figure 62 : Automobilistes prêts à prendre leur voiture s’ils payaient des frais de stationnement – Gatineau	59
Figure 63 : Maximum des frais de stationnement par mois avant de penser à changer de mode de navette – Gatineau	59
Figure 64 : Impact de la congestion automobile sur les déplacements pour s’acquitter des engagements normaux par secteur de résidence – Gatineau.....	60
Figure 65 : Impact de la congestion automobile sur les déplacements pour rentrer du travail, de l’école ou pour rentrer chez soi après s’être acquitté d’autres engagements normaux – Gatineau ..	61
Figure 66 : Raisons pour lesquelles on faisait appel aux transports en commun – Gatineau	62
Figure 67 : Déplacements dans les transports en commun parce qu’il n’y a pas de places de stationnement pour les voitures ou que les frais de stationnement sont chers par sous-secteur de Gatineau	63
Figure 68 : Recommandations pour améliorer les transports en commun d’après les usagers des transports en commun habitant à Gatineau	64
Figure 69 : Facteurs importants ou extrêmement importants qui amèneraient à faire davantage appel aux transports en commun – Gatineau	65
Figure 70 : Attitudes vis-à-vis des déplacements à vélo – Gatineau.....	66
Figure 71 : Durée moyenne tolérable des déplacements à vélo à Gatineau.....	66
Figure 72 : Fréquence des déplacements à vélo pour certaines raisons par saison à Gatineau	67
Figure 73 : Raisons pour se déplacer à vélo à Gatineau.....	68
Figure 74 : Raisons de ne pas se déplacer à vélo à Gatineau	69
Figure 75 : Navetteurs qui ne se déplacent pas à vélo parce que leur destination est trop lointaine, par sous-secteur de Gatineau.....	70
Figure 76 : Distance des déplacements à vélo à Gatineau	70
Figure 77 : Modes de navette distincts du vélo durant l’hiver – Gatineau.....	71
Figure 78 : Disponibilité des infrastructures cyclables à la maison et aux points de destination – Gatineau	71
Figure 79 : Limites moyennes dans les déplacements à pied des navetteurs à Gatineau	72
Figure 80 : Saisons ou périodes de l’année au cours desquelles les répondants se déplaçaient à pied pour se rendre à leur destination – Gatineau	72
Figure 81 : Raisons pour lesquelles les répondants se déplaçaient à pied à Gatineau.....	73
Figure 82 : Raisons pour lesquelles les répondants ont commencé à se déplacer à pied à Gatineau.	74
Figure 83 : Incidence du télétravail à Gatineau	75
Figure 84 : Statut professionnel des résidents d’Ottawa qui travaillaient exclusivement à la maison – Gatineau	75
Figure 85 : Option du télétravail parmi les résidents de Gatineau qui travaillaient exclusivement hors de la maison – Gatineau.....	75
Figure 86 : Nombre minimal et nombre maximal de jours de travail au bureau chaque semaine en moyenne – Gatineau.....	76
Figure 87 : Incidence du choix des journées de télétravail pour les travailleurs de Gatineau.....	77
Figure 88 : Volonté des travailleurs de Gatineau à se rendre au bureau le lundi ou le vendredi	77
Figure 89 : Modification prévue des habitudes de travail hybrides dans les 12 prochains mois pour les travailleurs de Gatineau	78
Figure 90 : Changement d’emploi si des règles plus restrictives sont imposées pour obliger les travailleurs de Gatineau à retourner au bureau.....	78



Figure 91 : Satisfaction vis-à-vis du télétravail pour les télétravailleurs de Gatineau	79
Figure 92 : Nouveau laissez-passer de transport en commun destiné aux travailleurs hybrides comme moyen efficace d'encourager les travailleurs hybrides de Gatineau à prendre les transports en commun.....	79
Figure 93 : Secteurs du réseau de transport dans lesquels la Ville devrait investir pour les résidents de Gatineau	80
Figure 94 : Secteurs du sondage selon la RTA pour Ottawa.....	84
Figure 95 : Secteurs du sondage selon la RTA pour Gatineau	85
Figure 96 : Carte des sous-secteurs géocodés.....	86
Figure 97 : Structure-cadre de l'échantillonnage et nombre cible de questionnaires remplis selon la source des relevés.....	87
Figure 98 : Nombre cible de questionnaires par rapport au nombre réel de questionnaires recueillis	88
Figure 99 : Caractéristiques démographiques des participants au sondage par ville.....	89
Figure 100 : Données du SON par rapport aux données de l'Enquête O-D du Comité TRANS par sous-secteur.....	90
Figure 101 : Données du Sondage sur l'opinion des navetteurs et données de l'Enquête O-D du Comité TRANS par groupe d'âge.....	91

SECTION 1 : SURVEILLANCE DES ATTITUDES DES NAVETTEURS DANS LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

Le Comité TRANS, qui coordonne la planification des transports dans la région de la capitale nationale (RCN), a fait appel à R.A Malatest & Associates Ltd. (Malatest) pour mener un sondage auprès des résidents de la RCN à propos de leurs attitudes et de leurs comportements dans leurs déplacements locaux.

1.1 Objectifs de l'étude

La Ville d'Ottawa souhaitait actualiser les constats du précédent Sondage sur l'opinion des navetteurs de 2013. En outre, les organismes partenaires visaient à étendre le périmètre géographique originel aux secteurs de la RCN au Québec, dont la Ville de Gatineau. L'information réunie permettra de connaître :

- les habitudes de navettage actuelles;
- les facteurs qui influent sur les choix des navetteurs dans leurs déplacements;
- les attitudes des navetteurs à propos de leurs modes de navettage primaires et des différents modes de déplacements;
- les perceptions du télétravail.

Les résultats de ce sondage permettront d'améliorer le réseau de transport et de planifier les infrastructures de la région pour les déplacements à pied, à vélo et en voiture et les transports en commun. Ce rapport fait état des méthodes et des constats du sondage pour la RCN, de même que pour la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau.

1.2 Sondage des résidents de la RCN

Le sondage sur l'opinion des navetteurs de 2023 a permis de réunir un total de 3 990 réponses pour la Ville d'Ottawa et pour la Ville de Gatineau à la fois. Afin de réunir les données et de rendre compte des constats pour les vastes secteurs de la région, chaque ville a été stratifiée en sous-secteurs, à savoir :

- pour Ottawa : noyau central de la ville, banlieues proches et banlieues éloignées;
- pour Gatineau : noyau central de la ville, banlieues proches, banlieues éloignées de l'Ouest et banlieues éloignées de l'Est.

Lancé en septembre 2023, ce sondage a été essentiellement achevé à la fin de décembre 2023. Une collecte limitée de données s'est déroulée en janvier 2024 pour rehausser le nombre de réponses dans certains secteurs moins peuplés.

Les résidents ont été invités à participer à ce sondage en faisant appel à deux moyens. La majorité des répondants (82 %) avaient déjà participé à une étude de recherche sur les transports, soit l'Enquête origine-destination (O-D) de 2022, et s'étaient à l'époque engagés à participer à d'autres recherches. Nous leur avons d'abord fait parvenir un courriel pour les inviter à y participer et nous les avons ensuite appelés au téléphone pour faciliter leur participation. Nous avons recruté les autres participants à cette étude par téléphone. Dans la plupart des cas, les numéros de téléphone des lignes terrestres correspondaient à une adresse dans la RCN. Les numéros de téléphone cellulaire et les numéros de téléphone des lignes terrestres qui ne correspondaient pas à une adresse (composition téléphonique aléatoire) faisaient aussi partie de l'échantillon. Dans tous les cas, on a demandé aux répondants d'indiquer leur code postal pour confirmer

qu'ils habitaient dans la RCN et, dans la mesure du possible, dans l'un des secteurs ci-après (figure 1). Pour consulter visuellement les secteurs géographiques, nous vous invitons à prendre connaissance de l'APPENDICE A. MÉTHODES DE SONDAGE DÉTAILLÉES.

Figure 1 : Sondages menés pour chaque ville et chaque secteur dans la RCN

Villes	Secteurs	Sondages effectivement menés	
		Nombre	% du total
Ottawa	Noyau central de la ville	688	17 %
	Banlieues proches	984	25 %
	Banlieues éloignées	969	24 %
	Total pour Ottawa	2 641	66 %
Gatineau	Noyau central de la ville	155	4 %
	Banlieues proches	441	11 %
	Banlieues éloignées – OUEST	400	10 %
	Banlieues éloignées – EST	353	9 %
	Total pour Gatineau	1 349	34 %
Total des sondages pour Ottawa et Gatineau		3 990	100 %

Note : Les sondages effectivement menés sont calculés d'après des données non pondérées.

1.3 Analyse des données et compte rendu des résultats

Les données du Sondage sur l'opinion des navetteurs (SON) sont pondérées d'après le secteur géographique, le groupe d'âge et le statut de travailleur ou d'étudiant (en indiquant si le participant au sondage était « un étudiant ou un travailleur » ou s'il n'était « ni un étudiant, ni un travailleur »).

Dans ce rapport, nous présentons d'abord les habitudes de navettage des résidents de la capitale nationale selon les grandes lignes du mode de transport et de la distance.¹ Nous rendons ensuite compte de la plupart des constats du sondage séparément pour la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau. Pour ces deux villes, les constats sont désagrégés par secteurs et par groupes démographiques pour mettre en lumière les différences. Enfin, nous analysons, dans la dernière section de ce rapport, les similitudes et les différences entre les résidents d'Ottawa et les résidents de Gatineau.

Pour la Ville d'Ottawa, on pourrait comparer les constats du Sondage sur l'opinion des navetteurs de 2023 à ceux du précédent sondage de 2013 pour jeter un éclairage sur les similitudes et les différences dans le temps, dans la mesure du possible. Or, il faut interpréter avec circonspection, compte tenu du fait que les études ont fait appel à différentes approches dans la pondération, les différences entre les données du SON de 2023 et celles du SON de 2013. Par exemple, les données du SON de 2013 ont été pondérées d'après des sous-secteurs (soit le noyau central de la ville, les banlieues proches et les banlieues éloignées) qui étaient légèrement différentes des sous-secteurs utilisés dans les données du SON de 2023 (au sens défini dans la

¹ Sauf mention contraire, le Sondage sur l'opinion des navetteurs de 2023 est la source de toutes les données. Les statistiques descriptives (comme les proportions et les moyennes) et les tailles des échantillons correspondants sont établies d'après des données pondérées. Si dans l'ensemble la taille de l'échantillon du sondage reste la même, que les données soient pondérées ou non, la taille relative et les proportions des sous-échantillons peuvent être légèrement différents quand on fait appel à des données non pondérées plutôt qu'à des données pondérées. Dans certains cas, il se peut que les proportions n'atteignent pas exactement le total de 100 %, parce que les chiffres ont été arrondis ou qu'on tient compte de différentes réponses.

section 1.2). En outre, à la différence des données du SON de 2023, les données du SON de 2013 n'ont pas été corrigées pour tenir compte du groupe d'âge et du statut de travailleur ou d'étudiant.

En outre, il faut établir avec circonspection la comparaison des données du SON de 2023 et des données de l'Enquête origine-destination (O-D) de 2022 puisque dans le SON, les questions portaient sur les déplacements habituels, alors que dans l'Enquête O-D, elles portaient plutôt sur un instantané des déplacements, qui permet de savoir si les usagers devaient se rendre au travail, avaient pris un congé de maladie ou un congé personnel ou avaient emprunté un mode de transport différent de leur mode habituel. De plus, l'Enquête O-D réunit un échantillon beaucoup plus vaste et donne lieu à un échantillonnage plus rigoureux que le SON. Alors que le SON s'adressait à 3 500 ménages environ dans la RCN, l'Enquête O-D a permis de sonder près de 10 fois plus de ménages. Alors que l'Enquête O-D s'en remettait à un échantillonnage fondé sur les adresses, le SON s'en remettait essentiellement à un échantillonnage autosélectionné, puisque dans la plupart des cas, ce sont des répondants à l'Enquête O-D qui consentaient à participer à d'autres travaux de recherche qui ont répondu au SON. C'est pourquoi les différences observées entre les données du SON de 2023 et les données de l'Enquête O-D de 2022 pourraient s'expliquer par les différences relevées dans les approches adoptées dans le sondage.

SECTION 2 : NAVETTAGE DANS L'ENSEMBLE DE LA RCN

Parmi les 3 990 résidents sondés (de 18 ans ou plus) dans la RCN, 3 465 étaient considérés comme des navetteurs du fait de la raison d'être et de la fréquence de leurs déplacements. Les autres (525 répondants) étaient des travailleurs ou des étudiants qui travaillaient ou étudiaient à la maison; c'est pourquoi on ne leur a pas posé les questions portant sur les déplacements de navettage. Dans cette section, nous décrivons les déplacements des navetteurs dans la RCN.

2.1 Raison d'être des déplacements

En 2023, plus de neuf navetteurs sur 10 se déplaçaient pour se rendre au travail (94 %) (figure 2). Les autres se déplaçaient pour se rendre à l'école (1 %) ou pour s'acquitter d'autres engagements normaux (5 %), par exemple pour faire du bénévolat ou se rendre à des rendez-vous récurrents.²

Figure 2 : Raison d'être des déplacements des navetteurs dans la RCN et par ville

Raison d'être des déplacements	SON 2023		
	RCN (n = 3 465)	Ottawa (n = 2 672)	Gatineau (n = 793)
Déplacements pour se rendre au travail	94 %	94 %	94 %
Déplacements pour se rendre aux études	1 %	1 %	1 %
Déplacements pour d'autres engagements normaux	5 %	5 %	5 %

La raison d'être des déplacements variait considérablement selon l'âge, mais non d'après le genre. Comme prévu, les répondants plus âgés étaient moins susceptibles de se déplacer pour des raisons professionnelles. Par exemple, par rapport aux répondants de 18 à 44 ans, ceux de 65 ans et plus étaient beaucoup moins susceptibles de se déplacer pour se rendre au travail (43 % contre 99 %) (figure 3). Il était probable que les répondants plus âgés se déplacent plutôt pour s'acquitter d'autres engagements normaux, par exemple pour se rendre à des rendez-vous récurrents ou pour faire du bénévolat.³

Figure 3 : Raison d'être des déplacements des répondants dans la RCN par groupe d'âge

Raison d'être des déplacements	Groupes d'âge			
	Total (n = 3 465)	De 18 à 44 ans (n = 1 966)	De 45 à 64 ans (n = 1 287)	65 ans et plus (n = 201)
Déplacements pour se rendre au travail	94 %	99 %	96 %	43 %
Déplacements pour se rendre aux études	1 %	0,7 %	0,4 %	1 %
Déplacements pour d'autres engagements normaux	5 %	0,5 %	3,7 %	56 %

2.2 Modes de navettage

Les modes primaires et occasionnels de navettage des répondants en 2023 variaient considérablement selon la ville et les caractéristiques démographiques, dont l'âge, le genre et les groupes de revenus. Certains répondants faisaient appel à différents modes de navettage avant le début de la pandémie de 2020 pour diverses raisons.

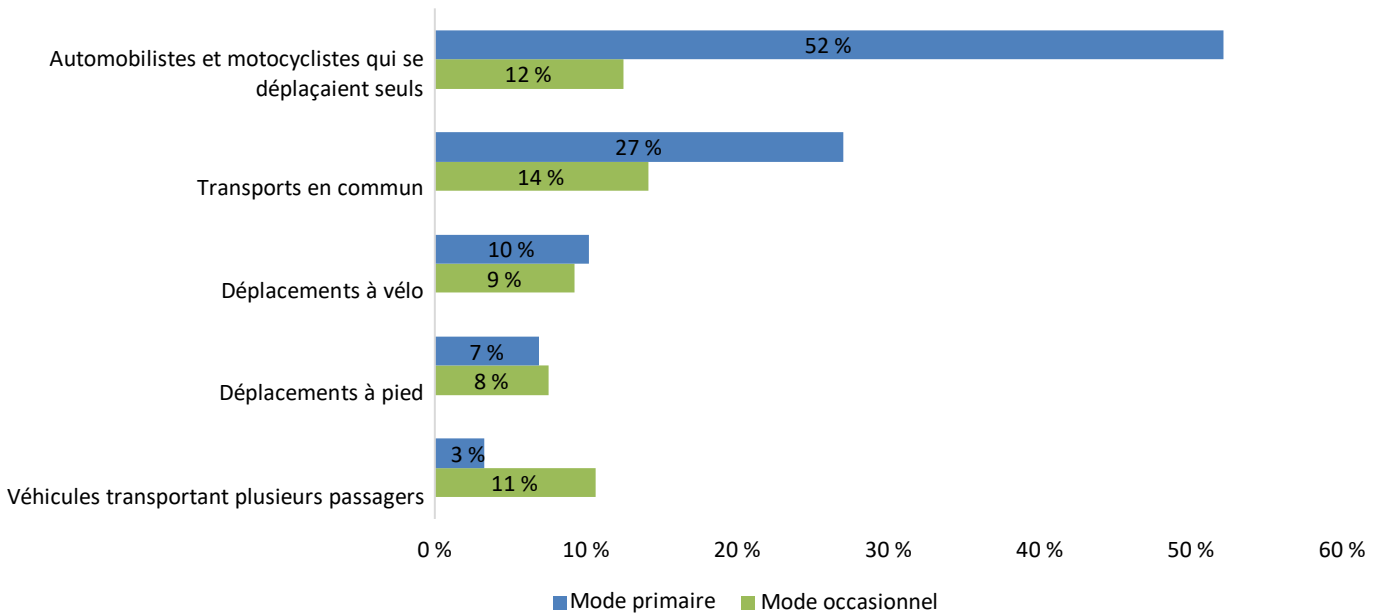
² Il s'agit entre autres des résidents qui avaient des engagements normaux à respecter et pour lesquels ils se déplaçaient à raison d'au moins trois jours par semaine pendant les heures de pointe, par exemple de 7 h à 9 h dans l'avant-midi ou de 16 h à 18 h en fin d'après-midi.

³ On n'a pas relevé de différences importantes selon le genre des navetteurs.

2.2.1 Modes de navettage primaires et occasionnels

En 2023, parmi les répondants au sondage, le mode de navettage le plus courant dans la RCN consistait à se déplacer seul en voiture. Plus de la moitié des répondants ont fait savoir que leur mode de navettage primaire consistait à se déplacer en voiture ou à motocyclette (52 %) et plus d'un sur 10 ont fait savoir que leur mode de navettage occasionnel (12 %) consistait à se déplacer en voiture ou à motocyclette (figure 4). Environ trois répondants sur 10 ont fait savoir que leur mode de navettage primaire consistait à prendre les transports en commun (dont OC Transpo, Para Transpo, la Société de transport de l'Outaouais [STO] et le transport adapté, ou encore les services d'autobus privés) (27 %), et plus d'un sur 10 se déplaçaient occasionnellement en faisant appel aux transports en commun (14 %). Quelques répondants se déplaçaient à vélo (10 %), à pied (7 %) ou dans des voitures transportant plusieurs passagers (3 %, dont le covoiturage en voiture ou en fourgonnette, le taxi et l'autopartage), ce qui constituait leur mode de navettage primaire.⁴

Figure 4 : Modes de navettage primaires et occasionnels dans la RCN



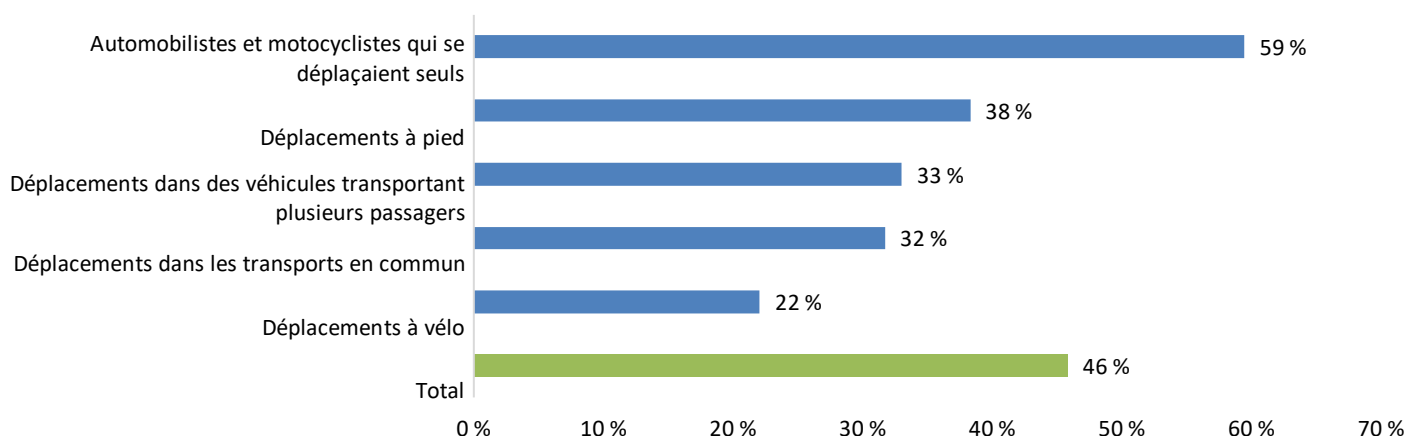
Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Pour la série du mode de navettage primaire, il se peut que la somme des pourcentages par choix de réponse soit inférieure à 100 % en raison des quelques cas dans lesquels les répondants ont dit qu'ils ne connaissaient pas la réponse ou n'ont pas répondu.

Dans l'ensemble, environ la moitié des répondants n'avaient aucun mode de navettage occasionnel (46 %). Les automobilistes qui se déplaçaient essentiellement seuls dans leur voiture étaient ceux qui étaient le plus attachés à leur mode de navettage puisqu'ils étaient le plus susceptibles de ne pas avoir de mode de navettage occasionnel (59 %); ils étaient talonnés par les piétons (38 %), par les usagers de véhicules transportant plusieurs passagers (33 %) et par les usagers des transports en commun (32 %) (figure 5). Ceux qui se déplacent seuls en voiture pourraient avoir le sentiment de ne pas pouvoir faire appel à d'autres modes de navettage viables, pourraient accélérer leurs délais de déplacement et pourraient se déplacer plus commodément. (Pour de plus amples renseignements lorsqu'il s'agit des raisons pour lesquelles on se déplace en voiture, le lecteur est invité à consulter la section 3.1.1.) Cette question pourrait être particulièrement importante si les répondants habitent loin de leur destination et que les transports en commun augmentent

⁴ Environ 1 % des répondants ont fait savoir qu'ils faisaient appel à d'autres modes de navettage, qu'ils n'avaient aucun mode de navettage primaire ou qu'ils préféraient ne pas répondre. Leur proportion est omise dans la figure 4.

considérablement leurs délais de navettage. Les cyclistes préfèrent souvent faire appel à un mode de navettage différent selon la météo.

Figure 5 : Pourcentage des répondants de la RCN qui n’avaient aucun mode de navettage occasionnel, selon le mode de navettage primaire



Note : La barre « Total » de couleur verte sert à mettre en lumière la proportion moyenne pour toutes les catégories réunies (dans ce cas, en réunissant tous les modes de navettage primaires). Il en va de même des figures suivantes, dans lesquelles la barre « Total » s’affiche et est mise en évidence.

2.2.2 Sous-secteurs résidentiels selon le mode de navettage primaire

Les répondants d’Ottawa qui font appel à des modes de navettage actifs étaient plus susceptibles d’habiter dans les centres urbains de la ville. Par exemple, 69 % des répondants d’Ottawa qui ont fait savoir qu’ils se déplaçaient à pied habitaient dans le noyau central de la ville (69 %), alors que moins d’un sur 10 (7 %) habitait dans les banlieues éloignées. Les répondants d’Ottawa qui se déplaçaient seuls en voiture contredisaient ces statistiques, puisque 7 % habitaient dans les centres urbains d’Ottawa et 56 %, dans les banlieues éloignées de la ville (figure 6).

Figure 6 : Modes de navettage primaires par secteur – Ville d’Ottawa

Région d’Ottawa	Total (n = 2 672)	Modes de navettage				
		Automotobilistes et motocyclistes qui se déplaçaient seuls (n = 1 363)	Déplacements dans des véhicules transportant plusieurs passagers (n = 90)	Déplacements dans les transports en commun (n = 715)	Déplacements à vélo (n = 284)	Déplacements à pied (n = 208)
Noyau central de la ville	17 %	7 %	10 %	15 %	36 %	69 %
Banlieues proches	38 %	36 %	39 %	39 %	51 %	24 %
Banlieues éloignées	45 %	56 %	51 %	46 %	13 %	7 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

S'ils faisaient état, dans certains cas, des mêmes tendances générales que les navetteurs d'Ottawa, les répondants de Gatineau qui se déplaçaient en faisant appel à des modes actifs étaient plus uniformément répartis entre les secteurs résidentiels rapprochés et éloignés. Par exemple, la moitié des piétons de Gatineau habitaient dans le noyau central de la ville (31 %) ou dans les banlieues proches (20 %), et l'autre moitié habitaient dans les banlieues éloignées de l'Ouest (22 %) et dans les banlieues éloignées de l'Est (28 %) (figure 7).

Figure 7 : Modes de navettage primaires par secteur – Ville de Gatineau

Région de Gatineau	Total (n = 793)	Modes de navettage				
		Automobilistes et motocyclistes qui se déplaçaient seuls (n = 443)	Déplacements dans des véhicules transportant plusieurs passagers (n = 22)	Déplacements dans les transports en commun (n = 222)	Déplacements à vélo (n = 69)	Déplacements à pied (n = 30)
Noyau central de la ville	4 %	2 %	4 %	4 %	10 %	31 %
Banlieues proches	14 %	12 %	14 %	12 %	33 %	20 %
Banlieues éloignées de l'Ouest	33 %	31 %	47 %	35 %	42 %	22 %
Banlieues éloignées de l'Est	48 %	55 %	34 %	49 %	14 %	28 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

2.2.3 Profil démographique par mode de navettage primaire

L'âge, le genre et les revenus variaient considérablement parmi les répondants selon le mode de navettage primaire. C'est peut-être selon l'âge qu'on a relevé les différences les plus marquées. Par exemple, si moins de la moitié des automobilistes et des motocyclistes qui se déplaçaient essentiellement seuls (48 %) et des utilisateurs de véhicules transportant plusieurs passagers (46 %) avaient entre 18 et 44 ans, la majorité des usagers des transports en commun (71 %), des cyclistes (66 %) et des piétons (64 %) appartenaient à ce groupe d'âge (figure 8).

Figure 8 : Groupes d'âge selon le mode de navettage primaire dans la RCN

Groupes d'âge	Tous les modes de navettage primaires (n = 3 465)	Modes de navettage primaires				
		Automobilistes et motocyclistes qui se déplaçaient seuls (n = 1 806)	Déplacements dans des véhicules transportant plusieurs passagers (n = 113)	Déplacements dans les transports en commun (n = 936)	Déplacements à vélo (n = 354)	Déplacements à pied (n = 239)
De 18 à 44 ans	57 %	48 %	46 %	71 %	66 %	64 %
De 45 à 64 ans	37 %	44 %	44 %	26 %	32 %	30 %
65 ans et plus	6 %	8 %	10 %	3 %	1 %	6 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Pour ce qui est du genre, il était plus probable que les cyclistes et les automobilistes ou motocyclistes qui se déplaçaient seuls soient des hommes (61 % et 54 % étaient des hommes) par rapport aux utilisateurs de véhicules transportant plusieurs passagers et aux piétons (31 % et 45 % étant des hommes) (figure 9).

Figure 9 : Groupes de genre selon le mode de navettage primaire dans la RCN

Genres	Tous les modes de navettage primaires (n = 3 465)	Modes de navettage primaires				
		Automobilistes et motocyclistes qui se déplaçaient seuls (n = 1 806)	Déplacements dans des véhicules transportant plusieurs passagers (n = 113)	Déplacements dans les transports en commun (n = 936)	Déplacements à vélo (n = 354)	Déplacements à pied (n = 239)
Hommes+	51 %	54 %	31 %	47 %	61 %	45 %
Femmes+	49 %	46 %	69 %	53 %	39 %	55 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Note : Le questionnaire prévoyait trois options : hommes, femmes et non binaires. Les répondants pouvaient aussi, à leur gré, autodécrire leur genre ou ne pas répondre à la question. Quelques répondants (moins de 3 %) se sont décrits comme non binaires, ont autodécrit leur genre ou ont préféré ne pas répondre. Ces cas ont été attribués aléatoirement aux catégories de genres des hommes ou des femmes (selon la pratique courante), d'où l'utilisation des catégories hommes+ et femmes+ dans l'analyse.

Les revenus variaient considérablement selon le mode de navettage primaire. Ainsi, par rapport aux automobilistes et aux motocyclistes qui se déplaçaient seuls dans leur voiture, les usagers des transports en commun étaient :

- deux fois plus susceptibles de faire partie de ménages dans les fourchettes de revenus moindres (moins de 70 000 \$ par an);
- moins susceptibles de faire partie de ménages dont les revenus étaient de 150 000 \$ ou plus (figure 10).

Figure 10 : Revenus selon le mode de navettage primaire dans la RCN

Revenus des ménages	Tous les modes de navettage primaires (n = 3 465)	Modes de navettage primaires				
		Automobilistes et motocyclistes qui se déplaçaient seuls (n = 1 806)	Déplacements dans des véhicules transportant plusieurs passagers (n = 113)	Déplacements dans les transports en commun (n = 936)	Déplacements à vélo (n = 354)	Déplacements à pied (n = 239)
De 0 \$ à 34 999 \$	4 %	3 %	2 %	7 %	3 %	6 %
De 35 000 \$ à 69 999 \$	10 %	8 %	5 %	15 %	6 %	10 %
De 70 000 \$ à 99 999 \$	17 %	15 %	15 %	19 %	14 %	28 %
De 100 000 \$ à 149 999 \$	24 %	24 %	27 %	22 %	28 %	22 %
150 000 \$ et plus	35 %	38 %	38 %	27 %	44 %	26 %
Je ne sais pas/Je préfère ne pas répondre	10 %	11 %	12 %	10 %	5 %	8 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

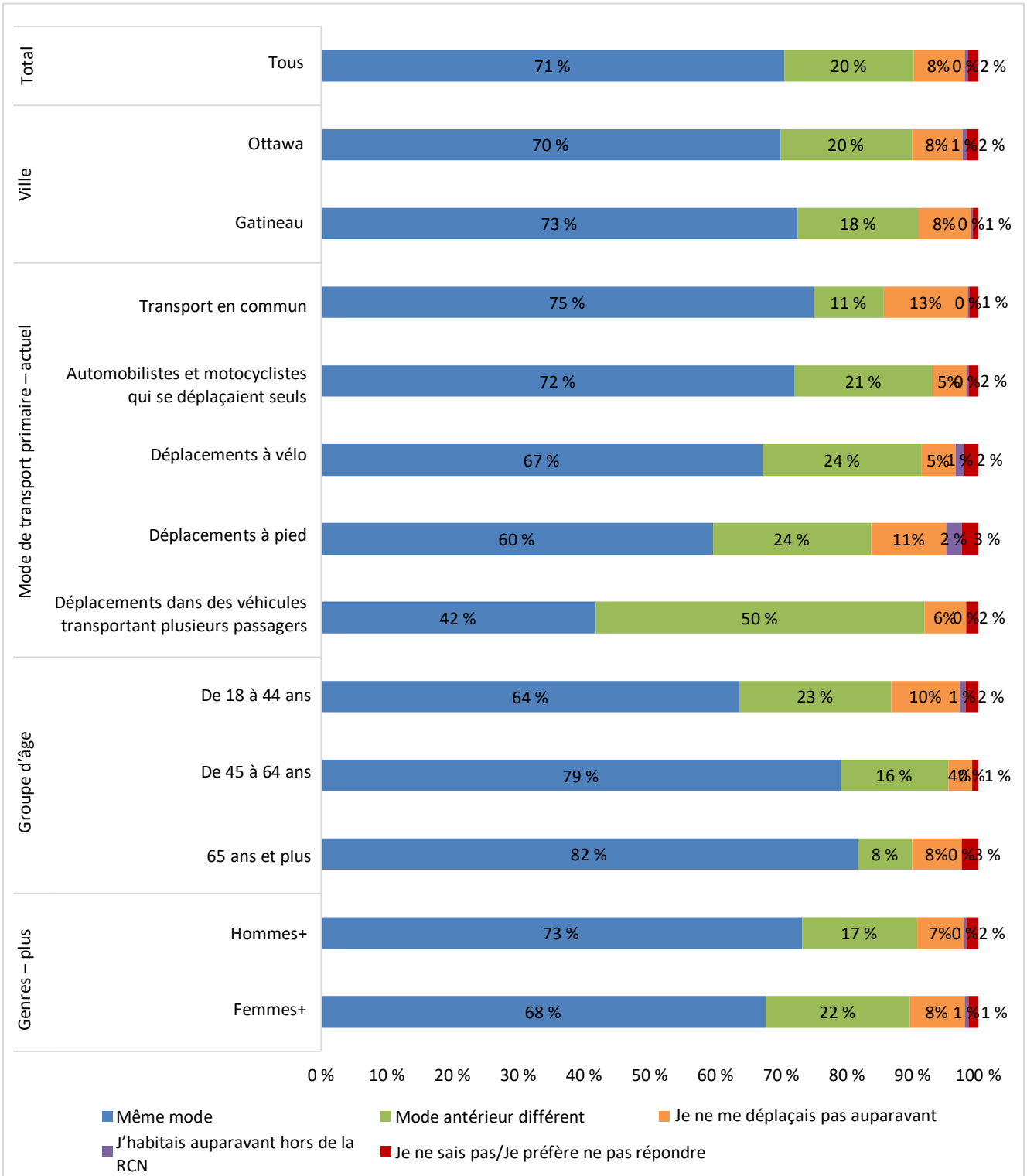
2.3 Mode de navettage primaire avant et après la pandémie

En 2023, Plus de sept répondants sur 10 dans la RCN ont fait savoir qu'ils faisaient appel au même mode de navettage primaire qu'avant la pandémie (71 %), alors qu'un cinquième des répondants ont fait savoir qu'ils se déplaçaient en faisant appel à un mode différent (20 %) (figure 11).⁵ La probabilité de faire appel à un mode de navettage différent avant la pandémie variait considérablement par rapport au mode de navettage primaire actuel. Par exemple, les automobilistes et motocyclistes qui se déplaçaient seuls étaient plus susceptibles de faire appel à un mode de navettage différent avant la pandémie de 2020 (21 %) de celui des usagers des transports en commun (11 %). Il était très probable que les utilisateurs de véhicules transportant plusieurs passagers aient fait appel à un mode de navettage différent de celui qu'ils utilisaient avant la pandémie (50 %).

On a relevé d'énormes différences d'après les facteurs démographiques. Les répondants plus jeunes étaient nettement plus susceptibles d'avoir fait appel à un mode de navettage différent. Par exemple, les répondants de 18 à 44 ans étaient plus susceptibles d'avoir fait appel à un mode de navettage différent avant la pandémie de 2020 que les répondants de 65 ans et plus (23 % contre 8 %). Les changements dans le mode de navettage parmi le groupe des 18 à 44 ans pourraient s'expliquer par l'évolution des conditions de leur existence, dont la fin des études, un changement d'emploi, un déménagement ou la naissance d'enfants. En outre, les répondantes étaient plus susceptibles que les hommes d'avoir fait appel à un mode de navettage différent (22 % contre 17 %).

⁵ Les autres ne s'étaient pas déplacés auparavant (8 %) ou n'avaient pas donné de réponse (1 %).

Figure 11 : Modes de navettage dans la RCN en 2023 par exemple aux modes qui avaient cours avant la pandémie de 2020⁶



Parmi les répondants qui ont changé de mode de navettage (n = 678), la majorité était des automobilistes ou des motocyclistes qui se déplaçaient seuls en 2023 (56 %), suivis des usagers des transports en commun (15 %) et des cyclistes (13 %) (figure 12). Il était plus probable que ceux qui empruntaient les transports en commun avant la pandémie de 2020 (n = 424) soient des automobilistes ou des motocyclistes qui se déplaçaient seuls en 2023 (72 %).

Figure 12 : Mode de navettage primaire en 2023 selon le mode de navettage primaire avant la pandémie de 2020 pour les résidents de la RCN qui ont changé de mode de navettage durant la pandémie (pourcentage selon le mode de navettage primaire actuel)

Mode de navettage primaire – en 2023	Modes de navettage primaires – avant la pandémie de 2020					Total (n = 678)
	Automobilistes et motocyclistes qui se déplaçaient seuls (n = 114)	Déplacements dans des véhicules transportant plusieurs passagers (n = 18)	Déplacements dans les transports en commun (n = 424)	Déplacements à vélo (n = 37)	Déplacements à pied (n = 74)	
Automobilistes et motocyclistes qui se déplaçaient seuls	8 %	28 %	72 %	57 %	41 %	56 %
Déplacements dans des véhicules transportant plusieurs passagers	13 %	0 %	8 %	0 %	8 %	8 %
Déplacements dans les transports en commun	44 %	56 %	3 %	16 %	31 %	15 %
Déplacements à vélo	21 %	17 %	9 %	14 %	19 %	13 %
Déplacements à pied	14 %	0 %	8 %	14 %	1 %	8 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Parmi les répondants qui ont changé de mode de navettage (n = 678), les transports en commun constituaient le mode de navettage primaire de la majorité avant le début de la pandémie de 2020 (63 %) (figure 13). Moins d'un cinquième étaient des automobilistes ou des motocyclistes qui se déplaçaient seuls (17 %), et un peu plus d'un sur 10 se déplaçaient à pied (11 %). En 2023, huit nouveaux automobilistes ou motocyclistes sur 10 (80 %) étaient des usagers des transports en commun avant la pandémie de 2020, et la moitié des nouveaux usagers des transports en commun en 2023 (50 %) étaient des automobilistes ou des motocyclistes qui se déplaçaient seuls avant la pandémie de 2020.

⁶ Dans ce tableau et dans les tableaux ci-après, il se peut que certains totaux ne soient pas égaux à 100 % parce que les chiffres ont été arrondis.

Figure 13 : Mode de navettage primaire en 2023 selon le mode de navettage primaire avant la pandémie de 2020 pour les résidents de la RCN qui ont changé de mode de navettage durant la pandémie (pourcentage selon l'ancien mode de navettage primaire)

Mode de navettage primaire – avant la pandémie de 2020	Modes de navettage primaires – en 2023					
	Automobilistes et motocyclistes qui se déplaçaient seuls (n = 379)	Déplacements dans des véhicules transportant plusieurs passagers (n = 57)	Déplacements dans les transports en commun (n = 100)	Déplacements à vélo (n = 85)	Déplacements à pied (n = 57)	Total (n = 678)
Automobilistes et motocyclistes qui se déplaçaient seuls	2 %	26 %	50 %	28 %	28 %	17 %
Déplacements dans des véhicules transportant plusieurs passagers	1 %	0 %	10 %	4 %	0 %	3 %
Déplacements dans les transports en commun	80 %	63 %	11 %	46 %	60 %	63 %
Déplacements à vélo	6 %	0 %	6 %	6 %	9 %	5 %
Déplacements à pied	8 %	11 %	23 %	16 %	2 %	11 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Note : Il se peut que le total des pourcentages des colonnes soit inférieur à 100 % parce qu'on a omis, dans ce tableau, les « autres modes de navettage primaires ».

Les données permettent de classer les répondants qui faisaient appel à un mode de navettage spécifique avant la pandémie de 2020 en fonction de leur mode de navettage en 2023, qu'ils aient changé ou non leur mode de navettage. Parmi les répondants qui étaient surtout des usagers des transports en commun avant la pandémie de 2020, environ quatre sur 10 ne faisaient plus appel aux transports en commun comme mode de navettage principal en 2023 (37 %) (figure 14). Parmi ces anciens usagers dont les transports en commun constituaient le mode de navettage primaire, la plupart étaient devenus des automobilistes ou des motocyclistes qui se déplaçaient seuls en 2023 (74 %) (figure 15).

Figure 14 : Statut des répondants de la RCN qui étaient des usagers des transports en commun avant la pandémie de 2020

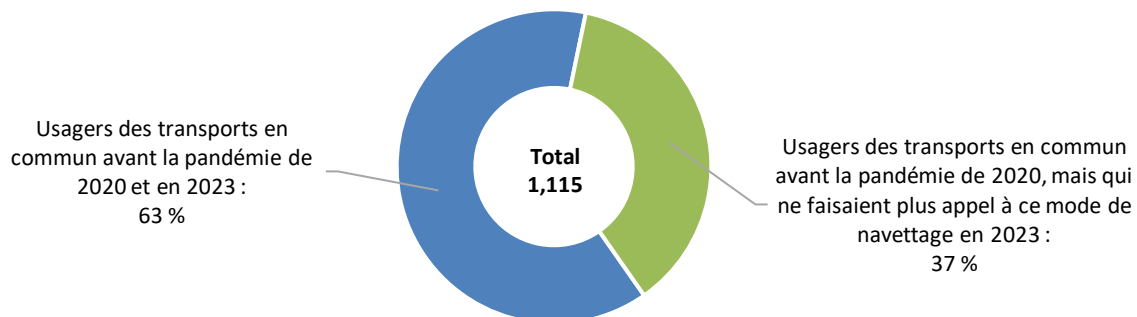
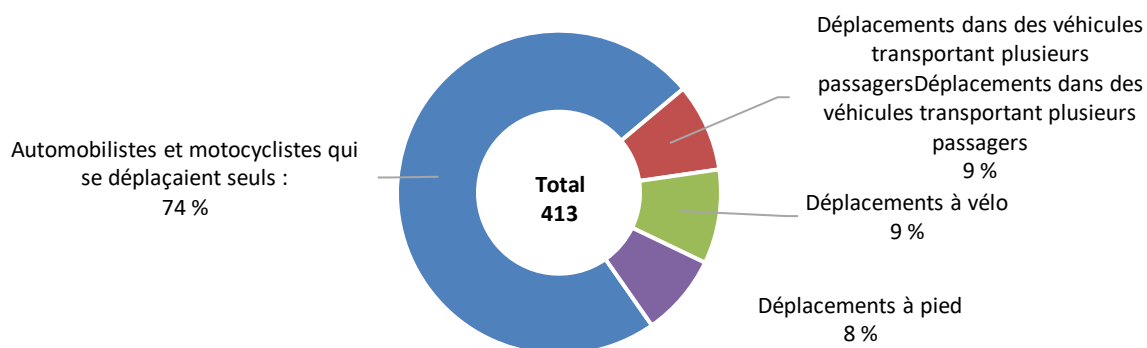


Figure 15 : Mode de navettage primaire actuel pour les anciens usagers dont les transports en commun étaient le mode de navettage primaire dans la RCN



2.4 Durée et distance des déplacements

On a interrogé les répondants à propos de la durée effective (en minutes) de leurs déplacements en navettage ou de la distance parcourue (en kilomètres). Dans l'ensemble, la durée moyenne des déplacements en navettage s'élevait à 33 minutes, alors que la distance moyenne des déplacements en navettage était de 15 kilomètres, selon une légère différence par ville (figure 16). Les délais et distances déclarés dans les déplacements en navettage variaient considérablement selon le mode de navettage. Par exemple, il fallait compter 51 minutes en moyenne pour les déplacements dans les transports en commun, soit environ deux fois le délai moyen des déplacements des automobilistes et des motocyclistes qui se déplaçaient seuls (27 minutes) (figure 17). La distance parcourue dans les déplacements en navettage était plus longue pour les automobilistes et les motocyclistes qui se déplaçaient seuls (18 kilomètres) que pour les usagers des transports en commun (15 kilomètres). C'est pour les déplacements à pied que l'on comptait la durée et la distance les plus courtes dans les déplacements pour tous les modes de navettage.

On a aussi posé aux répondants une question sur la durée maximale qu'ils seraient disposés à consacrer à intervalles réguliers à leurs déplacements entre leur domicile et leur travail, l'école ou leurs autres

engagements normaux. Dans l'ensemble, les répondants ont fait savoir qu'ils seraient disposés à consacrer à intervalles réguliers un maximum de 40 minutes dans chaque sens (en moyenne) de leurs déplacements (figure 16). Ceux qui faisaient appel aux transports en commun comme mode de navettage primaire ont fait savoir qu'ils étaient disposés à consacrer le délai le plus long à leurs déplacements (51 minutes) (figure 17).

Figure 16 : Déplacements de navettage moyens : durée effective, distance effective et délais de déplacement tolérés dans la RCN par ville

Indicateurs	RCN (n = 3 465)	Ville	
		Ottawa (n = 2 672)	Gatineau (n = 793)
Durée effective des déplacements en minutes	33	33	34
Distance effective des déplacements en kilomètres	15	14	16
Durée tolérée des déplacements en minutes	40	40	39

Note : Certains répondants ont parlé de la distance, certains ont parlé de la durée et d'autres ont parlé des deux à la fois. On ne sait pas vraiment si les répondants ont pensé, dans leurs réponses, au lien entre la distance à parcourir à vélo et la durée de leurs déplacements à vélo. La taille de l'échantillon de chaque cellule varie entre 309 et 3 411 répondants.

Figure 17 : Déplacements de navettage moyens : durée effective, distance effective et délais de déplacement tolérés dans la RCN par mode de navettage

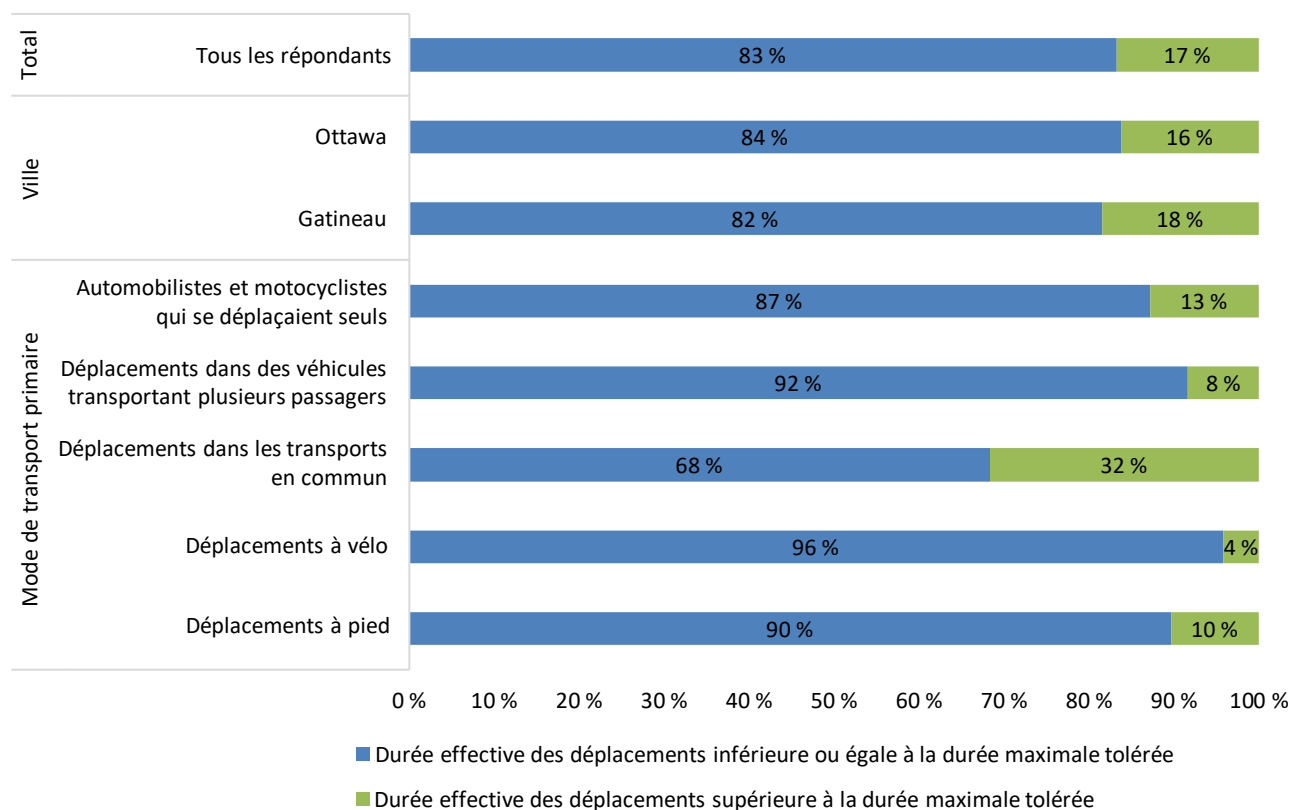
Indicateurs	Total (n = 3 465)	Modes de navettage primaires				
		Automobilistes et motocyclistes qui se déplaçaient seuls (n = 1 806)	Déplacements dans des véhicules transportant plusieurs passagers (n = 113)	Déplacements dans les transports en commun (n = 936)	Déplacements à vélo (n = 354)	Déplacements à pied (n = 239)
Durée effective des déplacements en minutes	33	27	28	51	25	23
Distance effective des déplacements en kilomètres	15	18	17	15	9	3
Durée tolérée des déplacements en minutes	40	35	39	51	37	34

Note : Certains répondants ont parlé de la distance, certains ont parlé de la durée et d'autres ont parlé des deux à la fois. On ne sait pas vraiment si les répondants ont pensé, dans leurs réponses, au lien entre la distance à parcourir à vélo et la durée de leurs déplacements à vélo. La taille de l'échantillon de chaque cellule varie entre 55 et 3 411 répondants.

Il est intéressant de constater que les transports en commun sont le seul mode de navettage pour lequel la durée moyenne des déplacements (51 minutes) est égale à la durée moyenne tolérée des déplacements (51 minutes).

Dans la RCN, environ deux répondants sur 10 ont fait savoir qu'ils passaient plus de temps à se déplacer que ce qu'ils étaient prêts à consacrer à leurs déplacements (17 %) (figure 18). Les différences les plus flagrantes ont été constatées d'après le mode de navettage primaire. Par exemple, un tiers des usagers des transports en commun environ consacraient plus de temps à leurs déplacements que la durée maximale qu'ils toléraient (32 %), comparativement à 4 % pour les cyclistes.

Figure 18 : Durée effective des déplacements par rapport à la durée maximale tolérée dans la RCN par ville et par mode de navettage primaire



Les répondants plus jeunes consacraient plus de temps à leurs déplacements en navettage et étaient disposés à parcourir de plus longs trajets par rapport aux répondants plus âgés. On peut expliquer cette différence en partie par le fait qu'un tiers des répondants dans la catégorie des jeunes (34 %) font appel aux transports en commun, alors qu'à peine 12 % des 65 ans et plus prennent les transports en commun. Par exemple, comparativement aux répondants de 65 ans et plus, ceux dont l'âge est compris entre 18 et 44 ans :

- consacraient environ 10 minutes de plus à leurs déplacements (soit 27 minutes contre 36 minutes);
- étaient disposés à consacrer plus de temps à leurs déplacements (33 minutes contre 42 minutes) (figure 19).

Figure 19 : Déplacements moyens en navettage dans la RCN : durée effective, distance effective et durée maximale des déplacements selon l'âge

Indicateurs	Tous les groupes d'âge (n = 3 465)	Groupes d'âge		
		De 18 à 44 ans (n = 1 966)	De 45 à 64 ans (n = 1 287)	65 ans et plus (n = 201)
Durée effective des déplacements en minutes	33	36	31	27
Distance effective des déplacements en kilomètres	15	14	16	15
Durée maximale des déplacements	40	42	37	33

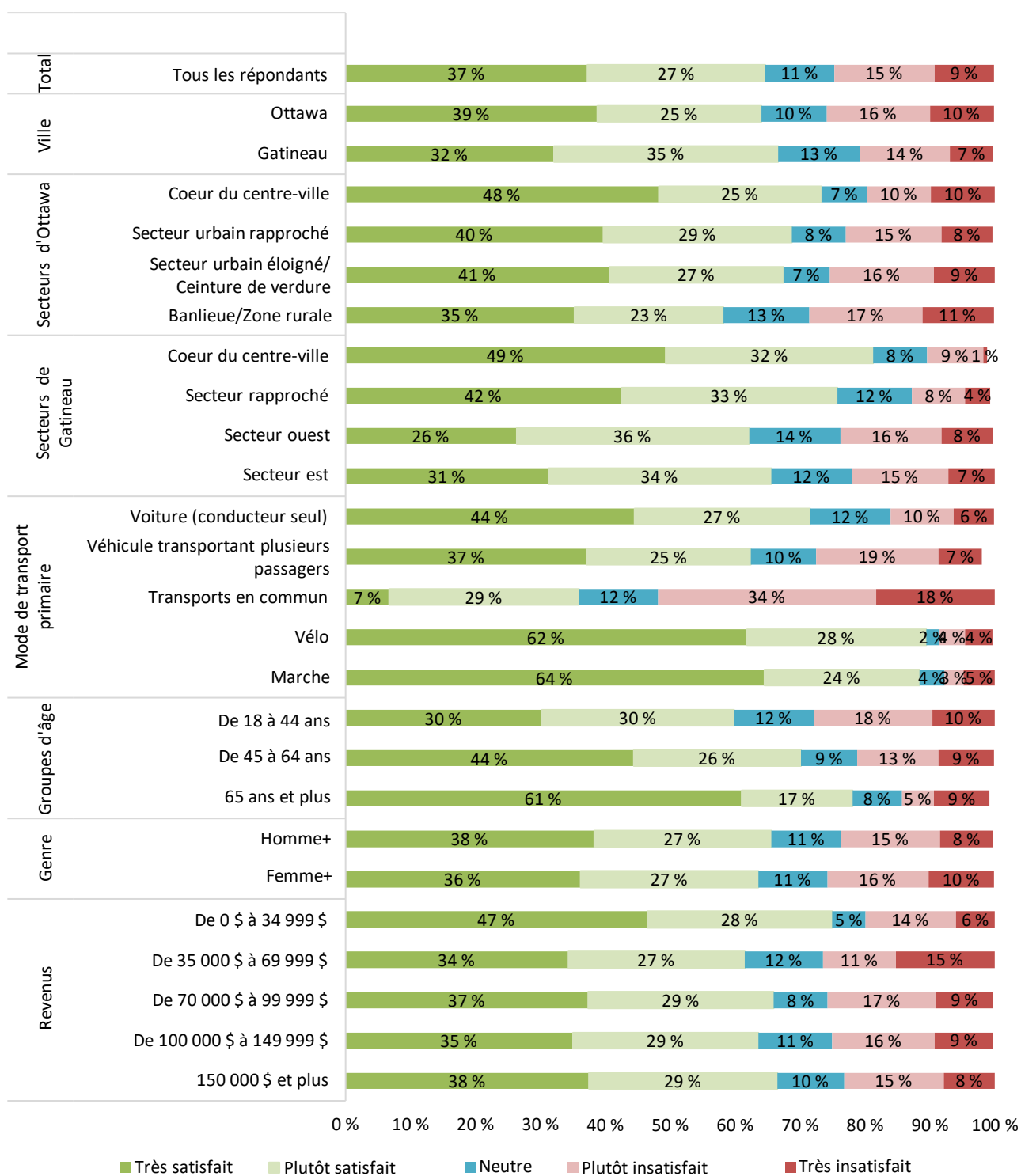
Note : Certains répondants ont parlé de la distance, certains ont parlé de la durée et d'autres ont parlé des deux à la fois. On ne sait pas vraiment si les répondants ont pensé, dans leurs réponses, au lien entre la distance à parcourir à vélo et la durée de leurs déplacements à vélo. La taille de l'échantillon de chaque cellule varie entre 66 et 3 411 répondants.

2.5 Satisfaction vis-à-vis du mode de navettage primaire

On a demandé aux répondants dans la RCN d'indiquer dans quelle mesure ils étaient, dans l'ensemble, satisfaits de leur mode de navettage primaire pour se rendre à leur destination, selon un barème compris entre un point (très insatisfait) et cinq points (très satisfait).

Plus de six répondants sur 10 étaient très satisfaits (37 %) ou satisfaits (27 %) de leur mode de navettage primaire pour se rendre au travail, à l'école ou pour s'acquitter de leurs autres engagements normaux (figure 20). La satisfaction des répondants variait considérablement selon le mode de navettage primaire. C'est parmi les utilisateurs des modes actifs que la satisfaction était la plus grande et parmi les usagers des transports en commun qu'elle était la moins grande. Neuf répondants sur 10 dont le mode de navettage primaire était le vélo étaient très satisfaits (62 %) ou satisfaits (28 %); et presque neuf répondants sur 10 dont le mode de navettage primaire était constitué des déplacements à pied étaient très satisfaits (64 %) ou satisfaits (24 %). Toutefois, moins de quatre répondants sur 10 dont les transports en commun constituaient le mode de navettage primaire étaient très satisfaits (7 %) ou satisfaits (29 %).

Figure 20 : Satisfaction des répondants vis-à-vis du mode de navettage primaire



SECTION 3 : EXPÉRIENCES DES RÉSIDENTS D'OTTAWA DANS LE NAVETTAGE

Dans cette section, nous présentons les résultats se rapportant à l'expérience des résidents d'Ottawa dans le navettage selon le mode de transport. Dans cette analyse, nous avons évalué les différences selon les secteurs de la Ville d'Ottawa (au sens défini ci-dessus dans la section 1.2) et les facteurs démographiques, et nous avons mis en lumière toutes les différences importantes et flagrantes dans les cas intéressants. Dans la mesure du possible, nous comparons les données aux constats du Sondage sur l'opinion des navetteurs de 2013.

3.1 Déplacements en voiture

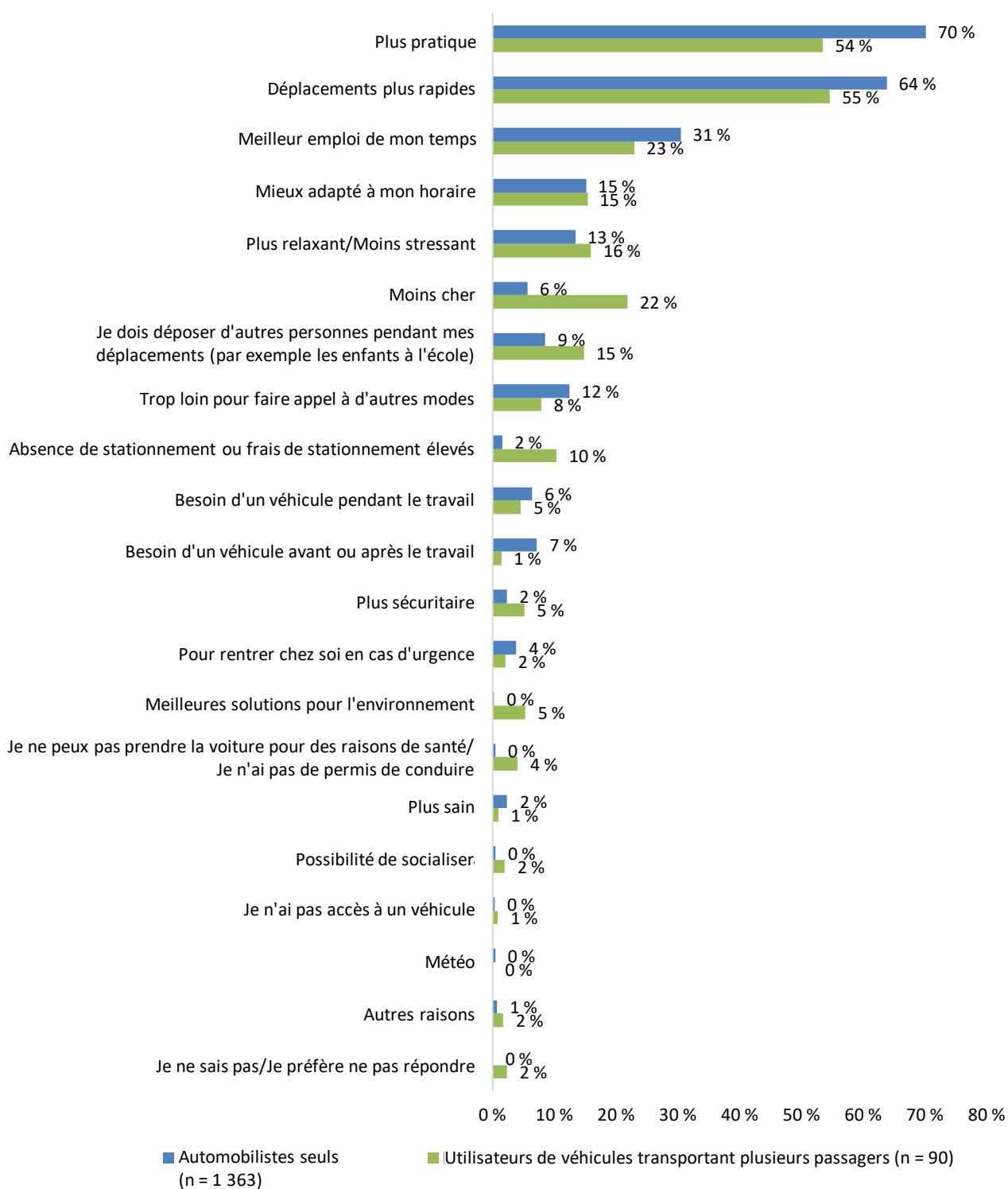
Les automobilistes et les motocyclistes d'Ottawa⁷ ont apporté des précisions sur les raisons pour lesquelles leur véhicule constitue leur moyen de transport primaire. Les automobilistes qui se déplaçaient seuls dans leur voiture ont donné des précisions pour indiquer dans quelle mesure ils étaient disposés à payer des frais de stationnement et pour faire connaître l'impact de la congestion sur leurs déplacements. Les utilisateurs de véhicules transportant plusieurs passagers ont donné des précisions sur les personnes qu'ils transportaient et sur les moyens d'améliorer leurs déplacements.

3.1.1 Raisons des déplacements en voiture

La commodité et la durée des déplacements sont les deux premières raisons pour lesquelles on se déplace en voiture, seul ou en transportant d'autres passagers. La plupart des automobilistes d'Ottawa qui se déplacent seuls ont fait savoir qu'ils le faisaient en prenant leur voiture parce que ce mode de navettage était plus pratique (70 %) et qu'ils pouvaient ainsi se déplacer plus rapidement (64 %). De même, plus de la moitié des utilisateurs primaires de véhicules transportant plusieurs passagers se déplaçaient ainsi parce qu'ils pouvaient le faire plus vite (55 %) ou que c'était plus pratique (54 %) (figure 21).

⁷ Il s'agit entre autres des automobilistes qui se déplacent seuls et des utilisateurs de véhicules transportant plusieurs passagers (dont le covoiturage en automobile ou en fourgonnette, le taxi ou l'autopartage).

Figure 21 : Raisons pour lesquelles on se déplace en voiture à Ottawa



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

3.1.2 Prédisposition à payer les frais de stationnement

La plupart des automobilistes qui se déplacent seuls dans leur voiture à Ottawa ont fait savoir qu'ils ne payaient pas de frais de stationnement lorsqu'ils se rendent à leur travail ou à l'école ou lorsqu'ils s'acquittent d'autres engagements (60 %) (figure 22). On a demandé aux automobilistes qui se déplaçaient seuls et qui ne payaient pas de frais de stationnement s'ils prendraient quand même leur voiture dans l'éventualité où ils devraient payer des frais de stationnement. Les résultats nous apprennent que :

- peu d'entre eux cesseraient de prendre leur voiture s'ils devaient payer des frais de stationnement (7 %);
- certains prendraient quand même leur voiture (44 %);
- environ la moitié d'entre eux prendraient quand même leur voiture selon les frais de stationnement (48 %) (figure 23).

Figure 22 : Prédisposition à prendre la voiture si on paie les frais de stationnement – Ottawa

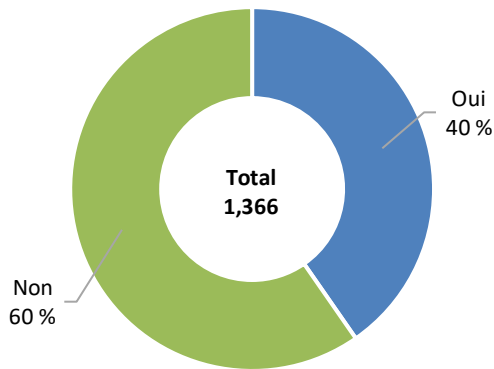
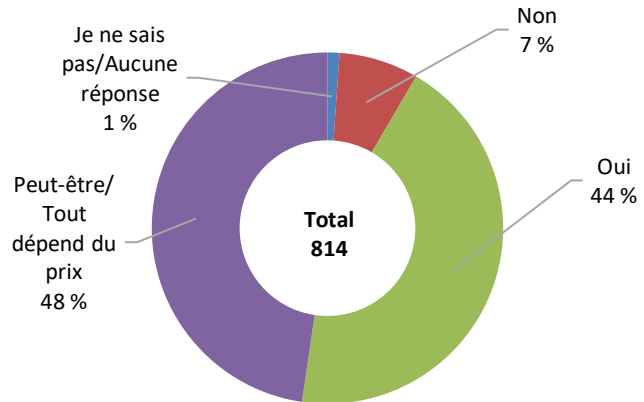
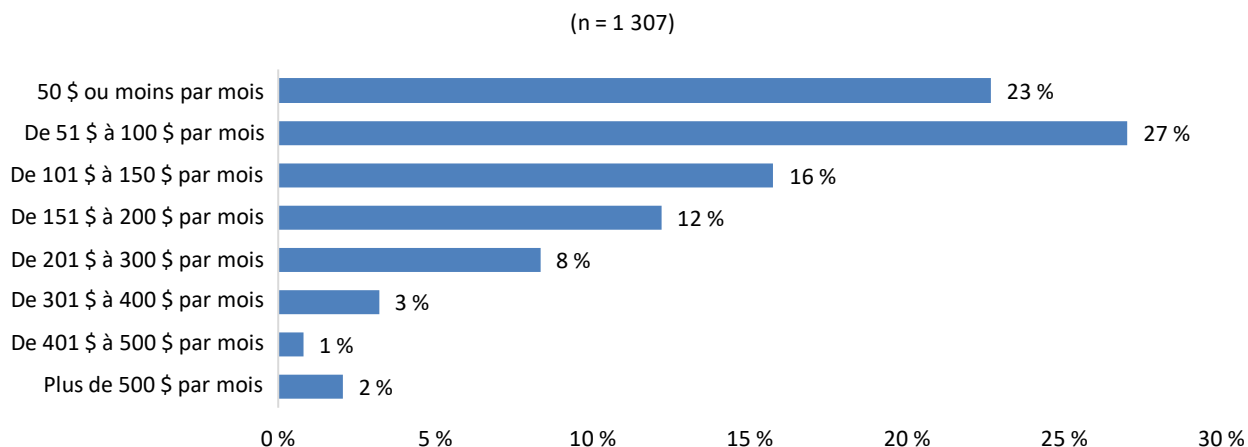


Figure 23 : Automobilistes prêts à prendre leur voiture s'ils payaient des frais de stationnement – Ottawa



On a demandé aux automobilistes qui se déplaçaient seuls dans leur voiture et qui payaient des frais de stationnement ou qui prendraient quand même leur voiture s'ils devaient payer des frais de stationnement dans quelle mesure ils seraient disposés à payer ces frais avant d'envisager de changer de mode de navettage primaire, de changer d'emploi ou de déménager pour éviter d'avoir à payer plus de frais de stationnement. Les résultats nous apprennent que la moitié des automobilistes qui se déplaçaient seuls dans leur voiture étaient disposés à payer 100 \$ ou moins par mois (23 % ont répondu qu'ils seraient prêts à payer 50 \$ ou moins, et 27 %, entre 51 \$ et 100 \$) (figure 24).

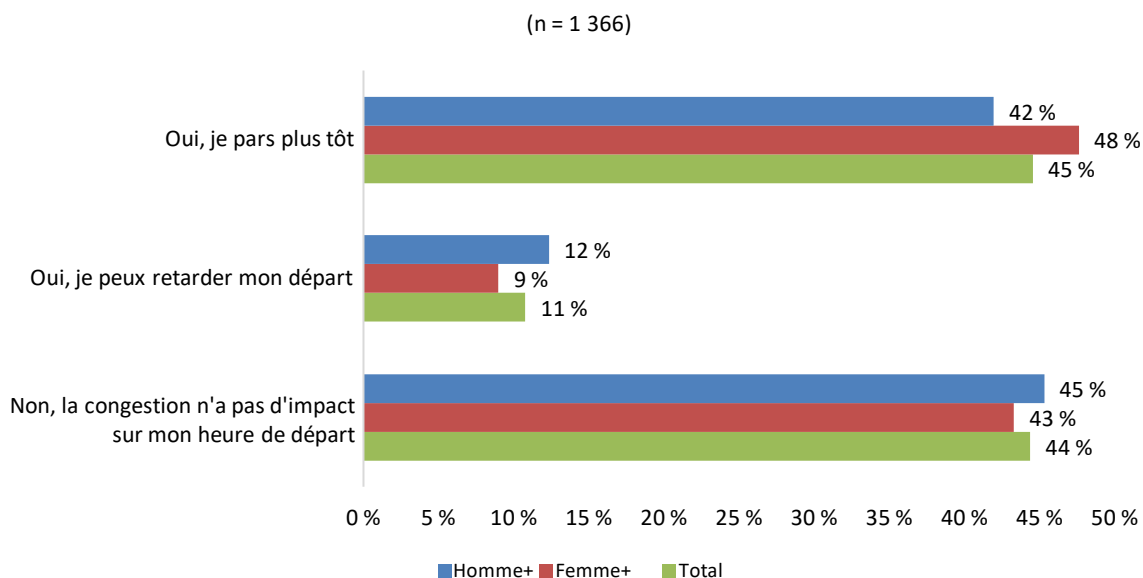
Figure 24 : Maximum des frais de stationnement par mois avant de penser à changer de mode de navettage



3.1.3 Impact de la congestion sur les déplacements en navettage

Le niveau de congestion impactait différemment les déplacements des automobilistes qui voyageaient seuls dans leur voiture à Ottawa. Pour la plupart d’entre eux, la congestion avait un impact sur le moment où ils partaient généralement pour se rendre au travail, à l’école ou pour s’acquitter d’autres engagements normaux. Dans l’ensemble, plus de la moitié d’entre eux évitaient la congestion en partant plus tôt (45 %) ou en retardant leur départ (11 %) (figure 25). Les stratégies destinées à limiter l’impact de la congestion sur les déplacements pour se rendre au travail, à l’école ou pour s’acquitter d’autres engagements normaux variaient légèrement selon le genre.

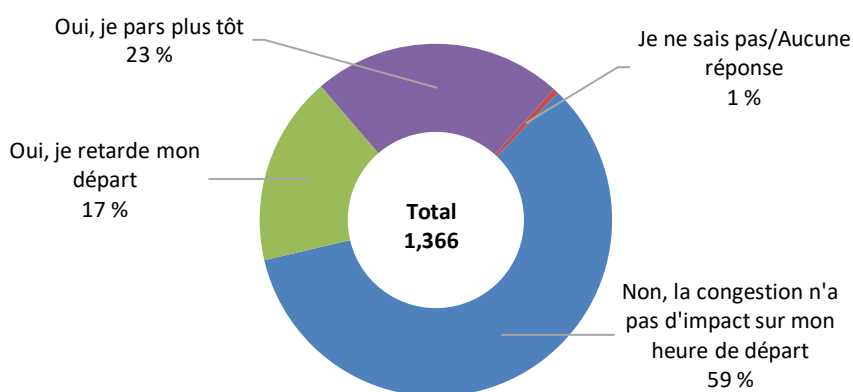
Figure 25 : Impact de la congestion sur les déplacements effectués pour se rendre au travail, à l’école ou pour s’acquitter d’autres engagements normaux – Ottawa



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 % en raison des quelques cas dans lesquels les répondants ont dit qu’ils ne connaissaient pas la réponse ou n’ont pas répondu.

S'agissant des déplacements effectués pour rentrer chez soi en partant du travail, de l'école ou après s'être acquitté d'autres engagements normaux, les automobilistes qui se déplaçaient seuls étaient moins nombreux à changer leurs plans de déplacements à cause de la congestion, par rapport aux déplacements effectués pour se rendre à leur destination. Si plus de cinq automobilistes qui se déplaçaient seuls sur 10 (56 %) modifiaient leurs déplacements pour se rendre au travail, à l'école ou pour s'acquitter d'autres engagements normaux (comme nous l'indiquons ci-dessus), seulement quatre d'entre eux sur 10 (40 %) modifiaient leurs déplacements pour rentrer chez eux en partant du travail, de l'école ou après s'être acquittés d'autres engagements normaux en partant plus tôt (23 %) ou en retardant leur départ (17 %) (figure 26).⁸

Figure 26 : Impact de la congestion sur les déplacements effectués pour rentrer chez soi après le travail, l'école ou après s'être acquitté d'autres engagements normaux – Ottawa

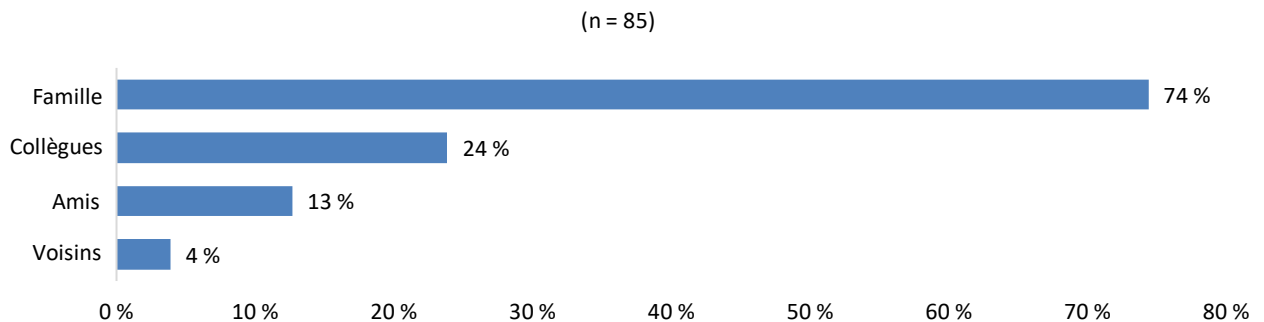


3.1.4 Utilisateurs du covoiturage en automobile et du covoiturage en fourgonnette

Les utilisateurs de véhicules transportant plusieurs passagers à Ottawa et dont c'était le mode de navettage primaire ont donné des précisions sur ceux qu'ils transportaient. En 2023, la plupart des utilisateurs du covoiturage en automobile et du covoiturage en fourgonnette dont c'était le mode de navettage primaire se sont déplacés avec des membres de la famille (74 %) (figure 27). Certains utilisateurs primaires du covoiturage en automobile et du covoiturage en fourgonnette se déplaçaient avec des collègues (24 %), et peu d'entre eux transportaient des amis (13 %) ou des voisins (4 %). Aucun des répondants à ce sondage n'a indiqué qu'ils transportaient des personnes en faisant du covoiturage en automobile ou en fourgonnette en faisant appel à une application de jumelage pour le covoiturage.

⁸ Les stratégies auxquelles ils faisaient appel pour circonscrire l'impact de la congestion sur les déplacements effectués pour rentrer à la maison après le travail, l'école ou après s'être acquittés d'autres engagements normaux n'étaient pas très différentes d'après le genre ou le groupe d'âge, et aucune tendance claire ne se faisait jour par groupe de revenus.

Figure 27 : Personnes avec lesquelles les utilisateurs primaires du covoiturage en automobile et du covoiturage en fourgonnette se déplaçaient à Ottawa



Source : Sondage sur l'opinion des navetteurs de 2023 (d'après les données pondérées) et Sondage sur l'opinion des navetteurs de 2013.

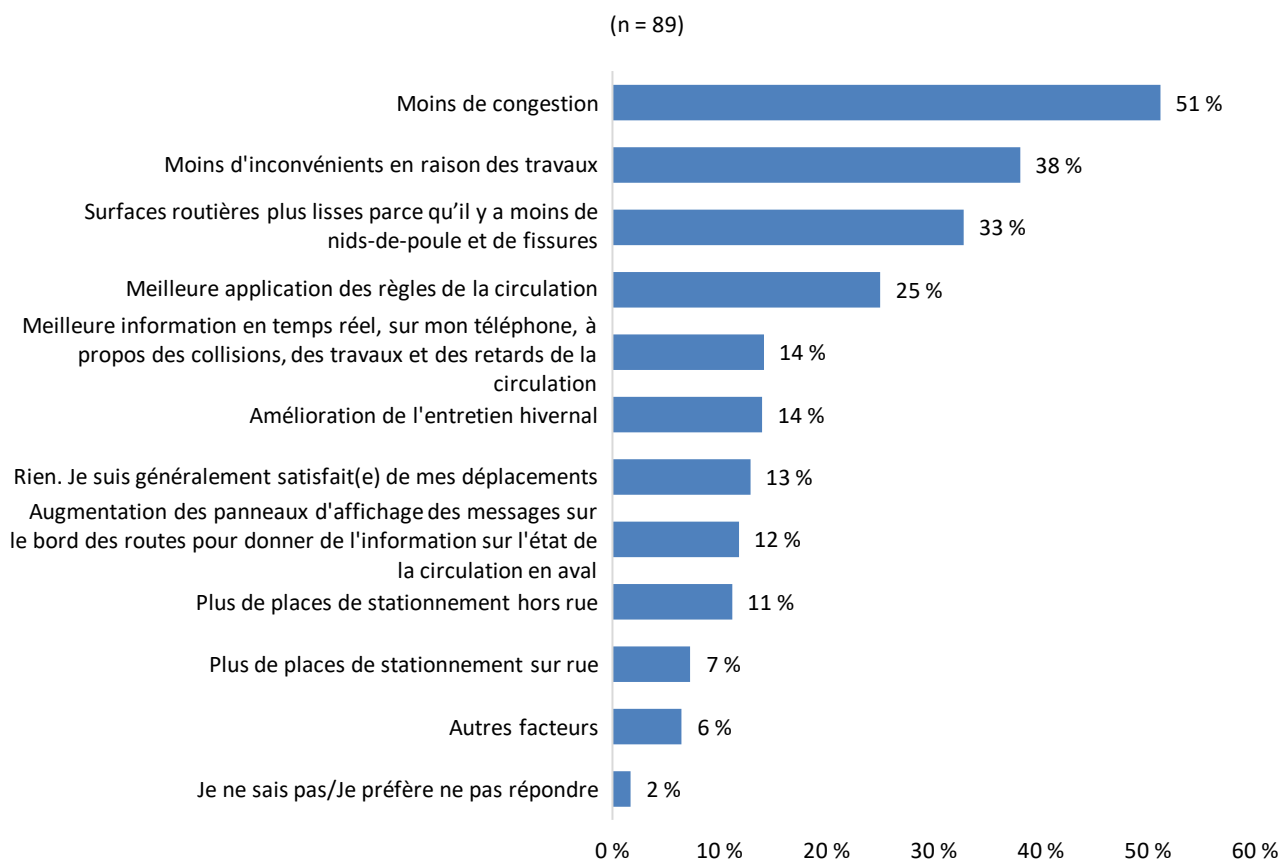
Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

3.1.5 Recommandations pour améliorer le covoiturage en automobile et le covoiturage en fourgonnette

Les utilisateurs primaires du covoiturage en automobile et du covoiturage en fourgonnette à Ottawa ont donné des précisions sur les moyens d'améliorer leurs déplacements en navettage. (Cette question n'a pas été posée aux automobilistes qui se déplaçaient seuls dans leur voiture.) Voici les facteurs les plus courants qui permettraient d'améliorer le transport des covoitureurs primaires en automobile et en fourgonnette d'Ottawa :

- moins de congestion (51 %);
- moins d'inconvénients à cause des travaux (38 %);
- surfaces routières plus lisses parce qu'il y a moins de nids-de-poule et de fissures (33 %);
- meilleure application des règles de la circulation (25 %) (figure 28).

Figure 28 : Facteurs qui permettraient d'améliorer le covoiturage en automobile et le covoiturage en fourgonnette à Ottawa



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

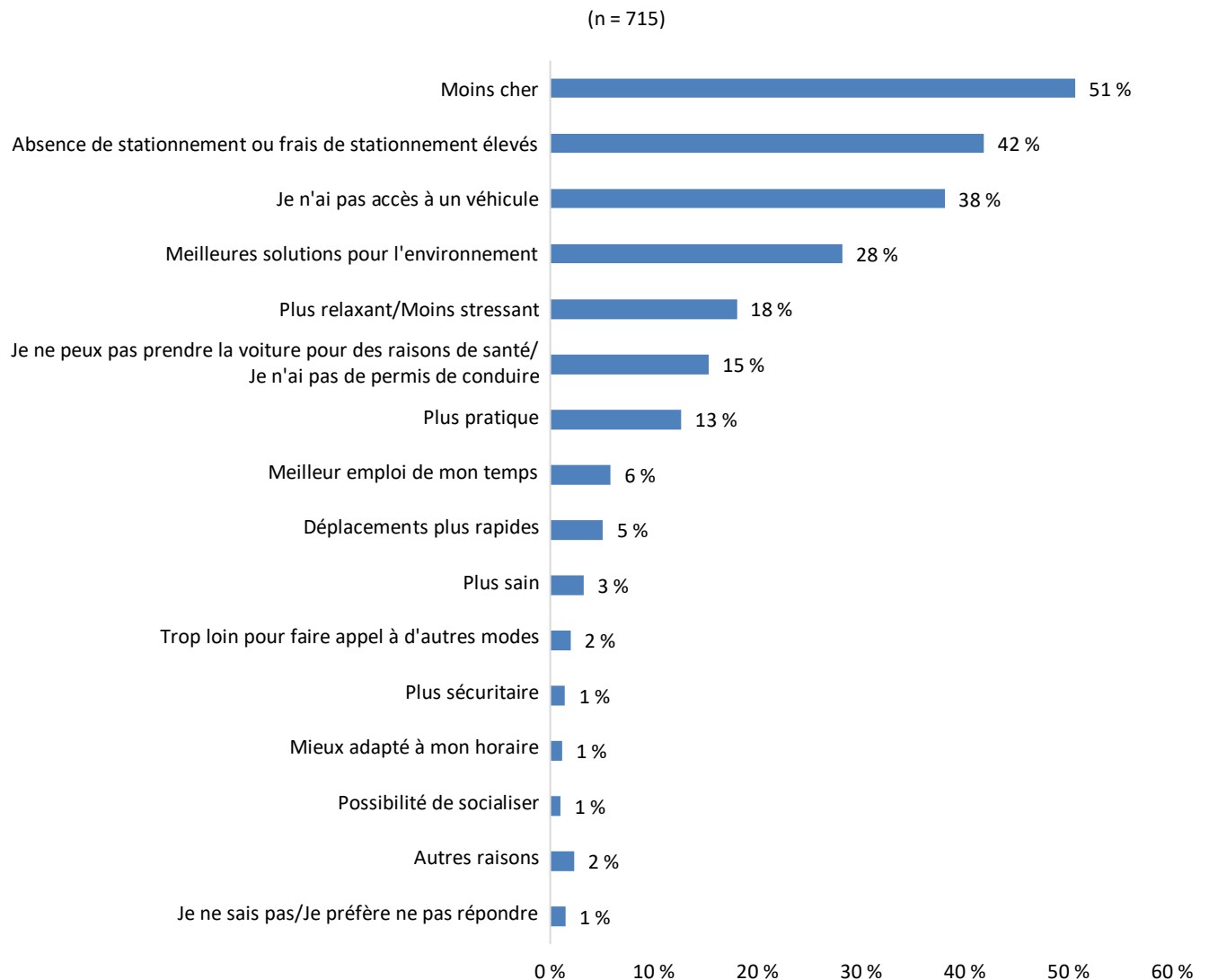
3.2 Utilisation des transports en commun

Les répondants d'Ottawa dont le mode de navettage primaire était constitué des transports en commun ont donné des précisions sur les raisons pour lesquels ils faisaient appel aux transports en commun, ont fait des recommandations pour améliorer leurs déplacements dans les transports en commun et ont fait état des facteurs qui les amèneraient à faire davantage appel aux transports en commun.

3.2.1 Raisons pour lesquelles on fait appel aux transports en commun

L'abordabilité et le coût des autres modes de navettage sont les deux premières raisons pour lesquelles les répondants faisaient appel aux transports en commun. Plus de la moitié des usagers des transports en commun ont fait savoir que s'ils faisaient appel à ce mode de navettage, c'est parce qu'il était moins cher (51 %) (figure 29). Plus de quatre usagers des transports en commun sur 10 ont fait savoir que s'ils se déplaçaient dans les transports en commun, c'est parce qu'il n'y avait pas suffisamment de places de stationnement pour les voitures ou que les frais de stationnement étaient élevés (42 %). Selon les autres raisons courantes pour lesquelles ils faisaient appel aux transports en commun, certains n'avaient pas accès à un véhicule (38 %) et d'autres pensaient qu'il était préférable, pour la qualité de l'environnement, de faire appel aux transports en commun plutôt qu'à la voiture (28 %).

Figure 29 : Raisons pour lesquelles on faisait appel aux transports en commun – Ottawa



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

La proportion des répondants d'Ottawa qui faisaient appel aux transports en commun parce qu'ils n'avaient pas accès à un véhicule variait considérablement selon le secteur de résidence et les facteurs démographiques.⁹ Il était deux fois plus probable que les répondants qui habitaient dans le cœur du centre-ville d'Ottawa, par exemple à ceux qui habitaient dans la banlieue ou dans la zone rurale de cette ville, se déplacent dans les transports en commun parce qu'ils n'avaient pas accès à un véhicule (67 % contre 30 %) (figure 30). Il était aussi plus probable que les répondants de 18 à 44 ans se déplacent dans les transports en commun pour cette raison par rapport aux 45 à 64 ans (44 % contre 23 %) (figure 31). Enfin, il était presque

⁹ Les deux premières raisons pour lesquelles on prenait les transports en commun (« Solution moins chère » et « Manque de places de stationnement pour les voitures ou frais de stationnement élevés ») ne variaient pas selon le secteur et le groupe d'âge, alors que pour la troisième raison (« Je n'ai pas accès à un véhicule »), les tendances étaient évidentes selon le secteur, le groupe d'âge et les revenus.

trois fois plus probable que les répondants qui gagnaient moins de 35 000 \$ par an se déplacent dans les transports en commun pour cette raison par rapport à ceux qui gagnaient 150 000 \$ et plus (71 % contre 26 %) (figure 32).

Figure 30 : Navettage dans les transports en commun parce que « Je n'ai pas accès à un véhicule » par sous-secteur d'Ottawa

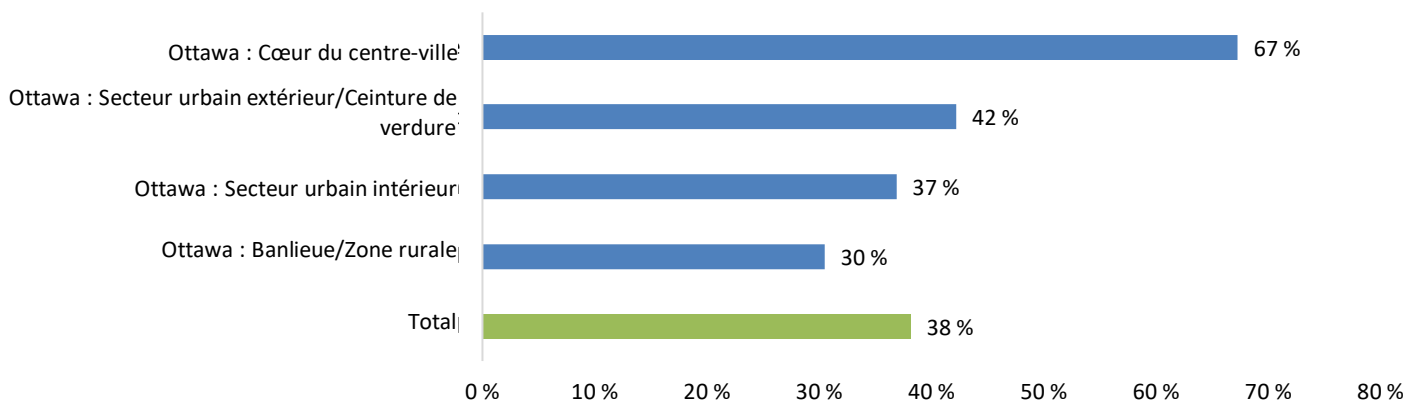


Figure 31 : Navettage dans les transports en commun parce que « Je n'ai pas accès à un véhicule » par groupe d'âge – Ottawa

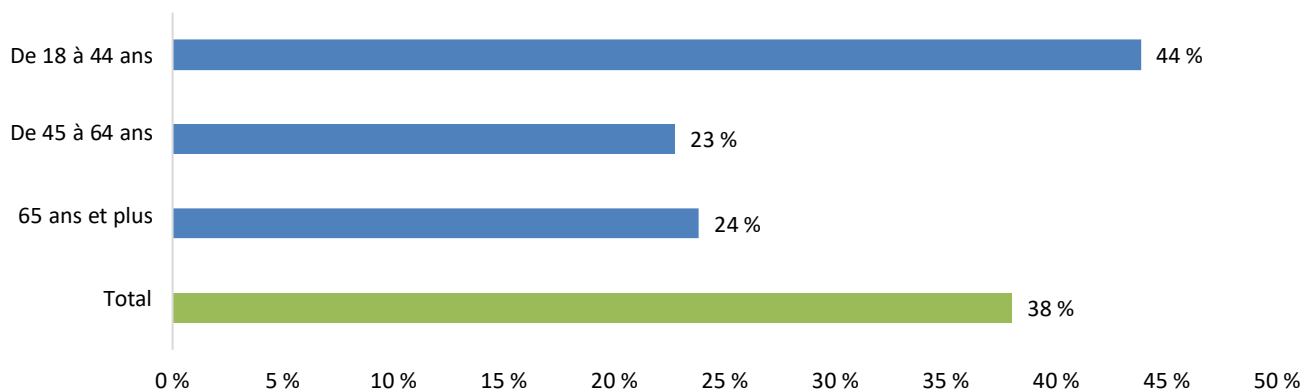
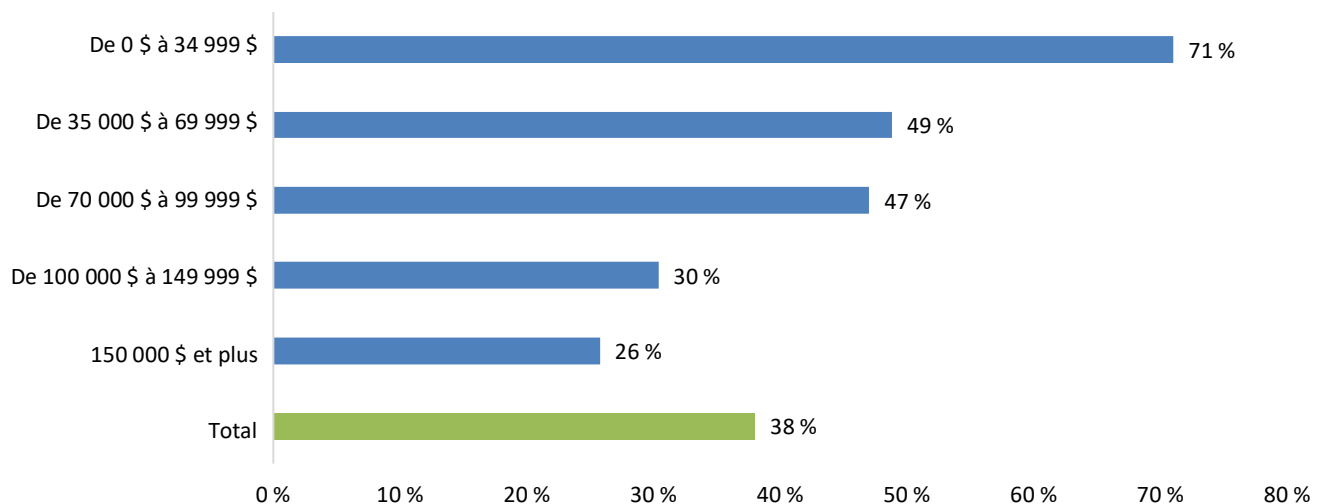


Figure 32 : Navettage dans les transports en commun parce que « Je n'ai pas accès à un véhicule » par groupe de revenus – Ottawa

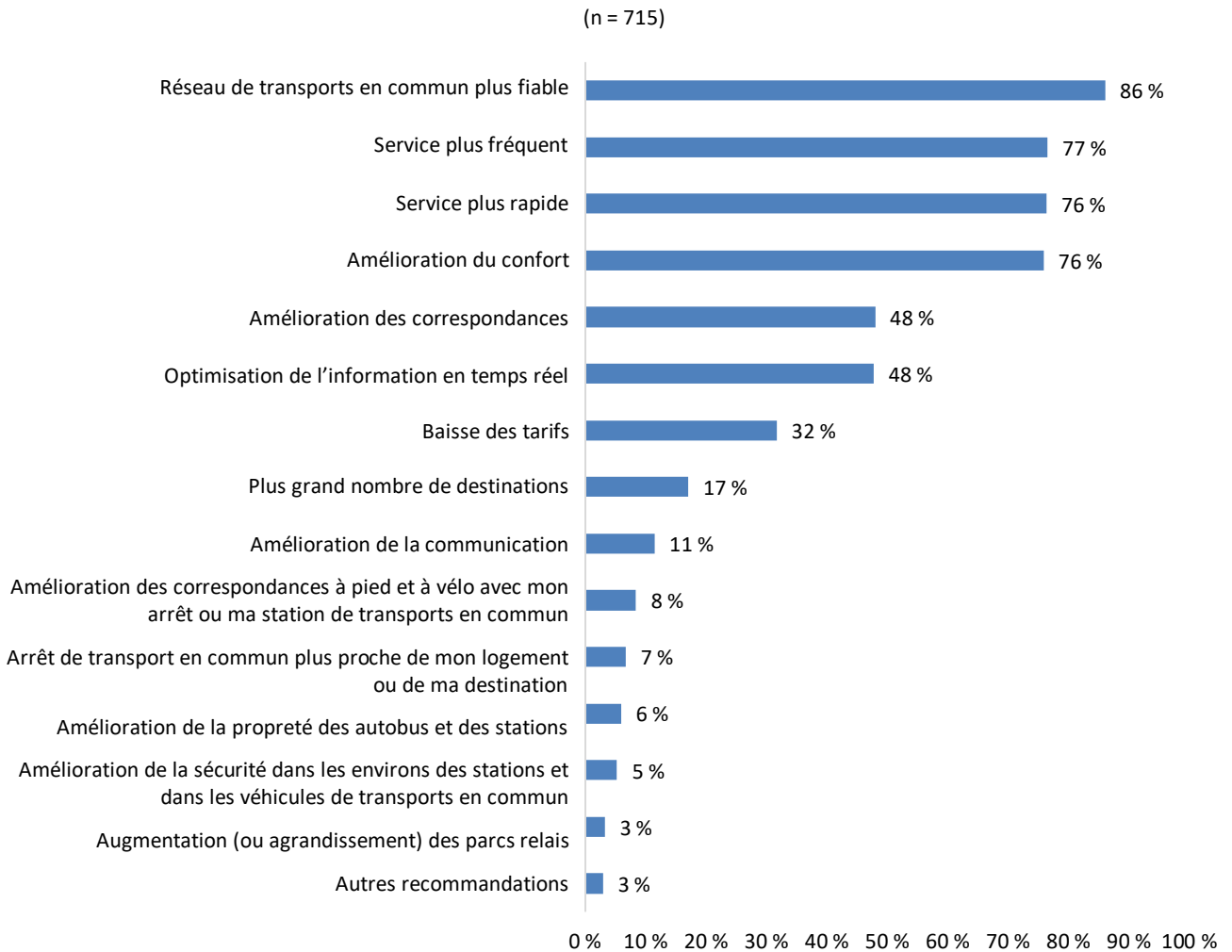


3.2.2 Recommandations pour l'amélioration des services de transports en commun

Les usagers des transports en commun d'Ottawa ont apporté des précisions sur les moyens d'améliorer les services de transports en commun. Plus de huit usagers des transports en commun d'Ottawa sur 10 ont recommandé d'améliorer la fiabilité du réseau de transports en commun (86 %) (figure 33). En outre, plus des trois quarts des usagers des transports en commun d'Ottawa ont recommandé d'accroître la fréquence des services (77 %), d'accélérer les services (76 %) et d'améliorer le confort (76 %). Environ la moitié des usagers des transports en commun d'Ottawa ont fait savoir que l'on pourrait améliorer les services de transport en commun en optimisant l'information diffusée en temps réel (48 %) et en améliorant les correspondances (48 %).¹⁰

¹⁰ Les principales recommandations faites pour améliorer les services de transport en commun ne variaient pas considérablement selon le sous-secteur d'Ottawa.

Figure 33 : Recommandations pour améliorer les transports en commun d'après les usagers des transports en commun habitant à Ottawa



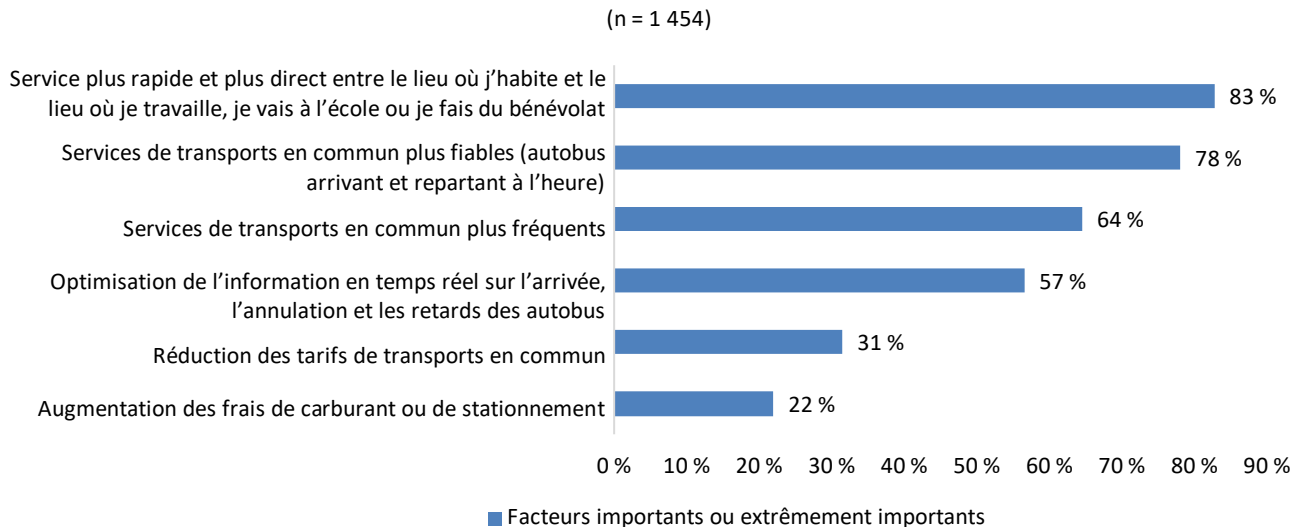
Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

3.2.3 Facteurs qui permettraient d'augmenter l'utilisation des transports en commun

Les automobilistes qui se déplaçaient seuls et les répondants qui faisaient appel au covoiturage en automobile ou en fourgonnette, à un taxi ou à l'autopartage à Ottawa ont apporté des précisions sur les facteurs qui les amèneraient à se déplacer dans les transports en commun.¹¹ Les résultats nous ont appris que « le service plus rapide et plus direct » (83 % des répondants ont fait savoir que c'était important ou extrêmement important) était le premier facteur qui les amènerait à prendre les transports en commun; ce facteur était suivi de « l'amélioration de la fiabilité des services de transport en commun » (78 %), puis de l'« accroissement de la fréquence des services de transport en commun » (64 %) (figure 34). Moins d'un tiers d'entre eux ont fait savoir que la réduction des tarifs de transport en commun les amènerait à emprunter les transports en commun (31 %).

¹¹ Ils ont noté différents facteurs selon un barème de 1 point à 5 points, dans lequel la note 1 désigne les facteurs qui ne sont pas importants, et la note 5, les facteurs extrêmement importants.

Figure 34 : Facteurs importants ou extrêmement importants qui amèneraient à faire davantage appel aux transports en commun – Ottawa



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont fait savoir que chaque choix de réponse était important ou extrêmement important.

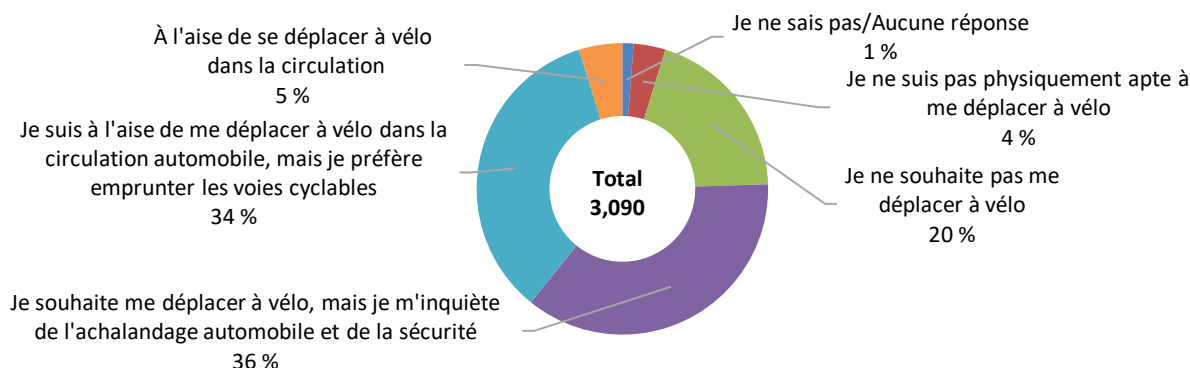
3.3 Déplacements à vélo

Les répondants d'Ottawa ont donné des précisions sur leur opinion à propos des déplacements à vélo et ont fait savoir s'ils ne s'étaient jamais déplacés à vélo pour une raison ou une autre. Ceux dont le vélo est le mode de navettage ont donné des précisions sur les raisons pour lesquelles ils se déplaçaient à vélo, sur la durée et la fréquence de leurs déplacements et sur la disponibilité des installations adaptées aux vélos. Les répondants différents de ceux dont le vélo est le mode de navettage primaire ont donné des précisions sur les raisons pour lesquelles ils ne se déplaçaient pas à vélo.

3.3.1 Attitudes et pratiques dans les déplacements à vélo

Tous les répondants d'Ottawa, sans égard à leur statut de navetteur et à leur mode de navettage primaire, ont été invités à dire ce qu'ils pensaient des déplacements à vélo, et à exprimer leur intérêt pour ces déplacements. Peu de résidents d'Ottawa ont fait savoir qu'ils étaient à l'aise de se déplacer à vélo dans la circulation automobile (5 %), alors que plus du tiers d'entre eux étaient à l'aise de se déplacer à vélo dans la circulation automobile, mais préféraient emprunter les voies cyclables (34 %) (figure 35). Environ quatre répondants d'Ottawa sur 10 ont fait savoir qu'ils souhaitaient se déplacer à vélo, mais qu'ils s'inquiétaient de l'achalandage automobile et de la sécurité (36 %), alors qu'un cinquième d'entre eux ont fait savoir qu'ils ne souhaitent pas se déplacer à vélo (20 %).

Figure 35 : Attitudes vis-à-vis des déplacements à vélo – Ottawa



On a aussi posé aux répondants d'Ottawa des questions sur la durée ou la distance maximale de leurs éventuels déplacements à vélo à intervalles réguliers, s'ils avaient un nouvel emploi ou qu'ils déménageaient dans un nouveau quartier. Les répondants d'Ottawa qui ont parlé d'une durée maximale étaient disposés à consacrer au plus 30 minutes en moyenne à leurs déplacements, et aucune différence importante n'a été constatée par sous-secteur d'Ottawa (figure 36). Les répondants d'Ottawa qui ont parlé d'une distance maximale étaient disposés à parcourir en moyenne au plus 12 kilomètres, et on n'a relevé aucune différence importante par sous-secteur d'Ottawa.

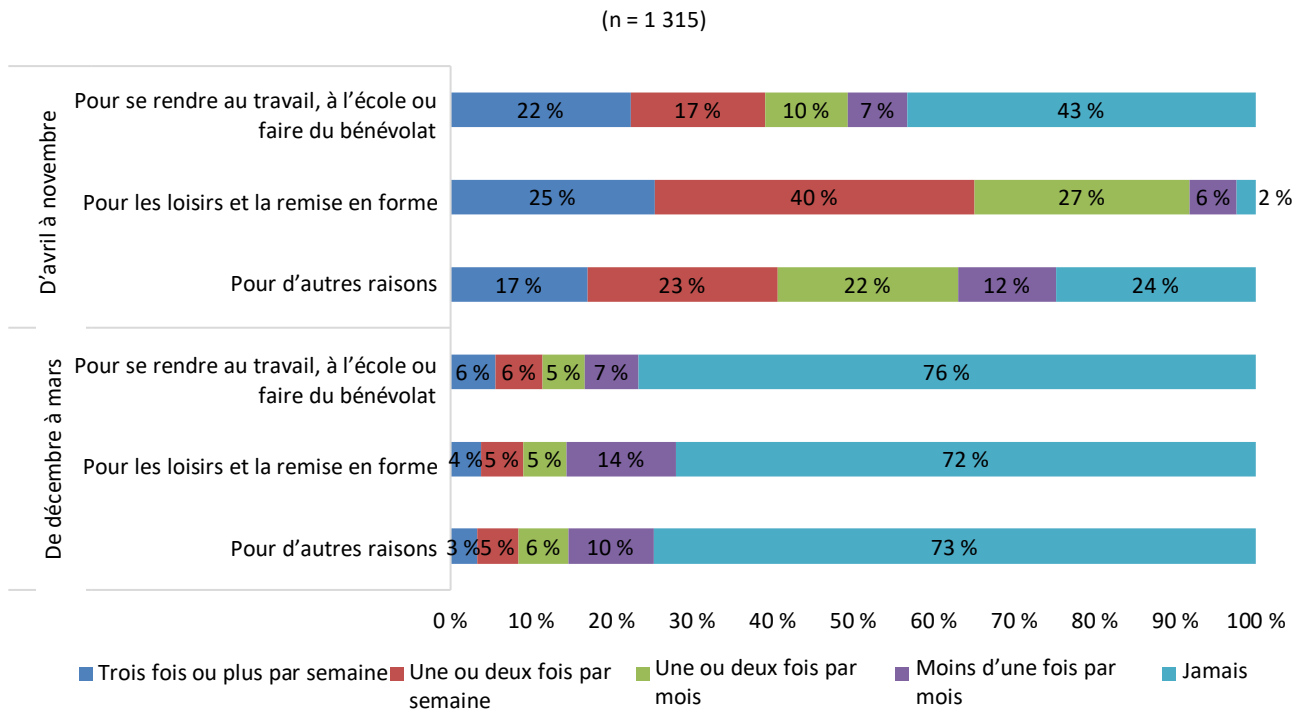
Figure 36 : Durée moyenne tolérable des déplacements à vélo à Ottawa

Durée ou distance maximale souhaitable dans les déplacements à vélo	Total pour Ottawa (3 090)	Sous-secteur d'Ottawa			
		Cœur du centre-ville (n = 281)	Secteur urbain intérieur (n = 539)	Secteur urbain extérieur/ Ceinture de verdure (n = 881)	Secteur de banlieue/ Zone rurale (n = 1 388)
Durée moyenne en minutes	30	30	31	32	29
Distance moyenne en kilomètres	12	10	11	12	12

Note : Certains répondants ont parlé de la distance, certains ont parlé de la durée et d'autres ont parlé des deux à la fois. On ne sait pas vraiment si les répondants ont pensé, dans leurs réponses, au lien entre la distance à parcourir à vélo et la durée de leurs déplacements à vélo. La taille de l'échantillon de chaque cellule varie entre 89 et 2 167 répondants.

On a demandé aux répondants d'Ottawa, sans égard à leur mode de navettage primaire, s'ils se déplaçaient à vélo plus d'une fois par mois pour une raison ou une autre. On a demandé à ceux qui se déplaçaient à vélo (55 %) à quelle fréquence ils le faisaient généralement pour certaines raisons, par saison. La proportion des répondants qui ne prenaient jamais leur vélo pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire du bénévolat a augmenté pour passer de 43 % en avril-novembre à 76 % en décembre-mars, probablement en raison des conditions météorologiques (figure 37). Dans l'ensemble, la proportion des répondants qui se déplaçaient à vélo pour une raison précise variait considérablement par saison. Si par exemple quatre répondants sur 10 se déplaçaient à vélo une ou deux fois par semaine pour leurs loisirs et leur remise en forme entre avril et novembre (40 %), ils étaient très peu nombreux à le faire selon la même fréquence et pour la même raison entre décembre et mars (5 %).

Figure 37 : Fréquence des déplacements à vélo pour certaines raisons par saison à Ottawa

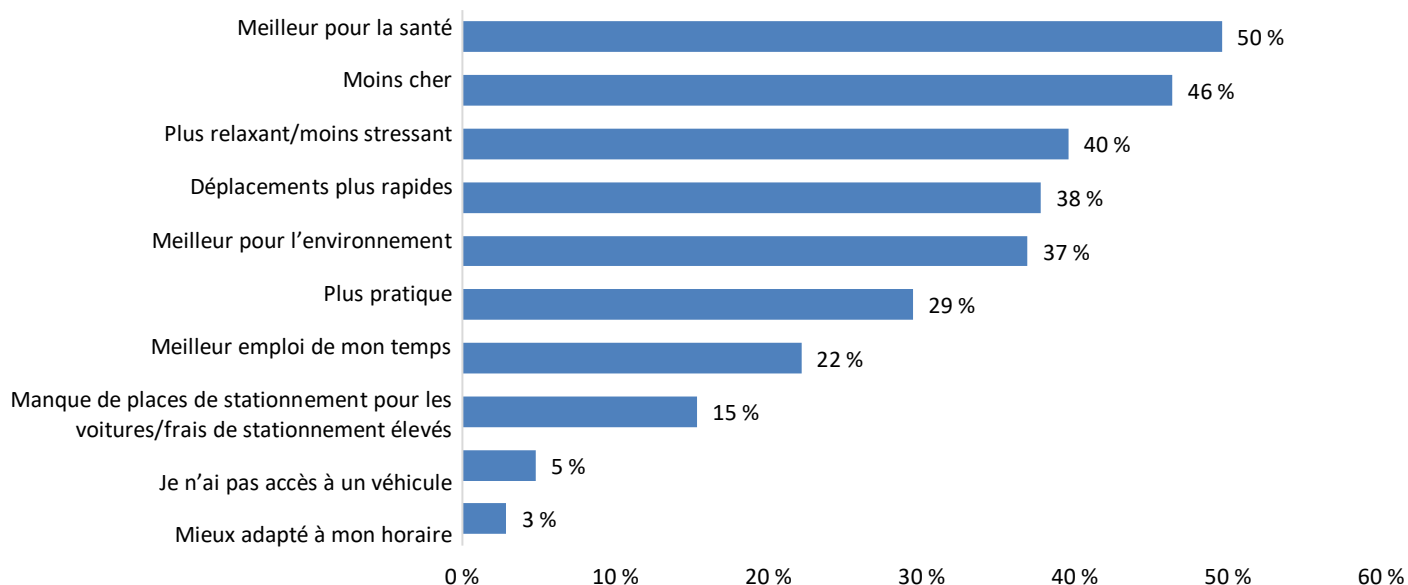


3.3.2 Raisons pour se déplacer à vélo

Les répondants d'Ottawa qui se déplaçaient à vélo pour se rendre à leur travail, à l'école ou pour s'acquitter de leurs autres engagements normaux ont donné des précisions sur les raisons pour lesquelles ils avaient fait du vélo leur mode de navettage primaire. La moitié des cyclistes dont le vélo était le mode de navettage primaire préféraient ce mode parce qu'il était plus sain (50 %) (figure 38). Environ la moitié d'entre eux ont fait savoir que les déplacements à vélo étaient moins chers (46 %), et quatre cyclistes sur 10 dont le vélo était le mode de navettage primaire ont fait savoir que les déplacements à vélo étaient plus relaxants ou moins stressants (40 %).

Figure 38 : Raisons pour se déplacer à vélo à Ottawa

(n = 284)



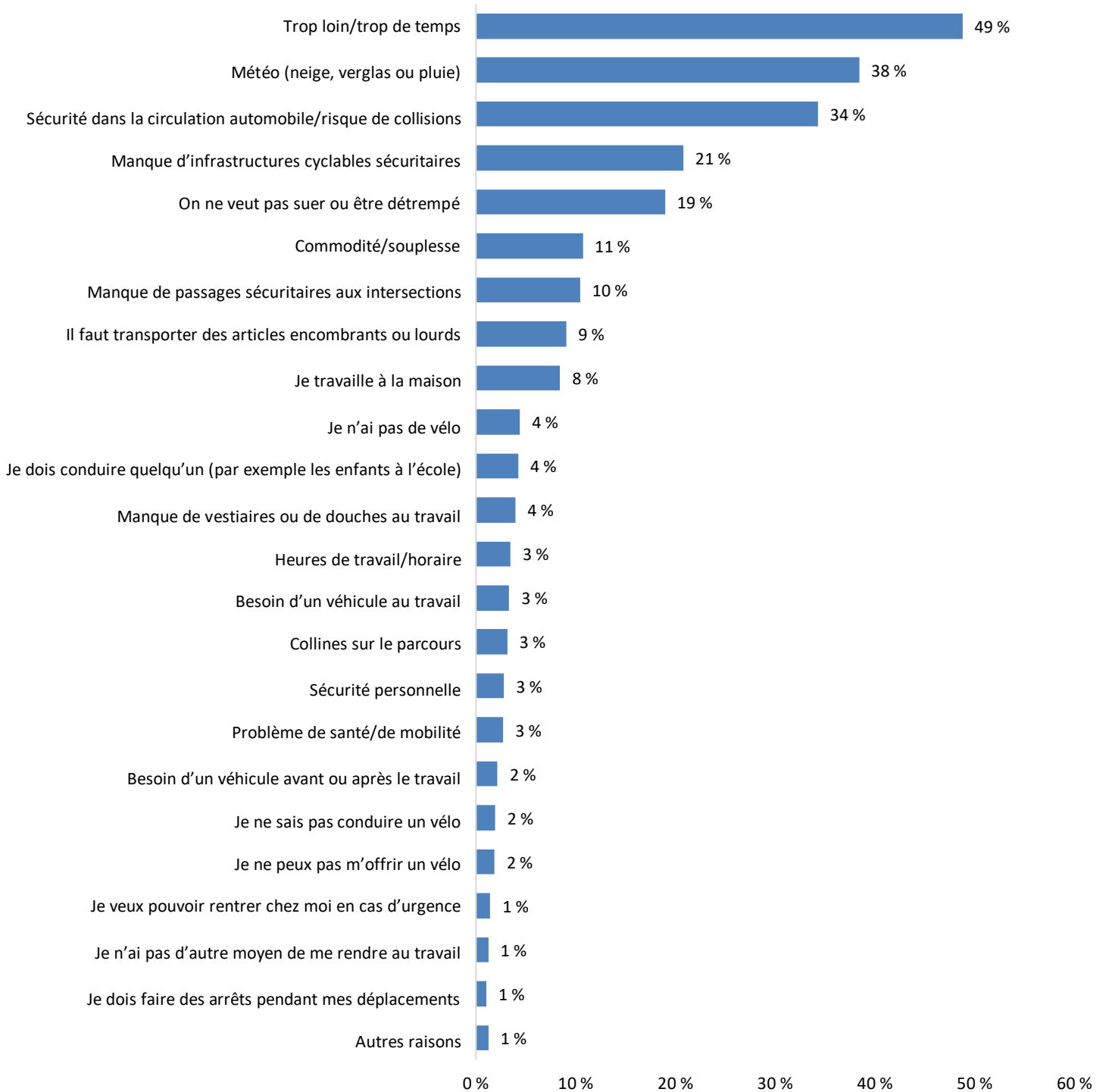
Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

3.3.3 Raisons de ne pas se déplacer à vélo

Les répondants qui faisaient appel à d'autres modes de navettage primaires que le vélo ont donné des précisions sur les raisons pour lesquelles ils ne se déplaçaient pas à vélo pour se rendre à leur travail, à l'école ou pour s'acquitter de leurs autres engagements normaux. Environ la moitié d'entre eux ne prenaient pas leur vélo parce que leur destination était trop lointaine; autrement dit, il fallait compter trop de temps pour se rendre à leur destination (49 %) (figure 39). Environ quatre répondants sur 10 ne prenaient pas leur vélo à cause des conditions météorologiques comme la neige, le verglas ou la pluie (38 %); plus du tiers d'entre eux s'inquiétaient de la sécurité dans la circulation automobile et du risque de collisions (34 %).

Figure 39 : Raisons de ne pas se déplacer à vélo à Ottawa

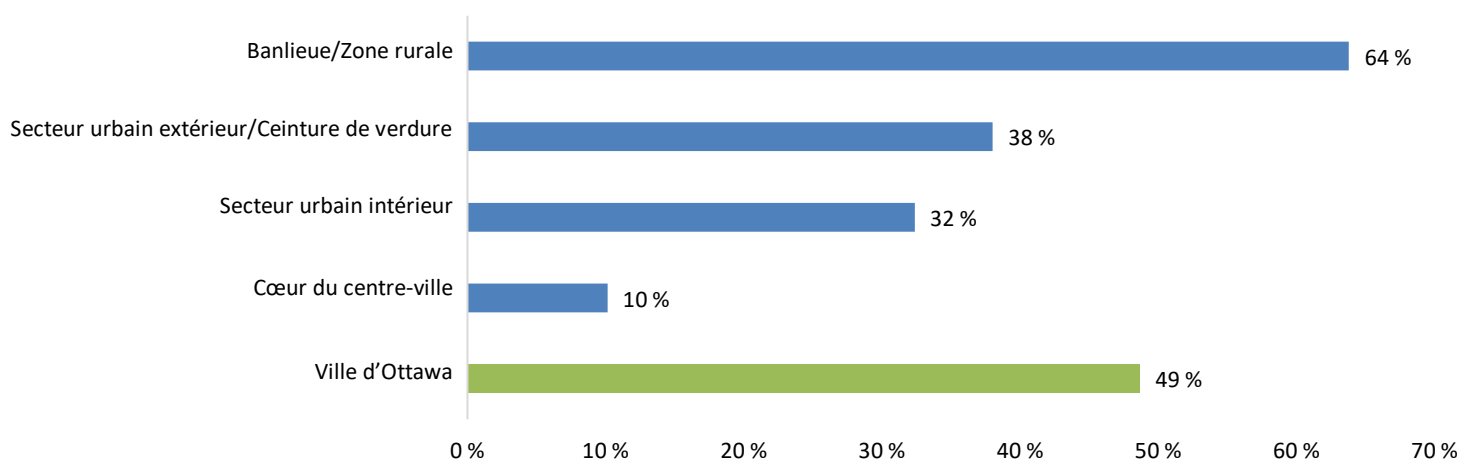
(n = 2 190)



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

La proportion des répondants qui ne se déplaçaient pas à vélo parce que leur destination était trop lointaine variait considérablement par secteur de résidence. Sans surprise, cette raison était plus courante dans les zones de banlieue et les zones rurales d'Ottawa (64 %) que dans le cœur du centre-ville d'Ottawa (10 %) (figure 40).

Figure 40 : Navetteurs qui ne se déplacent pas à vélo parce que leur destination est trop lointaine, par sous-secteur d'Ottawa



Note : Chaque barre représente le pourcentage des répondants qui ont sélectionné ces raisons spécifiques pour lesquelles ils ne se déplaçaient pas à vélo. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

3.3.4 Durée des déplacements à vélo

Les cyclistes dont le vélo est le mode de navettage primaire ont déclaré la durée à compter ou la distance à franchir entre leur logement et leur lieu de travail, l'école ou leurs autres engagements normaux. Les cyclistes dont le vélo est le mode de navettage primaire à Ottawa et qui ont indiqué une durée consacraient 24 minutes (en moyenne) pour se rendre à leur destination, et ceux qui ont donné la distance parcouraient plus de 9 kilomètres pour se rendre à leur destination (figure 41). La durée et la distance pour se rendre à destination variaient considérablement par secteur d'Ottawa. Ainsi, par rapport aux cyclistes qui habitent dans le centre-ville d'Ottawa et dont le vélo est le mode de navettage primaire, ceux qui habitaient dans le secteur urbain extérieur ou au-delà de la Ceinture de verdure consacraient en moyenne près de 50 % plus de temps (26 minutes contre 18 minutes) et parcouraient une distance de presque 50 % de plus (9 kilomètres contre 6 kilomètres) pour franchir le trajet entre leur logement et leur destination.

Figure 41 : Distance des déplacements à vélo à Ottawa

Durée et distance moyennes des déplacements à vélo	Total pour Ottawa (n = 284)	Sous-secteur d'Ottawa		
		Cœur du centre-ville (n = 41)	Secteur urbain intérieur (n = 109)	Secteur urbain extérieur/Ceinture de verdure (n = 105)
Durée moyenne en minutes	24	18	22	26
Distance moyenne en kilomètres	9	6	7	9

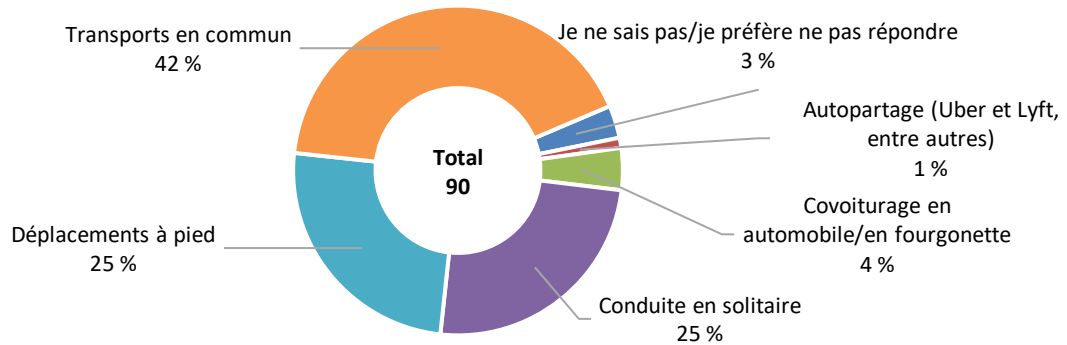
Note : Certains répondants ont parlé de la distance, certains ont parlé de la durée et d'autres ont parlé des deux à la fois. On ne sait pas vraiment si les répondants ont pensé, dans leurs réponses, au lien entre la distance à parcourir à vélo et la durée de leurs

déplacements à vélo. La taille de l'échantillon de chaque cellule varie entre 15 et 268 répondants. Ailleurs, les tableaux de l'analyse des sous-secteurs pour Ottawa comprennent le groupe de la zone de banlieue et de la zone rurale, qui a été omis dans ce tableau en raison de la taille modeste de l'échantillon.

3.3.5 Modes de déplacements différents du vélo en hiver

On a demandé aux cyclistes d'Ottawa qui ne se déplaçaient pas à vélo pour se rendre à leur travail, à l'école ou pour faire du bénévolat de décembre à mars à quels autres modes de navettage ils faisaient le plus souvent appel durant l'hiver. Plus des deux tiers des cyclistes dont le vélo est le mode de navettage primaire à Ottawa faisaient appel à des modes de navettage durables durant l'hiver, dont les transports en commun (42 %) et les déplacements à pied (25 %) (figure 42). Les proportions des cyclistes d'Ottawa qui faisaient appel à des modes de navettage durables durant l'hiver étaient supérieures aux proportions des navetteurs d'Ottawa qui faisaient appel essentiellement à ces modes durables (27 % pour les transports en commun et 8 % pour les déplacements à pied). Seulement un quart des cyclistes d'Ottawa se déplaçaient seuls dans leur voiture durant l'hiver (25 %), ce qui est inférieur à la proportion d'automobilistes qui se déplaçaient seuls dans leur voiture comme mode de navettage primaire parmi tous les navetteurs (51 %).

Figure 42 : Modes de navettage distincts du vélo durant l'hiver – Ottawa

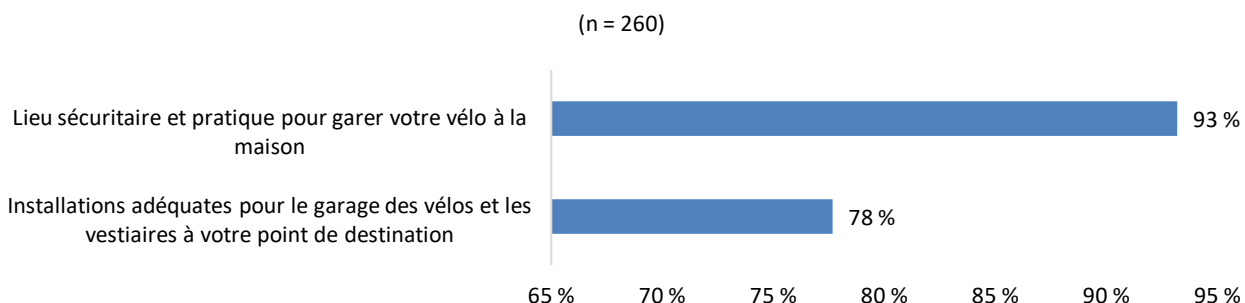


Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

3.3.6 Infrastructures cyclables

Presque tous les cyclistes dont le vélo est le mode de navettage primaire à Ottawa ont fait savoir qu'ils avaient eu accès à des lieux sécuritaires et pratiques pour garer leur vélo à la maison (93 %); la majorité d'entre eux ont eu accès à des installations adéquates de garage des vélos et à des vestiaires adaptés à leur point de destination (78 %) (figure 43).

Figure 43 : Disponibilité des infrastructures cyclables à la maison et aux points de destination – Ottawa



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont répondu « oui ».

3.4 Déplacements à pied

Les répondants d’Ottawa ont donné des précisions sur leurs attitudes à propos des déplacements à pied, des raisons pour lesquelles ils se déplacent à pied, de la durée des trajets et des saisons, ainsi que de leur satisfaction dans leurs déplacements à pied.

3.4.1 Attitudes à propos des déplacements à pied

Sans égard à leur statut de navetteur et à leur mode de navettage primaire, les répondants d’Ottawa ont donné des précisions sur la durée maximale de leurs déplacements à pied ou sur la distance maximale qu’ils seraient prêts à franchir à pied à intervalles réguliers pour se rendre à leur destination, s’ils avaient un nouvel emploi ou qu’ils déménageaient dans un nouveau quartier. Les répondants d’Ottawa qui ont indiqué une durée maximale étaient prêts à franchir à pied la distance à parcourir pendant 27 minutes en moyenne au maximum; on a relevé de légères différences selon les sous-secteurs d’Ottawa (figure 44). Dans les zones de banlieue et les zones rurales, les répondants étaient prêts à consacrer moins de temps à leurs déplacements à pied que les répondants du secteur urbain extérieur et de la Ceinture de verdure, qui étaient à leur tour prêts à consacrer moins de temps à leurs déplacements à pied que les répondants du centre-ville et du secteur urbain intérieur d’Ottawa.

Figure 44 : Limites moyennes dans les déplacements à pied des navetteurs à Ottawa

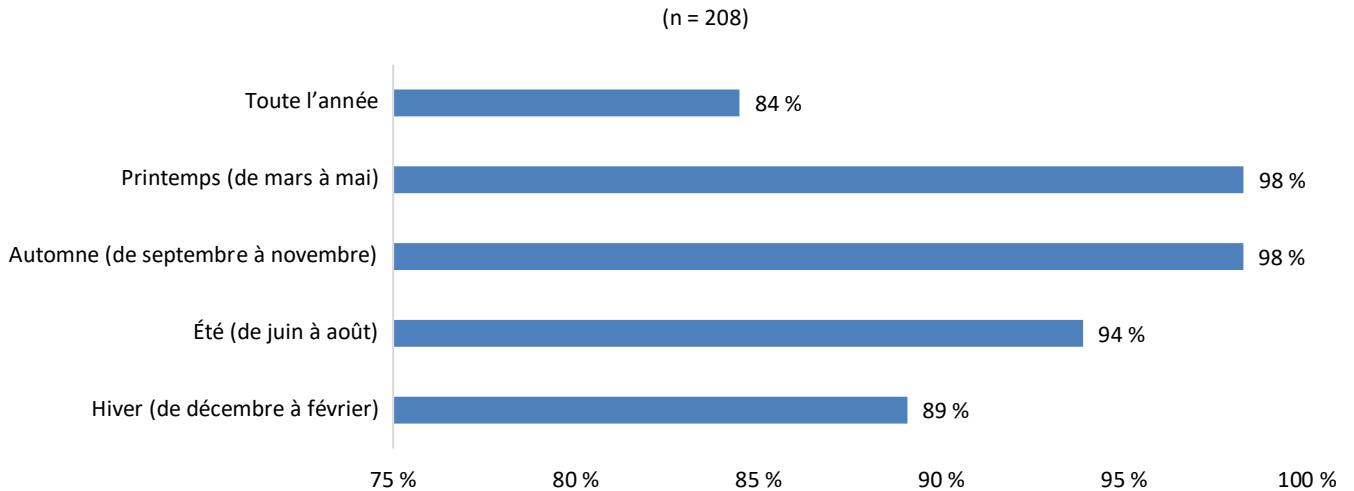
Durée ou distance maximale	Total pour Ottawa (n = 3 090)	Sous-secteur d’Ottawa			
		Cœur du centre-ville (n = 281)	Secteur urbain intérieur (n = 539)	Secteur urbain extérieur/ Ceinture de verdure (n = 881)	Secteur de banlieue/ Zone rurale (n = 1 388)
Durée moyenne en minutes	27	31	30	28	25
Distance moyenne en kilomètres	4	4	4	4	4

Note: Certains répondants ont parlé de la distance, certains ont parlé de la durée et d’autres ont parlé des deux à la fois. On ne sait pas vraiment si les répondants ont pensé, dans leurs réponses, au lien entre la distance à parcourir à vélo et la durée de leurs déplacements à vélo. La taille de l’échantillon de chaque cellule varie entre 55 et 2 769 répondants.

3.4.2 Déplacements à pied durant toute l'année

Les piétons d'Ottawa dont les déplacements à pied constituent le mode de navettage primaire ont donné des précisions sur les saisons ou les périodes de l'année au cours desquelles ils se déplaçaient à pied pour se rendre à leur destination. Les résultats nous apprennent que la plupart d'entre eux se rendaient à pied à leur destination toute l'année (84 %) (figure 45).

Figure 45 : Saisons ou périodes de l'année au cours desquelles les répondants se déplaçaient à pied pour se rendre à leur destination – Ottawa

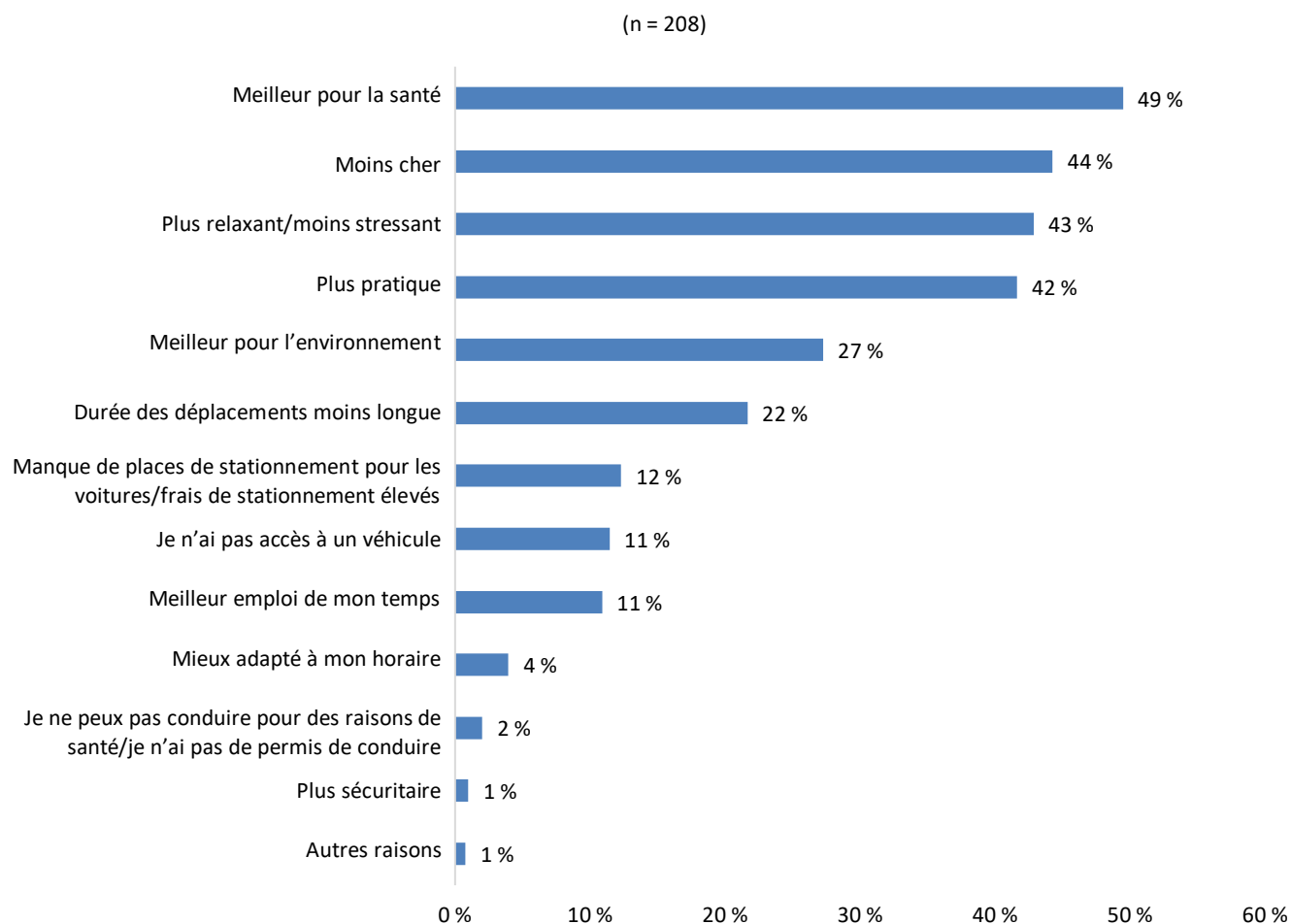


Note : La barre portant la mention « Toute l'année » indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné ce choix de réponse. Les barres correspondant aux autres saisons indiquent le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque saison et le pourcentage des répondants qui ont sélectionné « Toute l'année ».

3.4.3 Raisons pour lesquelles les répondants se déplaçaient à pied

Les répondants d'Ottawa dont les déplacements à pied constituaient le mode de navettage primaire ont donné des précisions sur les raisons pour lesquelles il s'agissait de leur mode de navettage primaire. Environ la moitié des piétons préféraient se déplacer à pied parce que c'était plus sain (49 %) (figure 46). Plus de quatre piétons sur 10 dont les déplacements à pied constituaient le mode de navettage primaire ont fait savoir que ce mode de déplacement était moins cher (44 %), plus relaxant et moins stressant (43 %) et plus pratique (42 %). Le fait que les déplacements à pied sont meilleurs pour l'environnement (27 %) et permettent de réduire les délais de déplacements (22 %) fait partie des autres raisons courantes pour lesquelles les répondants se déplaçaient à pied.

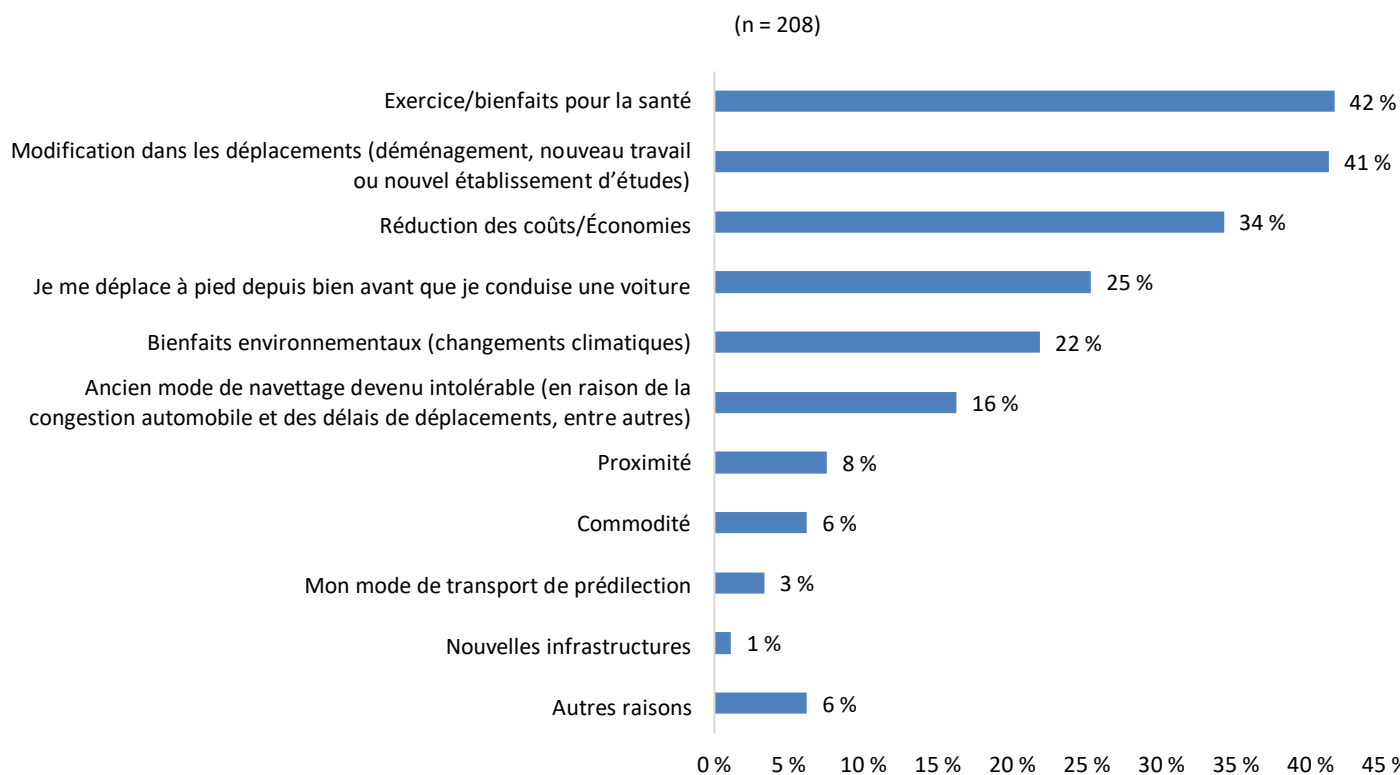
Figure 46 : Raisons pour lesquelles les répondants se déplaçaient à pied à Ottawa



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

On a aussi demandé aux répondants d'Ottawa dont les déplacements à pied constituaient le mode de navette primaire de donner les raisons pour lesquelles ils avaient décidé de commencer à se rendre à pied à leur destination. Plus de quatre répondants sur 10 dont les déplacements à pied constituaient le mode de navette primaire ont commencé à se déplacer à pied parce qu'il s'agissait d'un bon exercice qui apporte des bienfaits pour la santé (42 %) ou parce qu'ils ont changé les points d'origine ou de destination de leurs déplacements (41 %) (figure 47). Plus du tiers des répondants dont les déplacements à pied constituaient le mode de navette primaire ont commencé à se déplacer à pied pour réaliser des économies (34 %).

Figure 47 : Raisons pour lesquelles les répondants ont commencé à se déplacer à pied à Ottawa



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

3.5 Télétravail

Dans cette section, nous présentons les constats à propos du télétravail pour les résidents d'Ottawa qui étaient des travailleurs, sans égard à leur statut de navetteur et à leur mode de navettage.

3.5.1 Incidence du télétravail

Sans surprise, le télétravail était plus prévalant en 2023 qu'il y a 10 ans. Si seulement 3 % des travailleurs d'Ottawa ont fait savoir qu'ils avaient télétravaillé à intervalles réguliers en 2013, la majorité d'entre eux ont indiqué qu'ils travaillaient à la maison exclusivement (13 %) ou dans le cadre d'un régime de travail hybride (59 %) (figure 48). Ceux qui travaillaient à la maison exclusivement étaient plus susceptibles d'être au service d'un employeur (79 %) que d'être travailleurs autonomes (15 %) ou les deux à la fois (5 %) (figure 49). Plus du quart des travailleurs d'Ottawa travaillaient exclusivement hors de chez eux (27 %) (figure 48), essentiellement parce qu'ils ne pouvaient pas se prévaloir de l'option du télétravail (77 %) (figure 50).

Figure 48 : Incidence du télétravail à Ottawa

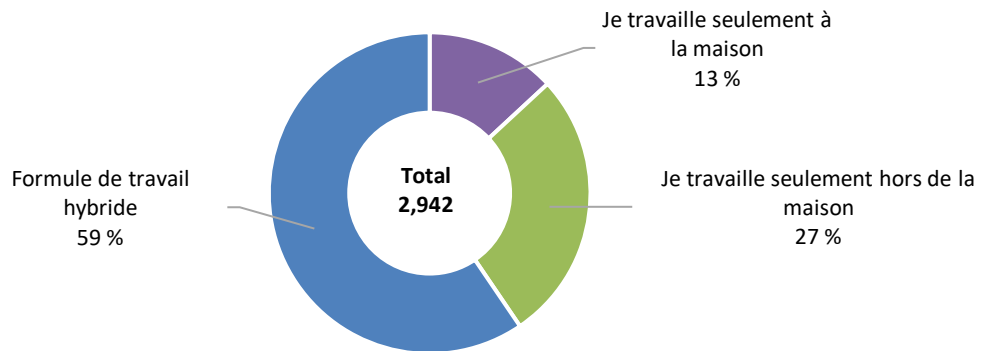


Figure 49 : Statut professionnel des résidents d’Ottawa qui travaillaient exclusivement à la maison – Ottawa

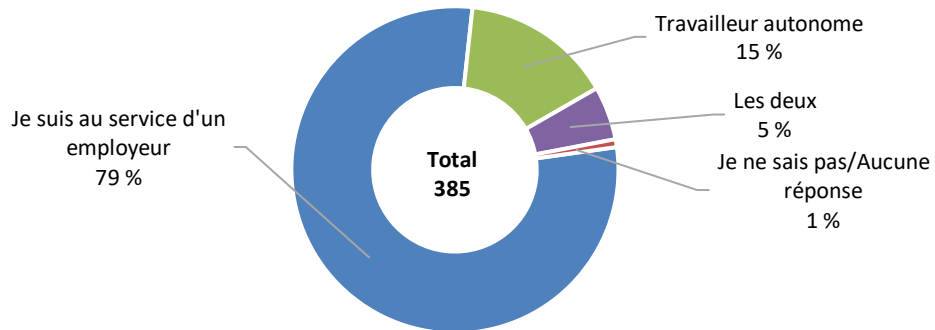
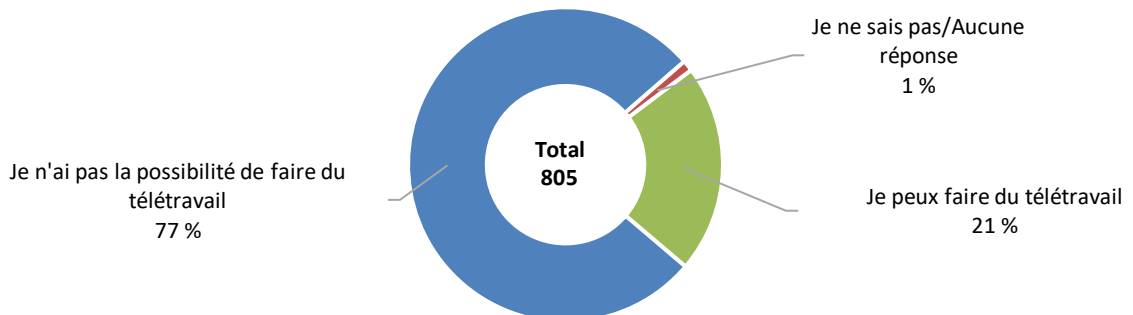


Figure 50 : Option du télétravail parmi les résidents d’Ottawa qui travaillaient hors de la maison – Ottawa

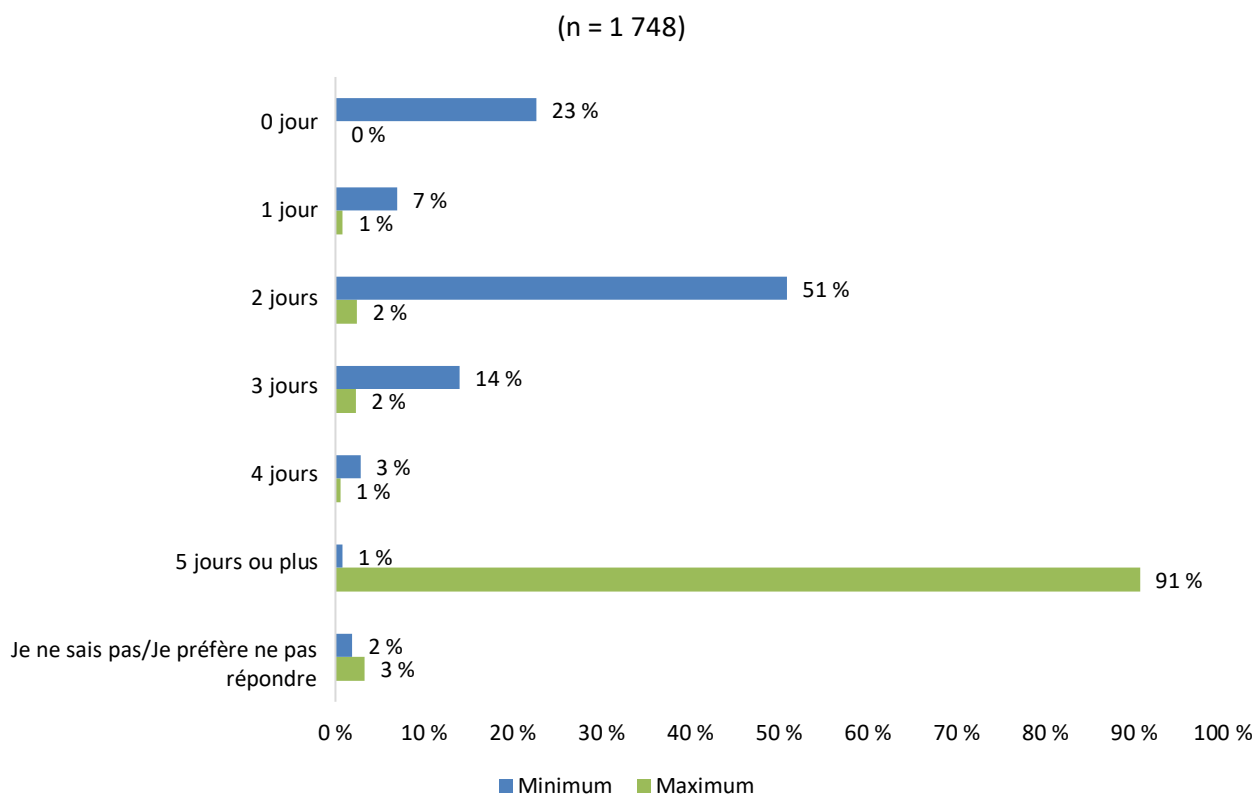


3.5.2 Nombre de jours de travail sur les lieux et de télétravail

Ce sondage a permis de réunir, auprès des travailleurs hybrides, des précisions sur le nombre minimal et le nombre maximal de jours pendant lesquels leur employeur les obligeait à travailler au bureau chaque

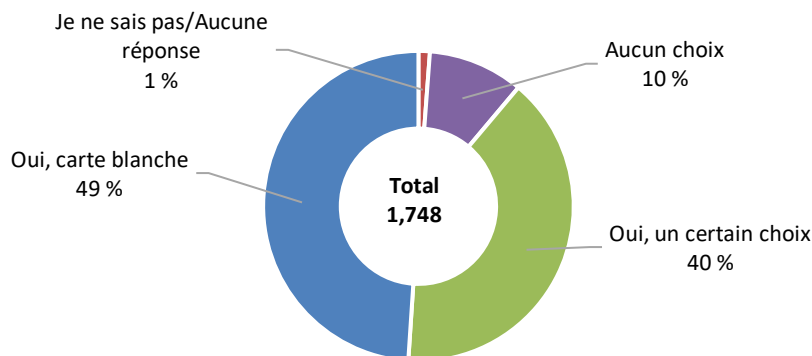
semaine. Plus de la moitié des travailleurs hybrides d’Ottawa ont fait savoir qu’ils devaient être présents au bureau à raison d’au moins deux jours par semaine (51 %) et quelques-uns d’entre eux ont fait savoir qu’ils devaient être au bureau à raison d’au moins trois jours par semaine (14 %). La plupart des travailleurs hybrides d’Ottawa devaient travailler au bureau à raison d’un maximum de cinq jours ou plus par semaine (ou ont fait simplement savoir qu’il n’y avait pas de maximum : 91 %) (figure 51).

Figure 51 : Nombre minimal et maximal de jours de travail obligatoires au bureau chaque semaine – Ottawa



Environ neuf travailleurs hybrides sur 10 avaient carte blanche (49 %) ou un certain choix (40 %) pour ce qui est des jours auxquels ils pouvaient faire du télétravail (figure 52).

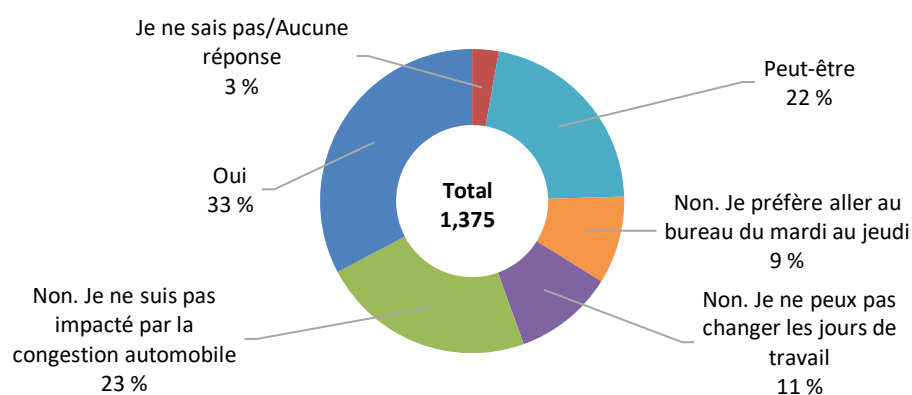
Figure 52 : Incidence du choix des journées de télétravail pour les travailleurs d’Ottawa



On a demandé aux travailleurs d'Ottawa qui n'étaient pas dans leur établissement de travail le lundi ou le vendredi de la semaine précédente s'ils étaient prêts à travailler au bureau le lundi ou le vendredi afin d'éviter le pire de la congestion automobile. Un tiers d'entre eux ont fait savoir qu'ils seraient prêts à travailler au bureau ces jours-là afin d'éviter la congestion automobile (33 %) (figure 53). Plus de quatre sur 10 parmi eux ont fait savoir qu'ils ne seraient pas prêts à se prévaloir de cette option pour différentes raisons, dont le fait qu'ils :

- n'étaient pas impactés par la congestion automobile (23 %);
- n'étaient pas en mesure de changer les jours pendant lesquels ils travaillaient au bureau (11 %);
- préféraient se rendre au bureau du mardi au jeudi (9 %).

Figure 53 : Volonté des travailleurs d'Ottawa à se rendre au bureau le lundi ou le vendredi

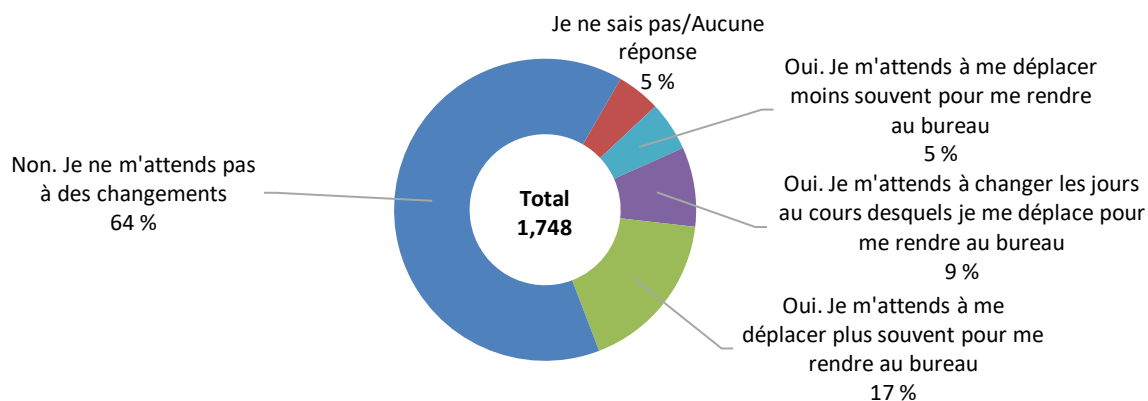


3.5.3 Changements prévus dans les habitudes de travail hybride

La plupart des travailleurs d'Ottawa ne s'attendaient pas à des changements dans leurs habitudes de travail hybride au cours des 12 prochains mois (64 %) (figure 54). Environ un tiers des travailleurs d'Ottawa s'attendaient à certaines formes de changement dans leurs habitudes de travail hybride. Ainsi :

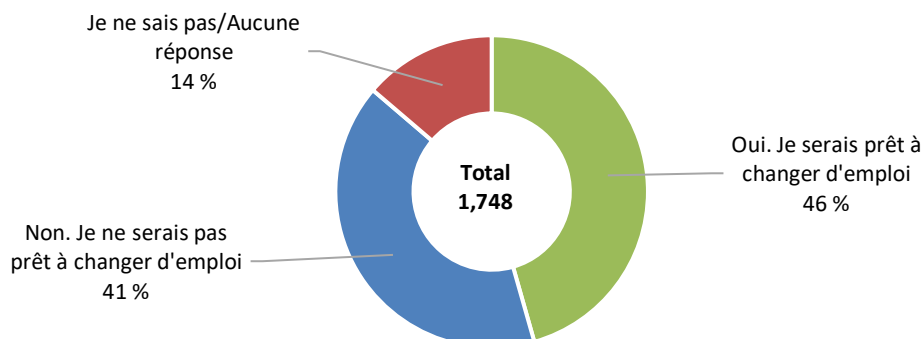
- certains devraient se déplacer pour se rendre plus souvent au bureau (17 %);
- d'autres pourraient changer les jours au cours desquels ils se déplacent pour se rendre au bureau (9 %);
- d'autres encore se déplaceraient moins souvent pour se rendre au bureau (5 %).

Figure 54 : Modification prévue des habitudes de travail hybrides dans les 12 prochains mois pour les travailleurs d'Ottawa



Environ la moitié des répondants d'Ottawa ont fait savoir qu'ils seraient prêts à changer de travail si leur employeur imposait des règles plus restrictives qui les obligeraient à retourner au bureau (46 %) (figure 55).

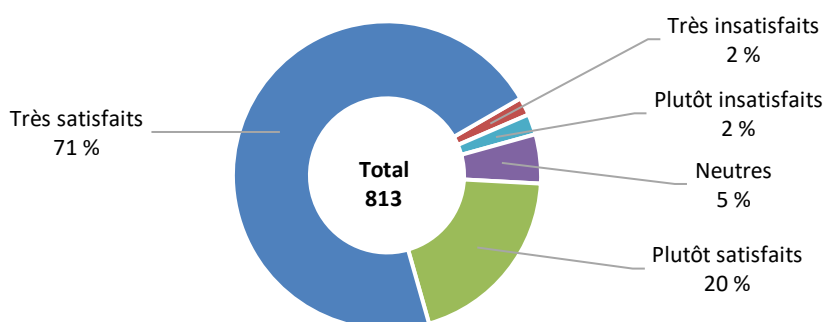
Figure 55 : Changement d'emploi si des règles plus restrictives sont imposées pour obliger les travailleurs d'Ottawa à retourner au bureau



3.5.4 Satisfaction vis-à-vis du télétravail

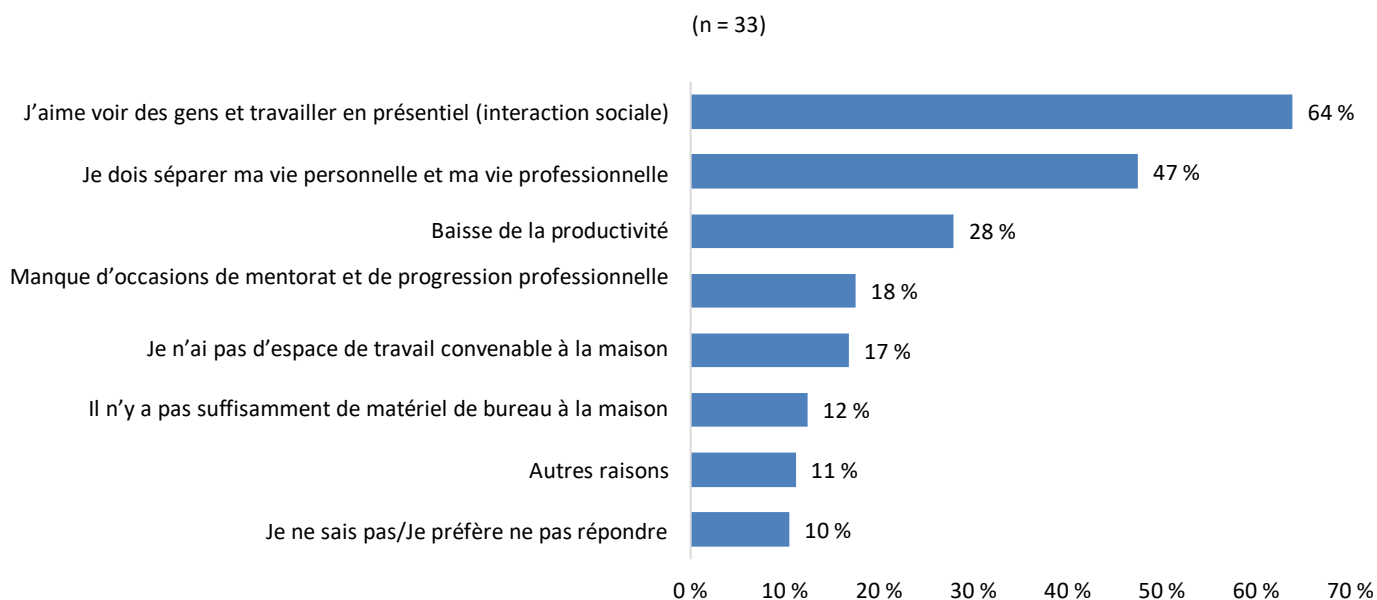
Plus de neuf télétravailleurs d'Ottawa sur 10 étaient très satisfaits (71 %) ou plutôt satisfaits (20 %) du télétravail (figure 56). Très peu de télétravailleurs d'Ottawa étaient insatisfaits (moins de 5 %).

Figure 56 : Satisfaction vis-à-vis du télétravail pour les télétravailleurs d'Ottawa



La plupart des télétravailleurs d'Ottawa qui étaient insatisfaits du télétravail l'étaient parce qu'ils auraient préféré avoir une interaction sociale (64 %) (figure 57), ce qu'ils n'avaient pas dans le télétravail. Environ la moitié d'entre eux ont fait savoir qu'ils étaient insatisfaits du télétravail parce qu'ils avaient besoin de séparer leur vie personnelle et leur vie professionnelle (47 %).¹²

Figure 57 : Raisons de l'insatisfaction vis-à-vis du télétravail à Ottawa



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

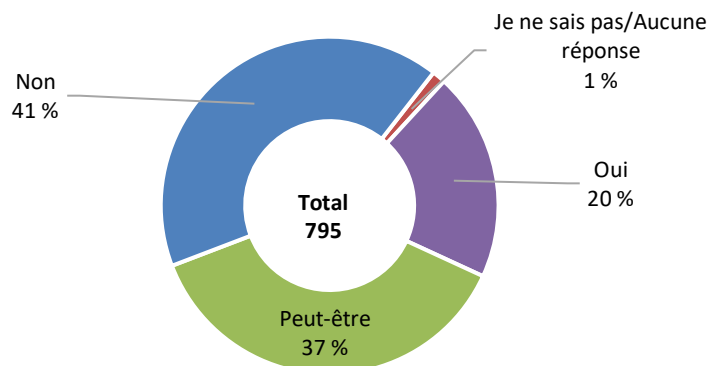
3.5.5 Occasion de demander un nouveau laissez-passer de transport en commun pour les télétravailleurs à temps plein

Les travailleurs hybrides d'Ottawa qui se déplaçaient seuls dans leur voiture ou qui n'étaient pas des usagers des transports en commun ont donné des précisions sur la question de savoir si un nouveau laissez-passer de transport en commun destiné aux travailleurs hybrides pouvait constituer un moyen efficace de les encourager à prendre éventuellement les transports en commun. Seulement deux sur 10 parmi eux croyaient

¹² Il faut interpréter ces pourcentages avec circonspection, compte tenu de la taille modeste de l'échantillon (n = 33).

que ce nouveau laissez-passer de transport en commun constituerait un moyen d'encouragement efficace (20 %) (figure 58). Plus de quatre sur 10 parmi eux ont fait savoir que ce nouveau laissez-passer ne constituerait pas un moyen d'encouragement efficace (41 %).

Figure 58 : Nouveau laissez-passer de transport en commun destiné aux travailleurs hybrides comme moyen efficace d'encourager les travailleurs hybrides d'Ottawa à prendre les transports en commun

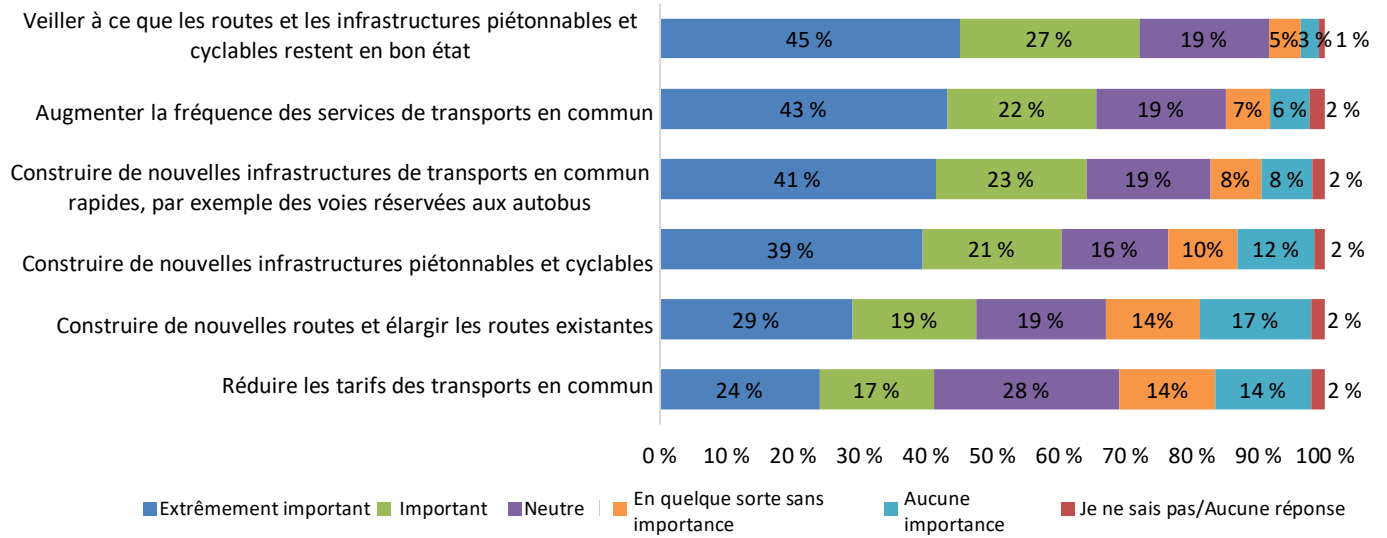


3.6 Priorités dans les investissements

Les résidents d'Ottawa qui ont répondu au sondage ont donné des précisions sur les secteurs du réseau de transport dans lesquels la Ville d'Ottawa devrait investir. Plus de sept sur 10 répondants d'Ottawa ont fait savoir qu'il était extrêmement important (45 %) ou important (27 %) de veiller à ce que les routes et les infrastructures piétonnables et cyclables existantes restent en bon état (figure 59). L'augmentation de la fréquence des services de transport en commun constituait en importance le deuxième secteur dans lequel la Ville devrait investir, suivie de la construction de différentes infrastructures nouvelles. Un peu plus de quatre répondants d'Ottawa sur 10 ont fait savoir qu'il serait extrêmement important (24 %) ou important (17 %) de réduire les tarifs des transports en commun.

Figure 59 : Secteurs du réseau de transport dans lesquels la Ville devrait investir pour les résidents d'Ottawa

(n = 3 090)



SECTION 4 : EXPÉRIENCES DES RÉSIDENTS DE GATINEAU DANS LE NAVETTAGE

Comme dans la section 3 consacrée ci-dessus aux expériences vécues dans le navettage à Ottawa, nous présentons dans cette section les résultats sur les expériences des résidents de Gatineau dans le navettage selon le mode de déplacement. En plus de présenter l'ensemble des résultats pour les résidents de Gatineau, nous faisons état, dans cette section, des différences selon les secteurs de la Ville de Gatineau (soit les sous-secteurs au sens défini ci-dessus dans la section 1.2) et d'après les facteurs démographiques, et nous mettons en lumière, dans les cas où elles sont intéressantes, toutes les différences importantes et flagrantes.

4.1 Déplacements en voiture et à motocyclette

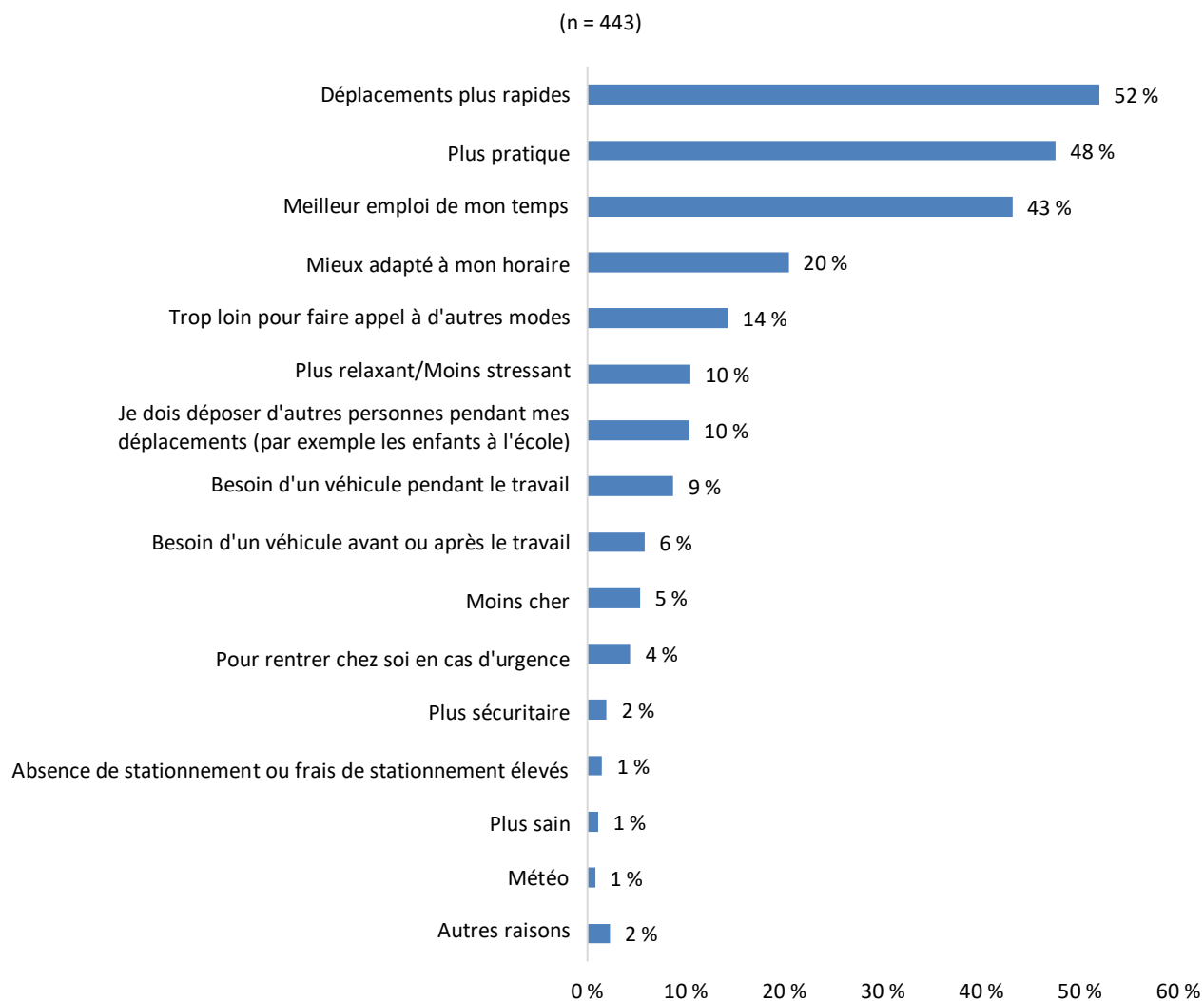
Les automobilistes de Gatineau, dont ceux qui se déplaçaient seuls dans leur voiture et les utilisateurs de véhicules transportant plusieurs passagers (par exemple le covoiturage en automobile ou en fourgonnette, le taxi ou l'autopartage), et ont apporté des précisions sur les raisons pour lesquelles leur véhicule constitue leur moyen de transport primaire. Les automobilistes qui se déplaçaient seuls dans leur voiture ont donné des précisions pour indiquer dans quelle mesure ils étaient disposés à payer des frais de stationnement et pour faire connaître l'impact de la congestion sur leurs déplacements. Les utilisateurs de véhicules transportant plusieurs passagers ont donné des précisions sur les personnes qu'ils transportaient et sur les moyens d'améliorer leurs déplacements.¹³

4.1.1 Raisons des déplacements en voiture et à motocyclette

La durée et la commodité des déplacements sont les deux premières raisons pour lesquelles on se déplace en voiture, seul ou en transportant d'autres passagers. Plus de la moitié des automobilistes de Gatineau qui se déplaçaient seuls dans leur voiture ont fait savoir qu'ils le faisaient parce qu'ils pouvaient ainsi se déplacer plus rapidement (52 %), et la moitié d'entre eux le faisaient parce que c'était plus pratique (48 %) (Figure 60).

¹³ La section consacrée à Ottawa comprenait des données pour quelques questions posées à ceux qui se déplaçaient essentiellement en faisant appel au covoiturage en automobile ou en fourgonnette et à l'autopartage. Toutefois, puisque seulement 22 répondants de Gatineau se déplaçaient essentiellement grâce à ces moyens, et en raison de la multiplicité des raisons pour lesquelles on se déplace en faisant appel à ces moyens, nous n'avons pas présenté ces données dans ces pages.

Figure 60 : Raisons pour lesquelles on se déplace en voiture à Gatineau



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

4.1.2 Prédisposition à payer les frais de stationnement

Les automobilistes qui se déplaçaient seuls à Gatineau étaient presque également répartis entre ceux qui payaient leurs frais de stationnement (48 %) et ceux qui ne les payaient pas (51 %) lorsqu'ils se rendent à leur travail ou à l'école ou lorsqu'ils s'acquittent d'autres engagements (figure 61). On a demandé aux automobilistes qui se déplaçaient seuls et qui ne payaient pas de frais de stationnement s'ils prendraient quand même leur voiture dans l'éventualité où ils devraient payer des frais de stationnement. Les résultats nous apprennent que :

- peu d'entre eux cesseraient de prendre leur voiture s'ils devaient payer des frais de stationnement (13 %);
- plus du tiers d'entre eux pourraient quand même prendre leur voiture, selon les frais de stationnement (35 %);

- la moitié parmi eux prendraient quand même leur voiture, qu'ils aient ou non des frais de stationnement à payer (50 %) (figure 62).

Figure 61 : Prédiposition à prendre la voiture si on paie les frais de stationnement – Gatineau

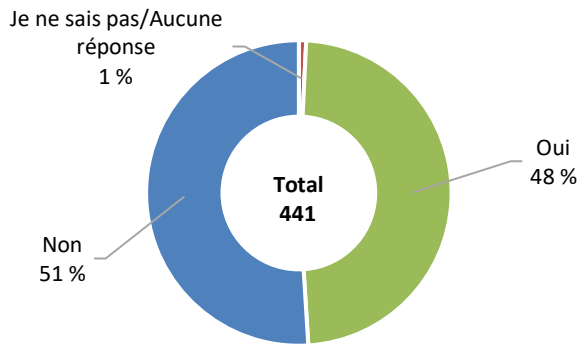
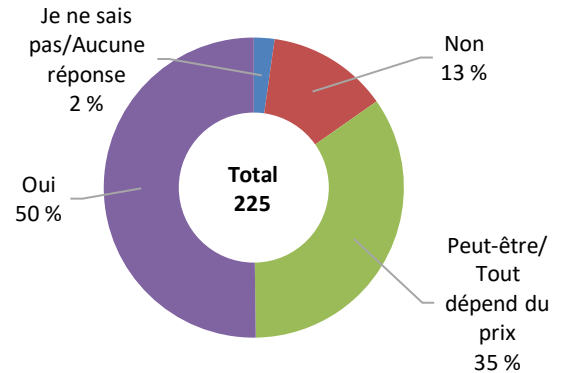
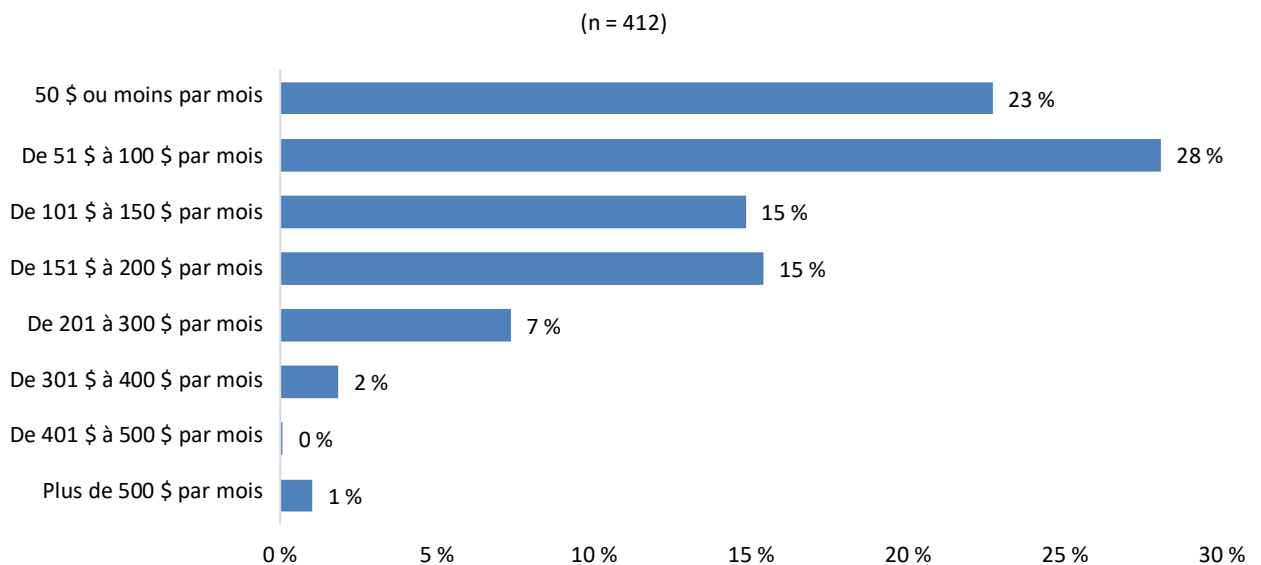


Figure 62 : Automobilistes prêts à prendre leur voiture s'ils payaient des frais de stationnement – Gatineau



On a demandé aux automobilistes qui se déplaçaient seuls dans leur voiture et qui payaient des frais de stationnement ou qui prendraient quand même leur voiture s'ils devaient payer le maximum des frais de stationnement dans quelle mesure ils seraient disposés à payer ces frais avant d'envisager de changer de mode de navette primaire, de changer d'emploi ou de déménager pour éviter d'avoir à payer plus de frais de stationnement. Les résultats nous apprennent que plus de la moitié d'entre eux étaient disposés à payer un maximum de 100 \$ ou moins par mois (51 %) (Figure 63).

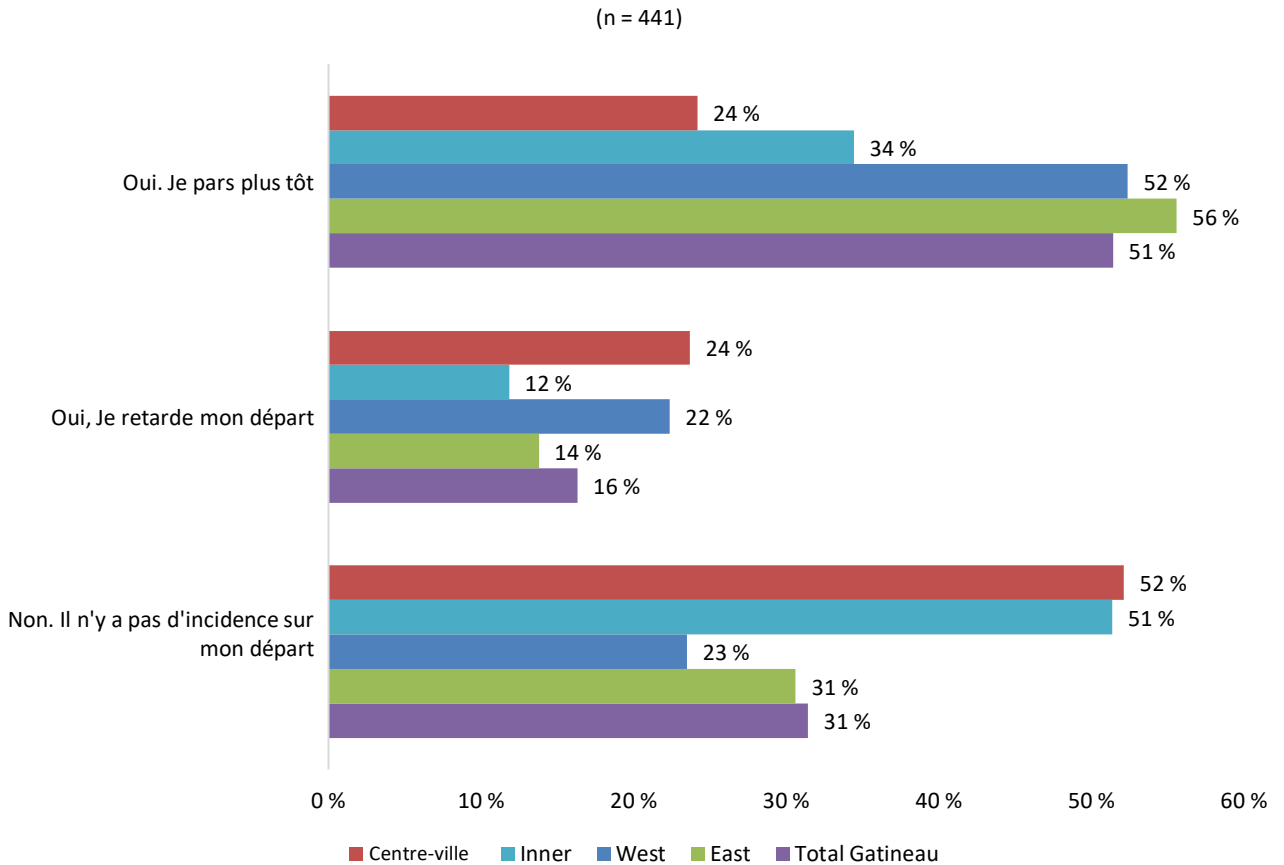
Figure 63 : Maximum des frais de stationnement par mois avant de penser à changer de mode de navette – Gatineau



4.1.3 Impact de la congestion sur les déplacements en navettage

Le niveau de congestion impactait différemment les déplacements des automobilistes à Gatineau. Pour la plupart d’entre eux, la congestion avait un impact sur le moment où ils partaient généralement pour se rendre au travail, à l’école ou pour s’acquitter d’autres engagements normaux. Plus des deux tiers des automobilistes de Gatineau qui se déplaçaient seuls dans leur voiture évitaient la congestion automobile en partant plus tôt (51 %) ou en retardant leur départ (16 %) (figure 64). Les stratégies adoptées pour amoindrir l’impact de la congestion automobile sur les déplacements effectués pour s’acquitter des engagements variaient selon le secteur de résidence. Par exemple, les répondants qui résidaient dans Gatineau Ouest ou dans Gatineau Est étaient deux fois plus susceptibles que ceux qui résidaient dans le centre-ville de Gatineau de partir plus tôt pour s’acquitter de leurs engagements normaux à cause de la congestion (52 % et 56 % contre 24 % respectivement).

Figure 64 : Impact de la congestion automobile sur les déplacements pour s’acquitter des engagements normaux par secteur de résidence – Gatineau

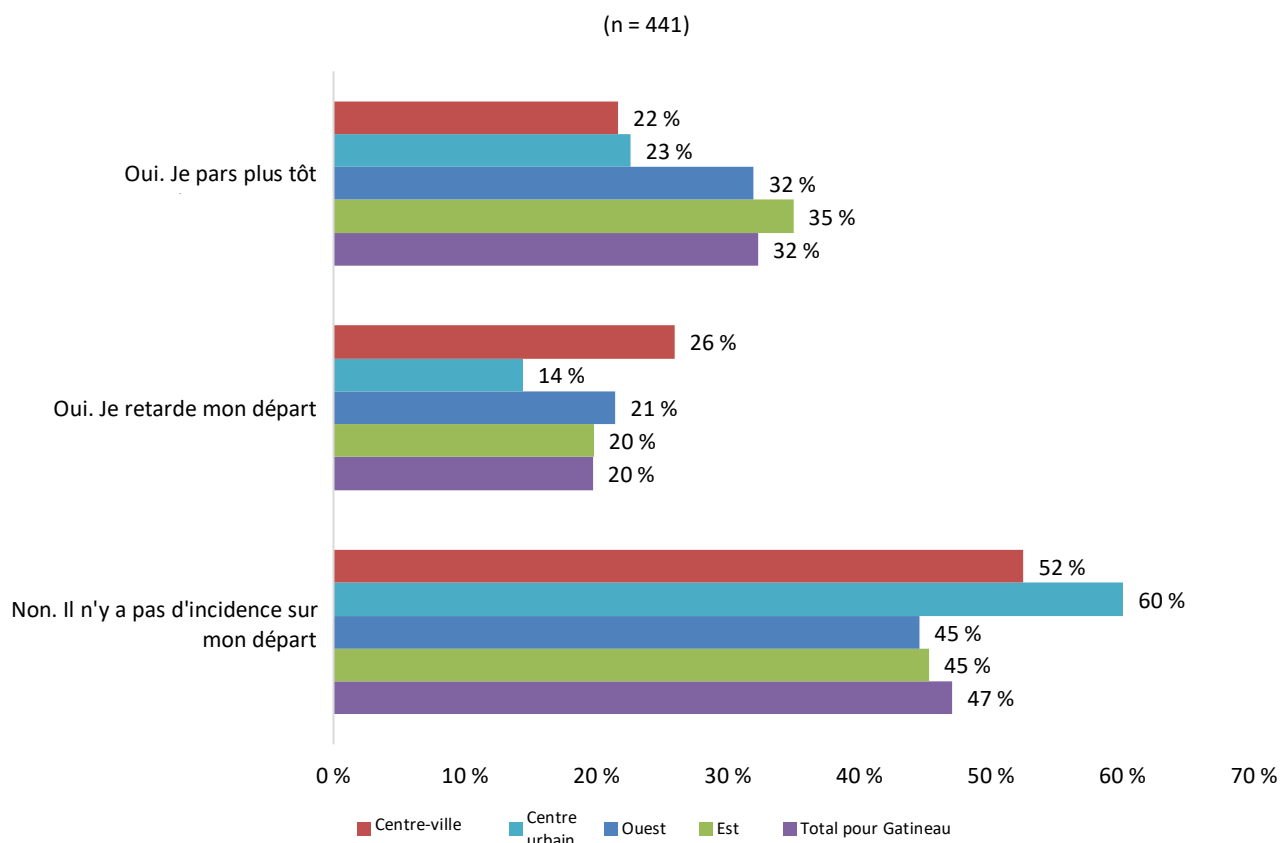


Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 % en raison des quelques cas dans lesquels les répondants ont dit qu’ils ne connaissaient pas la réponse ou n’ont pas répondu.

En rentrant du travail, de l’école ou après s’être acquitté d’autres engagements normaux, les automobilistes qui se déplacent seuls dans leur voiture à Gatineau avaient aussi changé leurs plans de déplacement à cause de la congestion automobile, mais dans une moindre mesure. Par comparaison, si plus des deux tiers des automobilistes de Gatineau qui se déplaçaient seuls dans leur voiture avaient changé, d’une manière ou d’une autre, leurs déplacements pour se rendre au travail, à l’école ou pour s’acquitter d’autres engagements

normaux (67 % pour l'ensemble de Gatineau, comme nous l'indiquons ci-dessus dans la figure 64), un peu plus de la moitié ont changé leurs déplacements pour rentrer de leur travail, de l'école ou après s'être acquittés d'autres engagements normaux en partant plus tôt (32 %) ou en retardant leur départ (20 %). Environ la moitié d'entre eux ont fait savoir que la congestion n'avait pas d'incidence sur leur heure de départ pour le trajet du retour (47 %) (figure 65)¹⁴

Figure 65 : Impact de la congestion automobile sur les déplacements pour rentrer du travail, de l'école ou pour rentrer chez soi après s'être acquitté d'autres engagements normaux – Gatineau



4.2 Utilisation des transports en commun

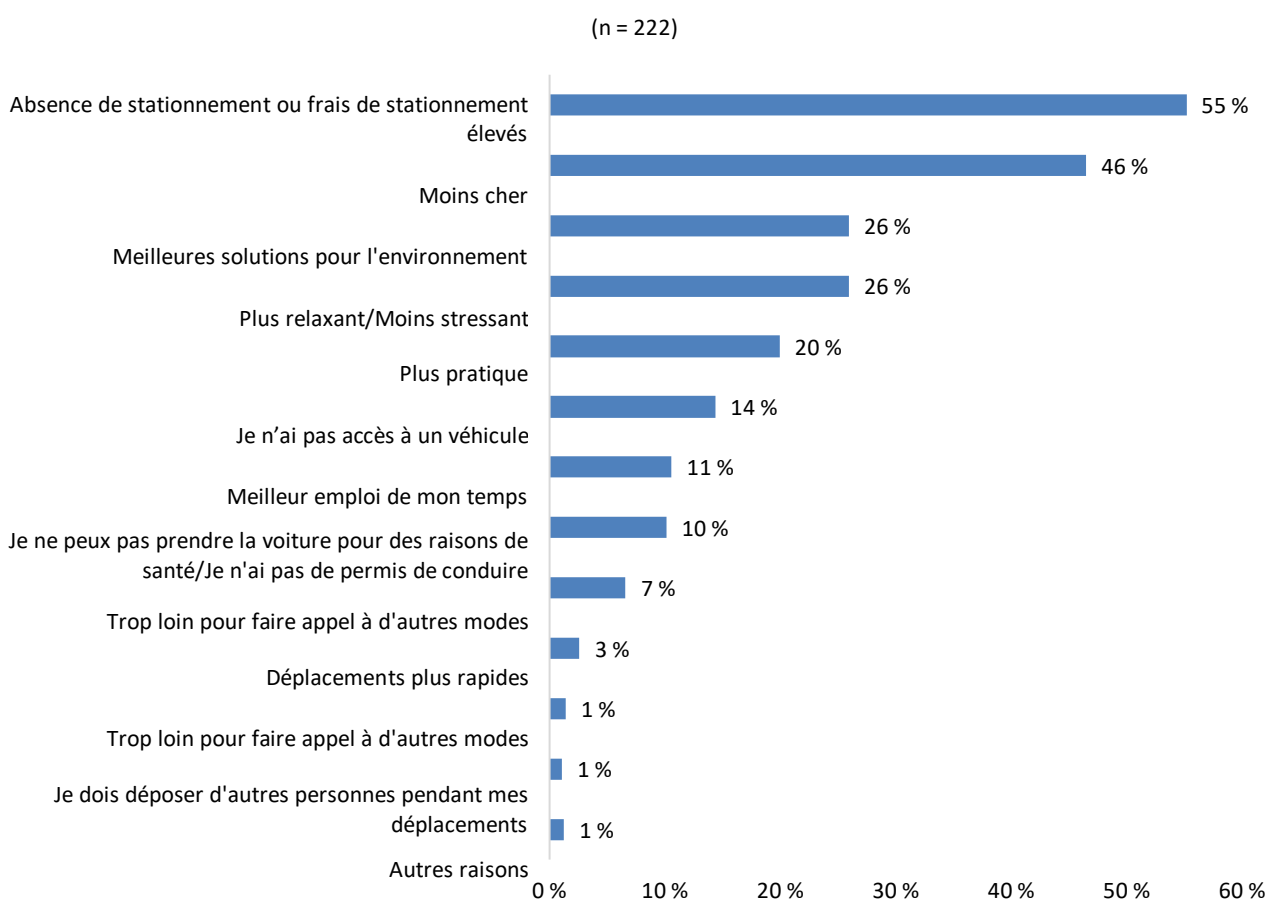
Les répondants de Gatineau dont le mode de navettage primaire était constitué des transports en commun ont donné des précisions sur les raisons pour lesquelles ils faisaient appel aux transports en commun, ont fait des recommandations pour améliorer leurs déplacements dans les transports en commun et ont fait état des facteurs qui les amèneraient à faire davantage appel aux transports en commun.

¹⁴ Les stratégies auxquelles ils faisaient appel pour circonscrire l'impact de la congestion sur les déplacements effectués pour rentrer à la maison après le travail, l'école ou après s'être acquittés d'autres engagements normaux n'étaient pas très différentes d'après le genre ou le groupe d'âge, et aucune tendance claire ne se faisait jour par groupe de revenus. Toutefois, les réponses selon lesquelles les automobilistes « partaient plus tôt » et « pour lesquels il n'y avait pas d'impact sur l'heure de leur départ » variaient considérablement selon le secteur de résidence.

4.2.1 Raisons pour lesquelles on fait appel aux transports en commun

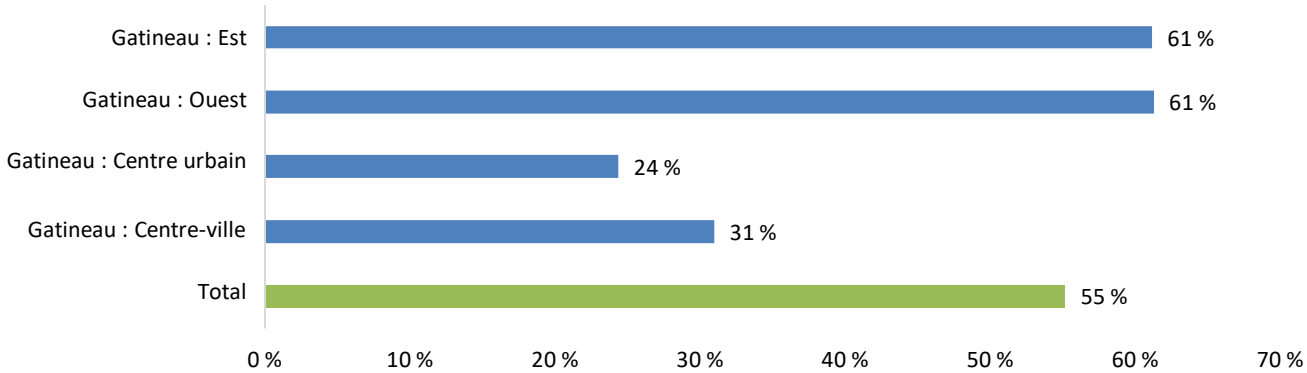
Le coût des autres modes de navettage et l'abordabilité sont les deux premières raisons pour lesquelles les répondants faisaient appel aux transports en commun à Gatineau. En fait, plus de la moitié des usagers des transports en commun ont fait savoir qu'ils prenaient les transports en commun parce qu'il n'y avait pas de places de stationnement pour leur voiture ou à cause des frais de stationnement (figure 66). La prévalence de cette raison variait considérablement selon le secteur de Gatineau. Par exemple, les usagers des transports en commun qui habitent dans Gatineau Ouest et dans Gatineau Est étaient plus susceptibles de se déplacer dans les transports en commun parce qu'il n'y avait pas de places de stationnement pour les voitures ou parce que les frais de stationnement étaient chers par rapport à ceux qui habitaient dans le centre urbain de Gatineau (61 % et 61 % contre 24 %) (figure 67). Plus de quatre usagers des transports en commun sur 10 ont fait savoir qu'ils prenaient les transports en commun parce que ce mode de navettage était moins cher (46 %) (figure 66). Selon les autres raisons courantes pour lesquelles les répondants prenaient les transports en commun, ce mode de navettage était meilleur pour l'environnement par rapport à la voiture (26 %), était plus relaxant (26 %) et était plus pratique (20 %).

Figure 66 : Raisons pour lesquelles on faisait appel aux transports en commun – Gatineau



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

Figure 67 : Déplacements dans les transports en commun parce qu'il n'y a pas de places de stationnement pour les voitures ou que les frais de stationnement sont chers par sous-secteur de Gatineau

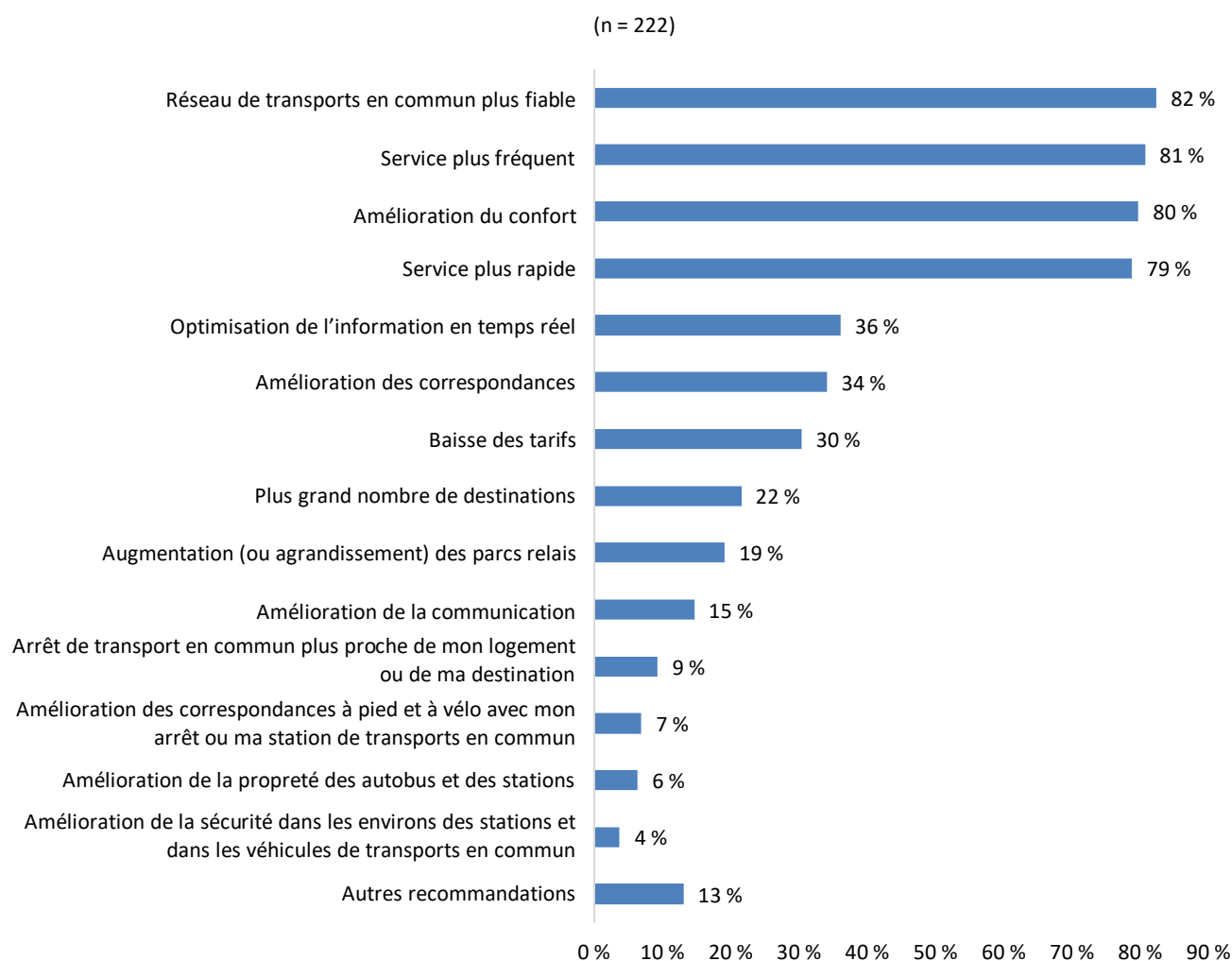


4.2.2 Recommandations pour l'amélioration des services de transports en commun

Les usagers des transports en commun de Gatineau ont apporté des précisions sur les moyens d'améliorer les services de transports en commun. La majorité des usagers des transports en commun de Gatineau ont recommandé d'améliorer la fiabilité du réseau de transports en commun (82 %), de rehausser la fréquence du service (81 %), d'améliorer le confort (80 %) et d'accélérer le service (figure 68). Plus du tiers des usagers des transports en commun ont fait savoir que l'on pourrait améliorer les services de transport en commun en optimisant l'information en temps réel (36 %) et en améliorant les correspondances (34 %).¹⁵

¹⁵ Les principales recommandations faites pour améliorer les services de transport en commun ne variaient pas considérablement selon le sous-secteur de Gatineau.

Figure 68 : Recommandations pour améliorer les transports en commun d'après les usagers des transports en commun habitant à Gatineau¹⁶



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

4.2.3 Facteurs qui permettraient d'augmenter l'utilisation des transports en commun

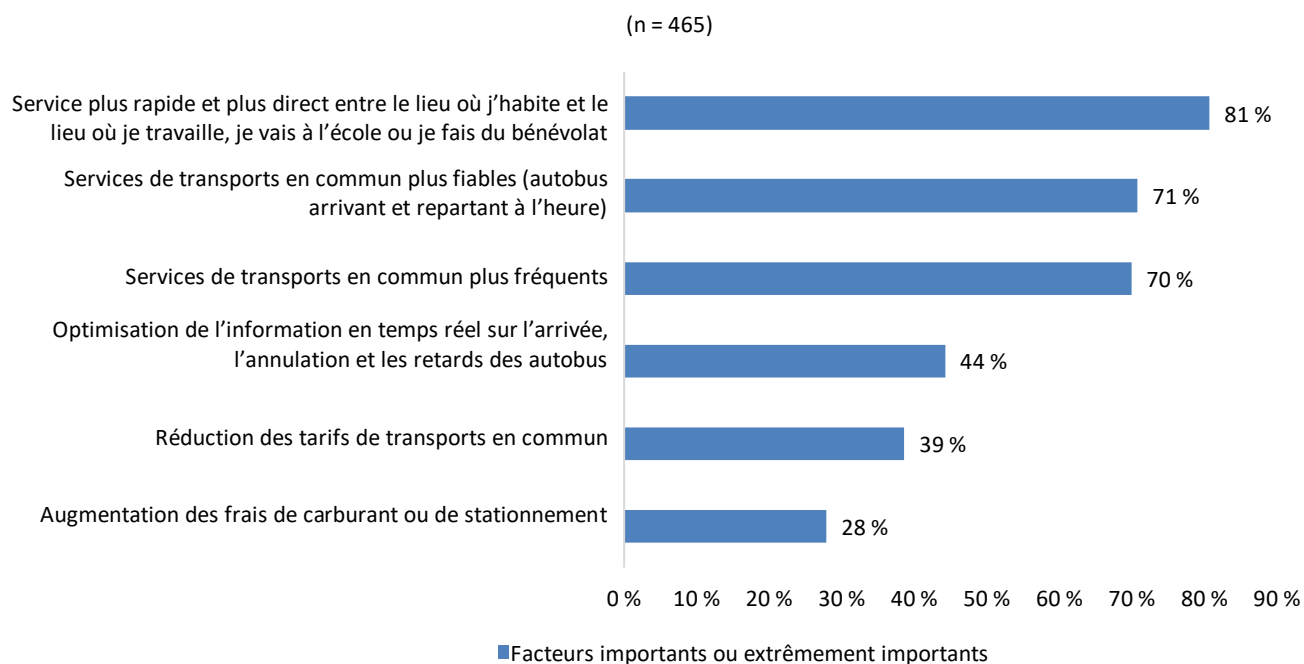
Les automobilistes qui se déplaçaient seuls et les répondants qui faisaient appel au covoiturage en automobile ou en fourgonnette, à un taxi ou à l'autopartage à Gatineau ont apporté des précisions sur les facteurs qui les amèneraient à se déplacer dans les transports en commun.¹⁷ Les résultats nous ont appris que « le service plus rapide et plus direct » (81 % des répondants ont fait savoir que c'était important ou extrêmement important) était le premier facteur qui les amènerait à prendre les transports en commun; ce facteur était suivi de « l'amélioration de la fiabilité des services de transport en commun » (71 %), puis de l'« accroissement de la fréquence des services de transport en commun » (70 %) (figure 69). Moins de quatre sur 10 d'entre eux ont

¹⁶ Bien que les résidents de Gatineau prennent probablement les autobus de la STO, il se peut qu'ils aient également pris les autobus et les trains d'OC Transpo.

¹⁷ Les répondants ont noté plusieurs facteurs sur un barème de 1 à 5 points, dans lequel la note 1 désigne les facteurs qui ne sont pas importants, et la note 5, les facteurs extrêmement importants.

fait savoir que la réduction des tarifs de transport en commun les amènerait à emprunter les transports en commun (39 %).

Figure 69 : Facteurs importants ou extrêmement importants qui amèneraient à faire davantage appel aux transports en commun – Gatineau



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

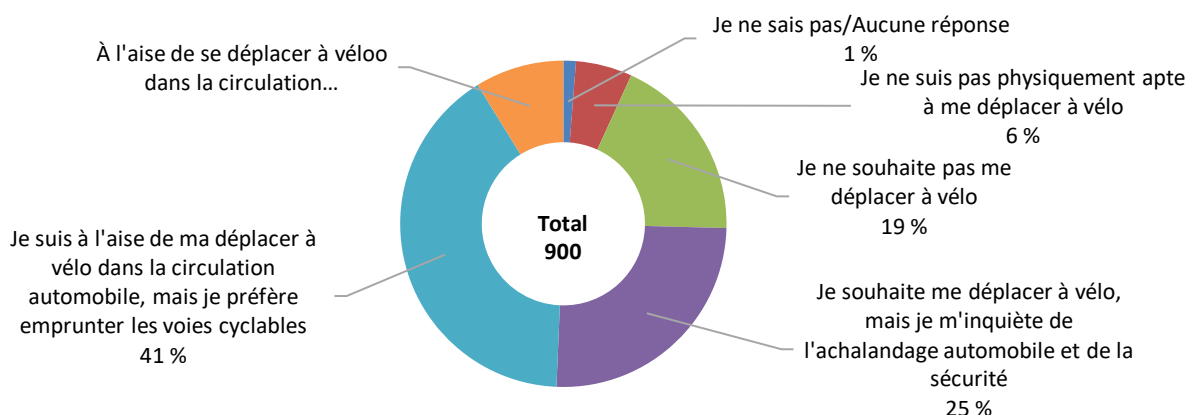
4.3 Déplacements à vélo

Les répondants de Gatineau ont donné des précisions sur leur opinion à propos des déplacements à vélo et ont fait savoir s'ils ne s'étaient jamais déplacés à vélo pour une raison ou une autre. Ceux dont le vélo est le mode de navettage ont donné des précisions sur les raisons pour lesquelles ils se déplaçaient à vélo, sur la durée et la fréquence de leurs déplacements et sur la disponibilité des installations adaptées aux vélos. Les répondants différents de ceux dont le vélo est le mode de navettage primaire ont donné des précisions sur les raisons pour lesquelles ils ne se déplaçaient pas à vélo.

4.3.1 Attitudes et pratiques dans les déplacements à vélo

Tous les répondants de Gatineau, sans égard à leur statut de navetteur et à leur mode de navettage primaire, ont été invités à dire ce qu'ils pensaient des déplacements à vélo, et à exprimer leur intérêt pour ces déplacements. Plus de quatre répondants de Gatineau sur 10 ont fait savoir qu'ils étaient à l'aise de se déplacer à vélo dans la circulation automobile, mais qu'ils préféreraient emprunter les voies cyclables (41 %), et le quart souhaitaient se déplacer à vélo, mais s'inquiétaient de l'achalandage automobile et de la sécurité (25 %) (figure 70). Le cinquième environ des répondants de Gatineau ne souhaitaient pas se déplacer à vélo (19 %). Peu de répondants ont fait savoir qu'ils étaient à l'aise de se déplacer à vélo dans la circulation automobile (9 %).

Figure 70 : Attitudes vis-à-vis des déplacements à vélo – Gatineau



On a aussi posé aux répondants de Gatineau des questions sur la durée ou la distance maximale de leurs éventuels déplacements à vélo à intervalles réguliers, s'ils avaient un nouvel emploi ou qu'ils s'installaient dans un nouveau quartier. Les répondants de Gatineau qui ont parlé d'une durée maximale étaient disposés à consacrer au plus 31 minutes en moyenne à leurs déplacements, et aucune différence importante n'a été constatée par sous-secteur de Gatineau (figure 71). Les répondants de Gatineau qui ont parlé d'une distance maximale étaient disposés à parcourir en moyenne au plus 13 kilomètres, et on n'a relevé aucune différence importante par sous-secteur d'Ottawa.

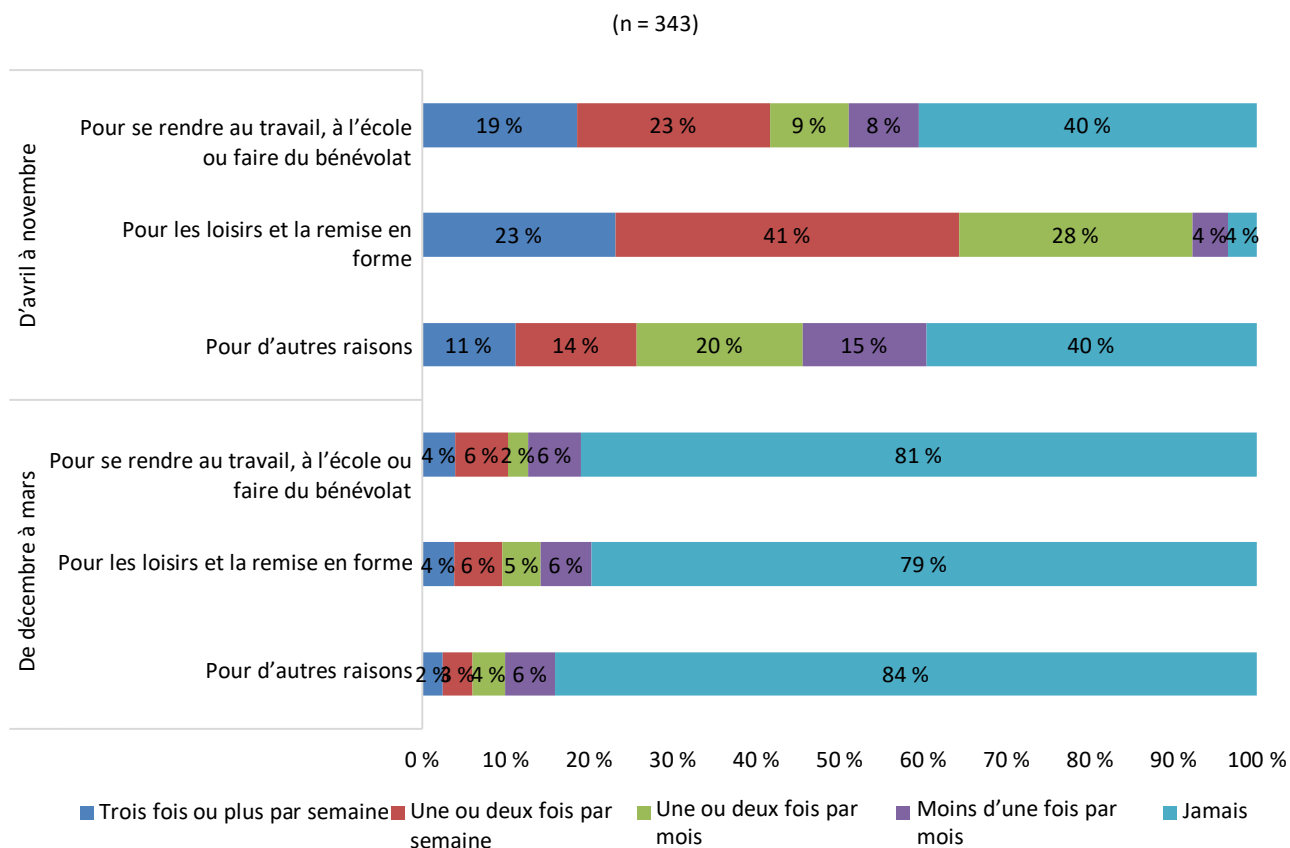
Figure 71 : Durée moyenne tolérable des déplacements à vélo à Gatineau

Durée ou distance maximale souhaitable dans les déplacements à vélo	Total pour Gatineau (n = 900)	Sous-secteurs de Gatineau			
		Centre-ville (n = 37)	Centre urbain intérieur (n = 137)	Ouest (n = 291)	Est (n = 434)
Durée moyenne en minutes	31	33	32	34	29
Distance moyenne en kilomètres	13	11	12	13	12

Note : Certains répondants ont parlé de la distance, certains ont parlé de la durée et d'autres ont parlé des deux à la fois. On ne sait pas vraiment si les répondants ont pensé, dans leurs réponses, au lien entre la distance à parcourir à vélo et la durée de leurs déplacements à vélo. La taille de l'échantillon de chaque cellule varie entre 6 à 564 répondants.

On a demandé aux répondants de Gatineau, sans égard à leur mode de navettage primaire, s'ils se déplaçaient à vélo plus d'une fois par mois pour une raison ou une autre. On a demandé à ceux qui se déplaçaient effectivement à vélo (50 %) à quelle fréquence ils le faisaient généralement pour certaines raisons, par saison. La proportion des répondants qui ne prenaient jamais leur vélo pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire du bénévolat a augmenté pour passer de 40 % en avril-novembre à 81 % en décembre-mars, probablement en raison des conditions météorologiques (figure 72). Dans l'ensemble, la proportion des répondants qui se déplaçaient à vélo pour une raison précise variait considérablement par saison. Par exemple, alors qu'environ quatre répondants sur 10 se déplaçaient à vélo une ou deux fois par semaine pour leurs loisirs et leur remise en forme entre avril et novembre (41 %), peu de répondants se déplaçaient à vélo selon la même fréquence et pour la même raison entre décembre et mars (6 %).

Figure 72 : Fréquence des déplacements à vélo pour certaines raisons par saison à Gatineau

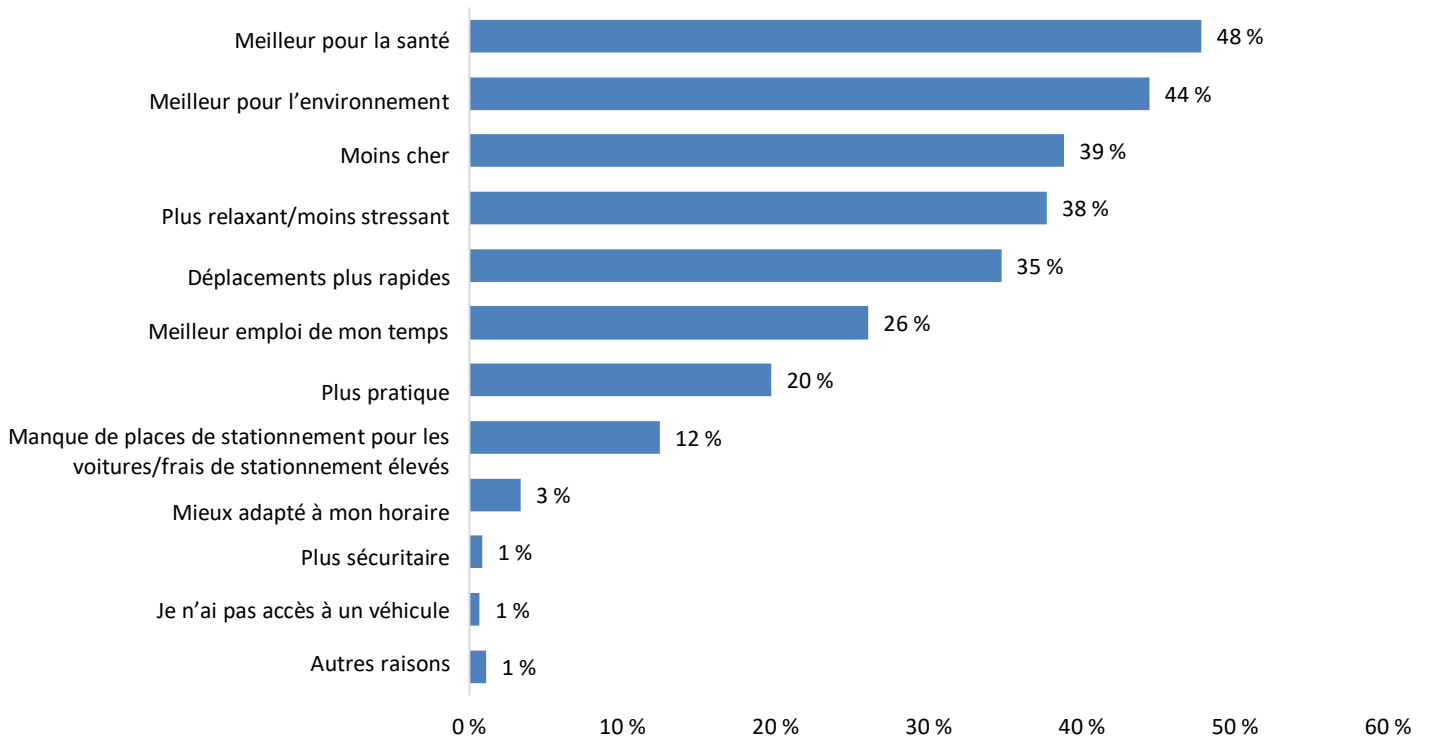


4.3.2 Raisons pour se déplacer à vélo

Les répondants de Gatineau qui se déplaçaient à vélo pour se rendre à leur travail, à l'école ou pour s'acquitter de leurs autres engagements normaux ont donné des précisions sur les raisons pour lesquelles ils avaient fait du vélo leur mode de navettage primaire. Presque la moitié des cyclistes dont le vélo était le mode de navettage primaire préféraient ce mode parce qu'il était plus sain (48 %) (figure 73). Plus de quatre sur 10 d'entre eux ont fait savoir que les déplacements à vélo étaient meilleurs pour l'environnement (44 %), et environ quatre sur 10 ont fait savoir que les déplacements à vélo étaient moins chers (39 %) ou plus relaxants (38 %).

Figure 73 : Raisons pour se déplacer à vélo à Gatineau

(n = 69)

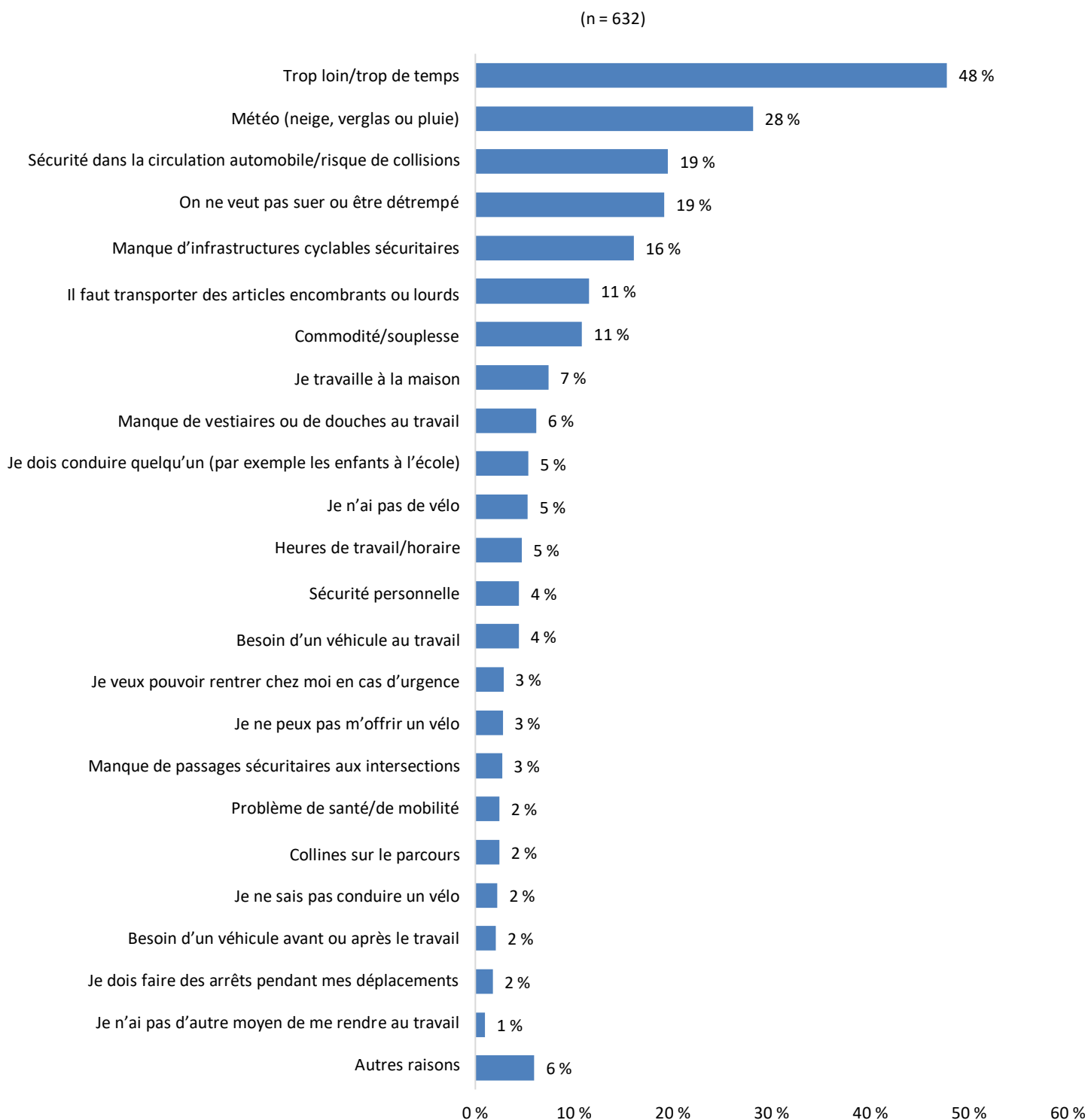


Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

4.3.3 Raisons de ne pas se déplacer à vélo

Les répondants de Gatineau qui faisaient appel à d'autres modes de navette primaires que le vélo ont donné des précisions sur les raisons pour lesquelles ils ne se déplaçaient pas à vélo pour se rendre à leur travail, à l'école ou pour s'acquitter de leurs autres engagements normaux. Environ la moitié d'entre eux ne prenaient pas leur vélo parce que leur destination était trop lointaine ou qu'il fallait trop de temps pour se déplacer (48 %) (figure 74). Près du tiers d'entre eux ne prenaient pas leur vélo à cause des conditions météorologiques comme la neige, le verglas ou la pluie (28 %); environ un cinquième d'entre eux ne se déplaçaient pas à vélo parce qu'ils s'inquiétaient de la sécurité dans la circulation automobile (19 %) ou qu'ils ne voulaient pas suer ou se mouiller (19 %).

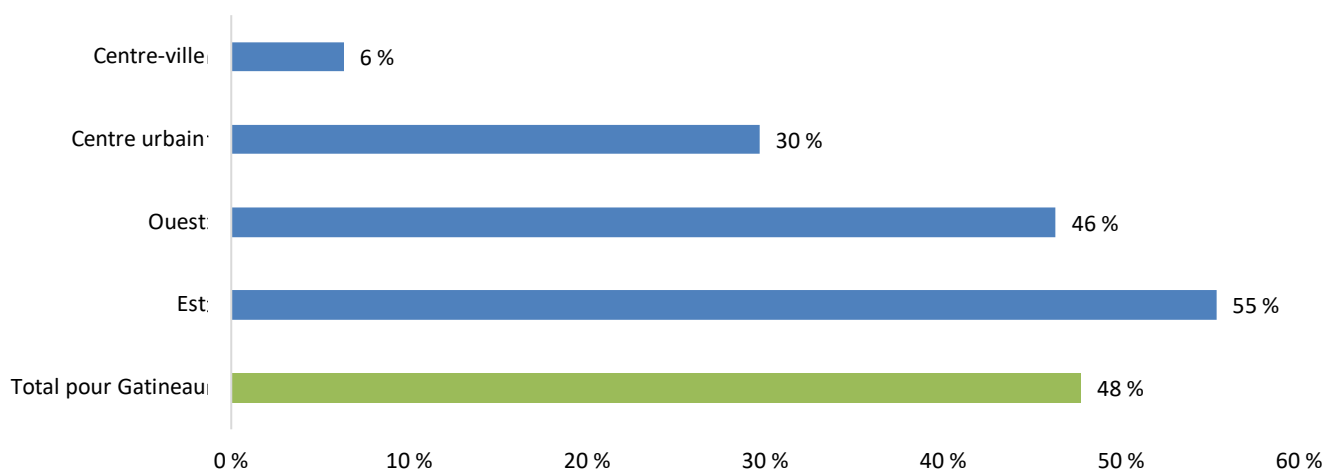
Figure 74 : Raisons de ne pas se déplacer à vélo à Gatineau



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

La proportion des répondants qui ne se déplaçaient pas à vélo parce que leur destination était trop lointaine variait considérablement par secteur de résidence. Sans surprise, cette raison était plus courante dans les zones de banlieue de Gatineau (55 % dans l'Est et 46 % dans l'Ouest) que dans le centre urbain de Gatineau (30 %) (figure 75).¹⁸

Figure 75 : Navetteurs qui ne se déplacent pas à vélo parce que leur destination est trop lointaine, par sous-secteur de Gatineau



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

4.3.4 Distance et fréquence des déplacements à vélo

Les cyclistes dont le vélo est le mode de navettage primaire ont déclaré la durée à compter ou la distance à franchir entre leur logement et leur lieu de travail, l'école ou leurs autres engagements normaux. Les cyclistes dont le vélo est le mode de navettage primaire à Gatineau qui ont donné une durée réelle consacraient 28 minutes (en moyenne) à leurs déplacements à vélo pour se rendre à leur destination, et ceux qui ont indiqué la distance réelle parcouraient à vélo plus de 10 kilomètres pour se rendre à leur destination (figure 76).¹⁹

Figure 76 : Distance des déplacements à vélo à Gatineau

Durée et distance des déplacements à vélo	Total pour Gatineau (n = 69)
Durée en minutes	28
Distance en kilomètres	10

Note : Certains répondants ont parlé de la distance, certains ont parlé de la durée et d'autres ont parlé des deux à la fois. On ne sait pas vraiment si les répondants ont pensé, dans leurs réponses, au lien entre la distance à parcourir à vélo et la durée de leurs déplacements à vélo.

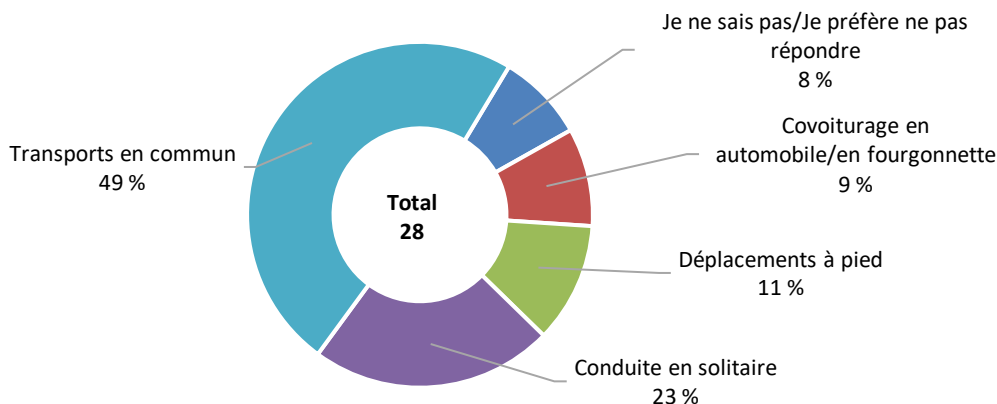
¹⁸ La proportion pour le centre-ville de Gatineau est établie d'après un cas; c'est pourquoi nous ne l'avons pas comparée aux proportions calculées pour les autres secteurs de Gatineau.

¹⁹ Nous avons omis l'analyse de la durée et de la distance des déplacements à vélo en raison de la taille trop modeste des échantillons des sous-secteurs (moins de 30 cas pour chaque sous-secteur).

4.3.5 Modes de déplacements différents du vélo en hiver

On a demandé aux cyclistes de Gatineau qui ne se déplaçaient pas à vélo pour se rendre à leur travail, à l'école ou pour faire du bénévolat de décembre à mars à quels autres modes de navettage ils faisaient le plus souvent appel durant l'hiver. Les transports en commun (49 %), puis la voiture sans passagers (23 %) étaient les modes de navettage les plus répandus, à part le vélo, durant l'hiver (figure 77). Plus d'un cycliste sur 10 préférait se déplacer à pied plutôt que dans les transports en commun ou en voiture (11 %).

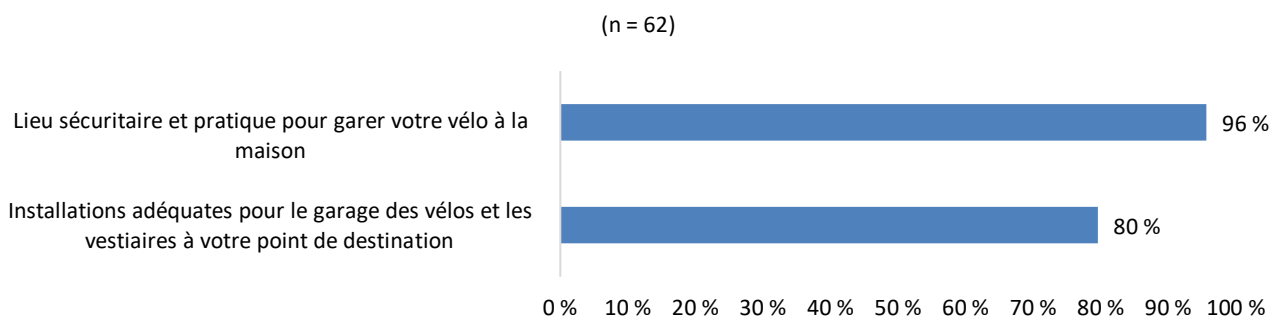
Figure 77 : Modes de navettage distincts du vélo durant l'hiver – Gatineau



4.3.6 Infrastructures cyclables

Presque tous les cyclistes dont le vélo est le mode de navettage primaire à Gatineau ont fait savoir qu'ils avaient eu accès à des lieux sécuritaires et pratiques pour garer leur vélo à la maison (96 %); la majorité d'entre eux ont eu accès à des installations adéquates de garage des vélos et à des vestiaires adaptés à leur point de destination (80 %) (figure 78).

Figure 78 : Disponibilité des infrastructures cyclables à la maison et aux points de destination – Gatineau



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont répondu « oui ».

4.4 Déplacements à pied

Les répondants de Gatineau ont donné des précisions sur leurs attitudes à propos des déplacements à pied, des raisons pour lesquelles ils se déplacent à pied, de la durée des trajets et des saisons, ainsi que de leur satisfaction dans leurs déplacements à pied.

4.4.1 Attitudes à propos des déplacements à pied

Sans égard à leur statut de navetteur et à leur mode de navettage primaire, les répondants de Gatineau ont donné des précisions sur la durée ou la distance maximale, en moyenne, de leurs déplacements à pied pour se rendre à leurs destinations à intervalles réguliers, s'ils avaient un nouvel emploi ou qu'ils s'installaient dans un nouveau quartier. Les répondants de Gatineau qui ont précisé une durée maximale étaient disposés à se déplacer à pied pendant 26 minutes en moyenne tout au plus; nous avons relevé d'importantes variations par sous-secteur de Gatineau (figure 79). Les répondants de Gatineau Est étaient disposés à consacrer moins de temps à leurs déplacements à pied que les répondants des autres secteurs.²⁰

Figure 79 : Limites moyennes dans les déplacements à pied des navetteurs à Gatineau

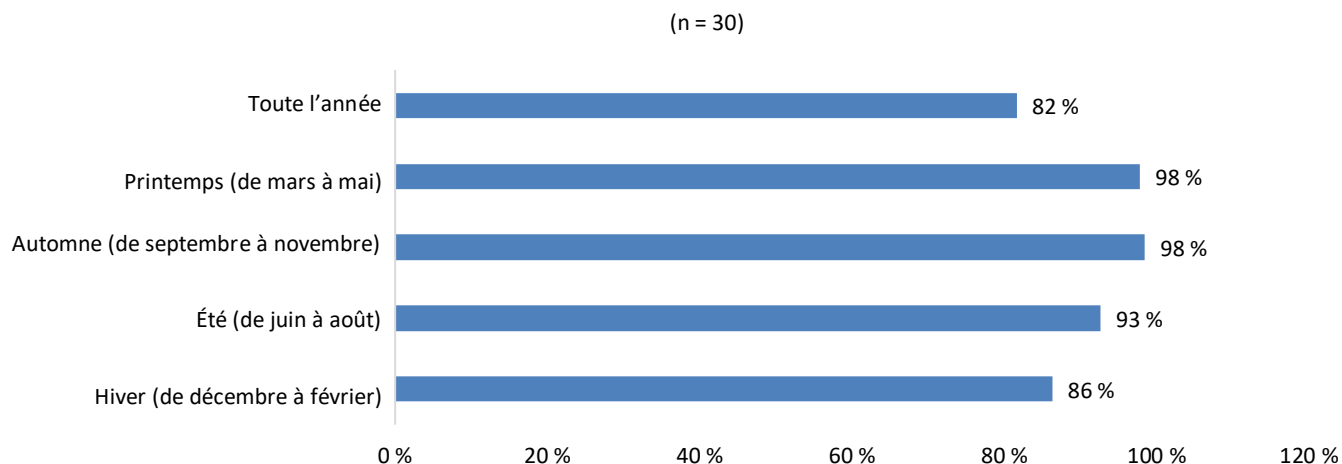
Durée ou distance maximale	Total Gatineau (n = 900)	Sous-secteurs de Gatineau			
		Centre-ville (n = 37)	Centre urbain intérieur (n = 137)	Ouest (n = 291)	Est (n = 434)
Durée moyenne en minutes	26	32	28	27	23
Distance moyenne en kilomètres	4	5	4	5	4

Note : Certains répondants ont parlé de la distance, certains ont parlé de la durée et d'autres ont parlé des deux à la fois. On ne sait pas vraiment si les répondants ont pensé, dans leurs réponses, au lien entre la distance à parcourir à vélo et la durée de leurs déplacements à vélo. La taille de l'échantillon de chaque cellule varie entre 5 et 755 répondants.

4.4.2 Déplacements à pied durant toute l'année

Les piétons de Gatineau dont les déplacements à pied constituent le mode de navettage primaire ont donné des précisions sur les saisons ou les périodes de l'année au cours desquelles ils se déplaçaient à pied pour se rendre à leur destination. Les résultats nous apprennent que la plupart d'entre eux se rendaient à pied à leur destination toute l'année (82 %) (figure 80).

Figure 80 : Saisons ou périodes de l'année au cours desquelles les répondants se déplaçaient à pied pour se rendre à leur destination – Gatineau



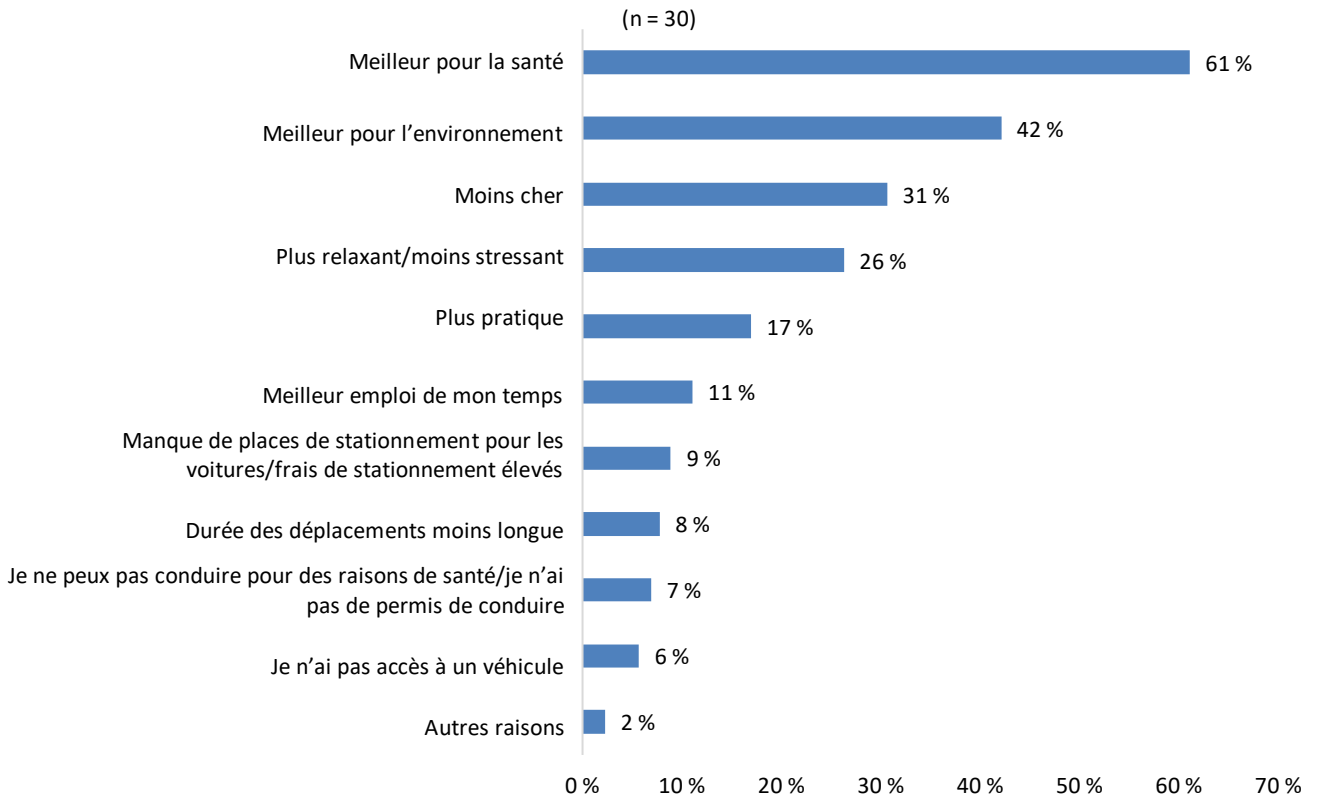
²⁰ Compte tenu de la taille modeste de l'échantillon (n = 30) des répondants qui ont fait savoir que les déplacements à pied constituaient leur mode de navettage primaire, il faut interpréter les pourcentages avec circonspection.

Note : La barre portant la mention « Toute l'année » indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné ce choix de réponse. Les barres correspondant aux autres saisons indiquent le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque saison et le pourcentage des répondants qui ont sélectionné « Toute l'année ».

4.4.3 Raisons pour lesquelles les répondants se déplaçaient à pied

Les répondants de Gatineau dont les déplacements à pied constituaient le mode de navettage primaire ont donné des précisions sur les raisons pour lesquelles il s'agissait de leur mode de navettage primaire. La plupart des piétons préféraient se déplacer à pied parce que c'était plus sain (61 %) (figure 81). Plus de quatre piétons sur 10 dont les déplacements à pied constituaient le mode de navettage primaire ont fait savoir que ce mode de déplacement était meilleur pour l'environnement (42 %). Selon les autres raisons les plus courantes de se déplacer à pied, ce mode de navettage était moins cher (31 %) et plus relaxant (26 %).

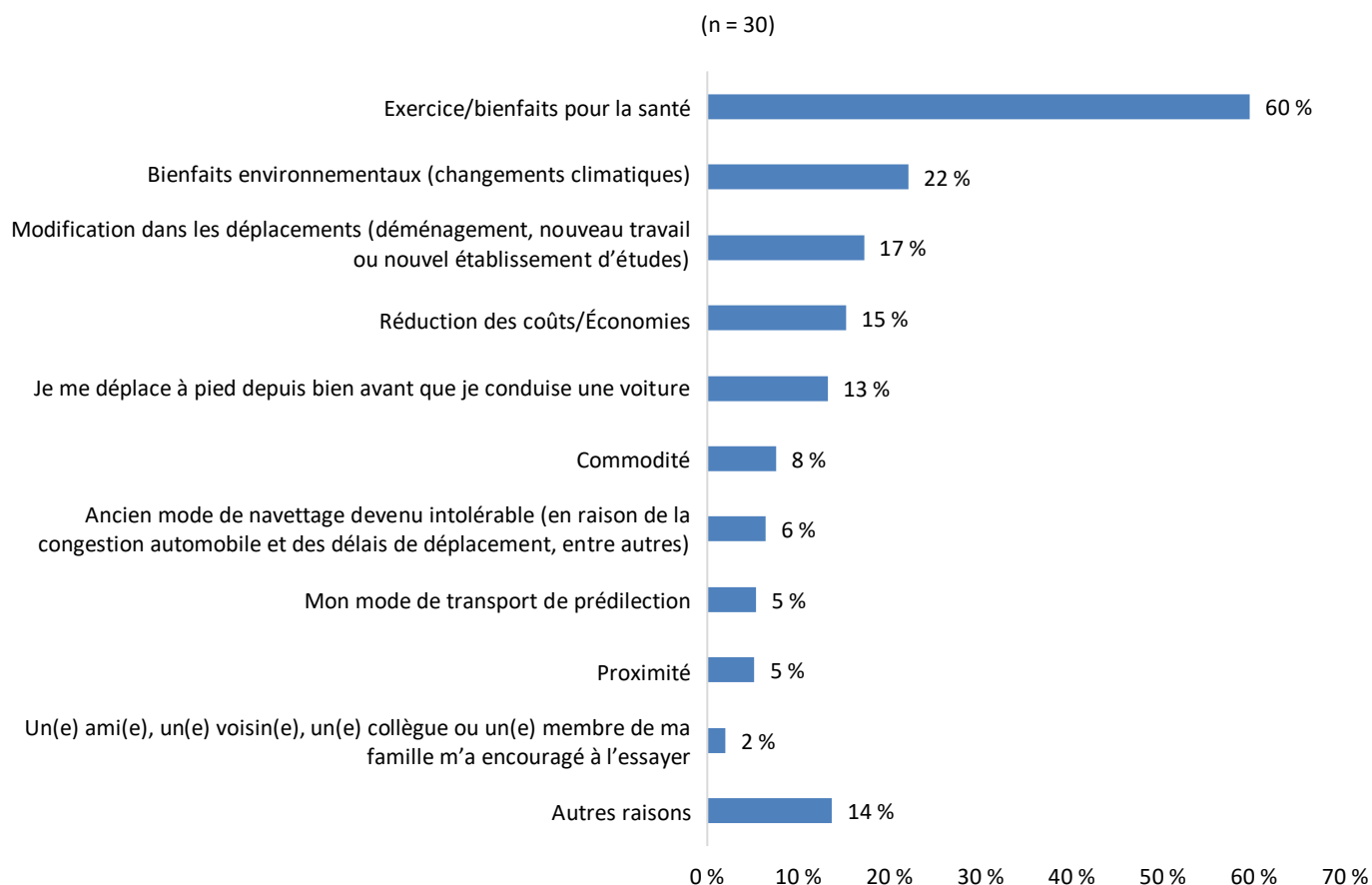
Figure 81 : Raisons pour lesquelles les répondants se déplaçaient à pied à Gatineau



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

On a aussi demandé aux répondants de Gatineau dont les déplacements à pied constituaient le mode de navettage primaire de donner les raisons pour lesquelles ils avaient décidé de commencer à se rendre à pied à leur destination. La majorité dont les déplacements à pied constituaient le mode de navettage primaire ont commencé à se déplacer à pied parce qu'il s'agissait d'un bon exercice qui apporte des bienfaits pour la santé (60 %). Presque le quart d'entre eux ont fait savoir qu'ils avaient commencé à se déplacer à pied en raison des bienfaits pour l'environnement (22 %) (figure 82).

Figure 82 : Raisons pour lesquelles les répondants ont commencé à se déplacer à pied à Gatineau



Note : Chaque barre indique le pourcentage des répondants qui ont sélectionné chaque choix de réponse. Il se peut que la somme des pourcentages soit supérieure à 100 %.

4.5 Télétravail

Dans cette section, nous présentons les constats à propos du télétravail pour les résidents de Gatineau qui étaient des travailleurs, sans égard à leur statut de navetteur et à leur mode de navettage.

4.5.1 Incidence du télétravail

La majorité des travailleurs de Gatineau ont fait savoir qu'ils travaillaient exclusivement à domicile (9 %) ou qu'ils avaient un régime de travail hybride (57 %) (figure 83). Ceux qui travaillaient à la maison exclusivement étaient plus susceptibles d'être au service d'un employeur (78 %), que d'être travailleurs autonomes (16 %) ou les deux à la fois (5 %) (figure 84). Un tiers des travailleurs de Gatineau travaillaient exclusivement hors de chez eux (33 %) (figure 83), essentiellement parce qu'ils ne pouvaient pas se prévaloir de l'option du télétravail (79 %) (figure 85).

Figure 83 : Incidence du télétravail à Gatineau

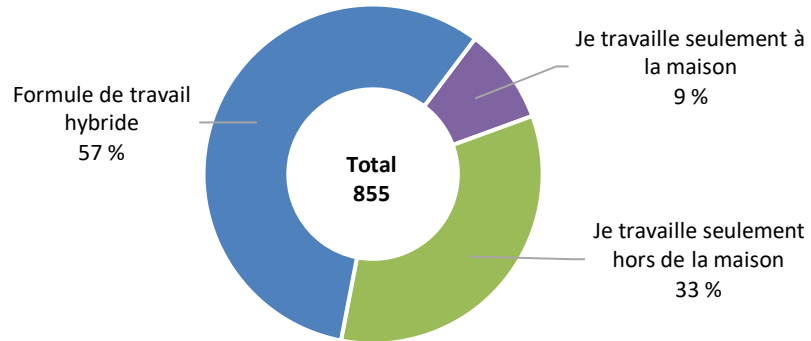


Figure 84 : Statut professionnel des résidents d'Ottawa qui travaillaient exclusivement à la maison – Gatineau

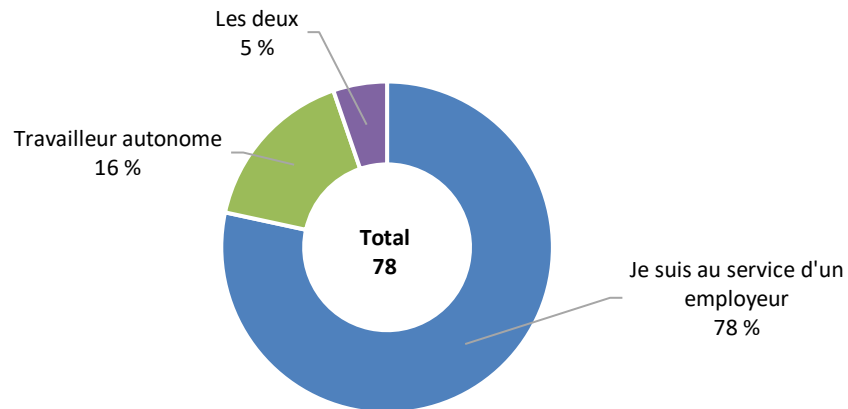
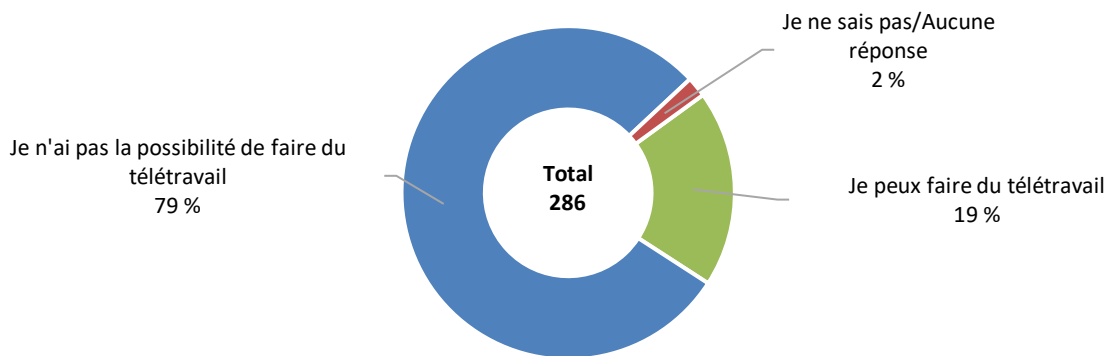


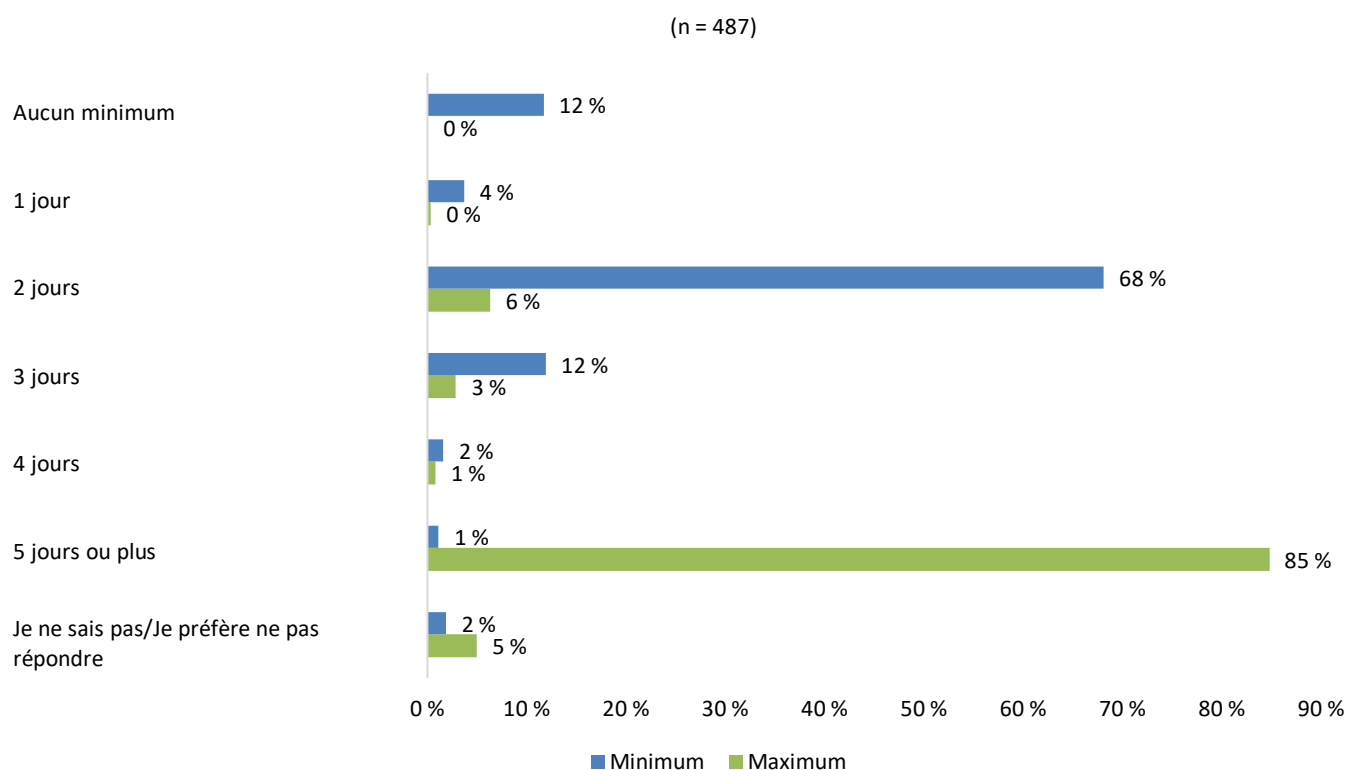
Figure 85 : Option du télétravail parmi les résidents de Gatineau qui travaillaient exclusivement hors de la maison – Gatineau



4.5.2 Nombre de jours de travail sur les lieux et de télétravail

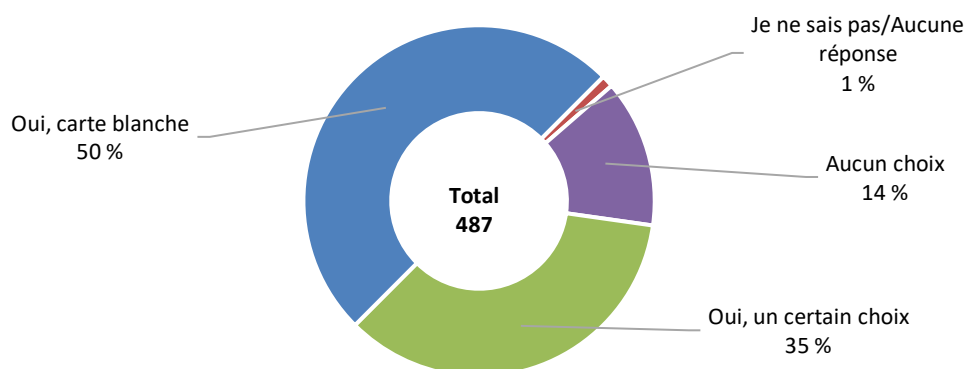
Ce sondage a permis de réunir, auprès des travailleurs hybrides, des précisions sur le nombre minimal et le nombre maximal de jours pendant lesquels leur employeur les obligeait à travailler au bureau chaque semaine. Environ sept travailleurs hybrides de Gatineau sur 10 ont fait savoir qu'ils devaient être présents au bureau à raison d'au moins deux jours par semaine (68 %), alors que plus de huit travailleurs hybrides sur 10 passaient un maximum de cinq jours ou plus chaque semaine au bureau (85 %) (figure 86).

Figure 86 : Nombre minimal et nombre maximal de jours de travail au bureau chaque semaine en moyenne – Gatineau



La plupart des travailleurs hybrides avaient soit carte blanche (50 %), soit un certain choix (35 %) pour les jours pendant lesquels ils travaillaient à la maison (figure 87).

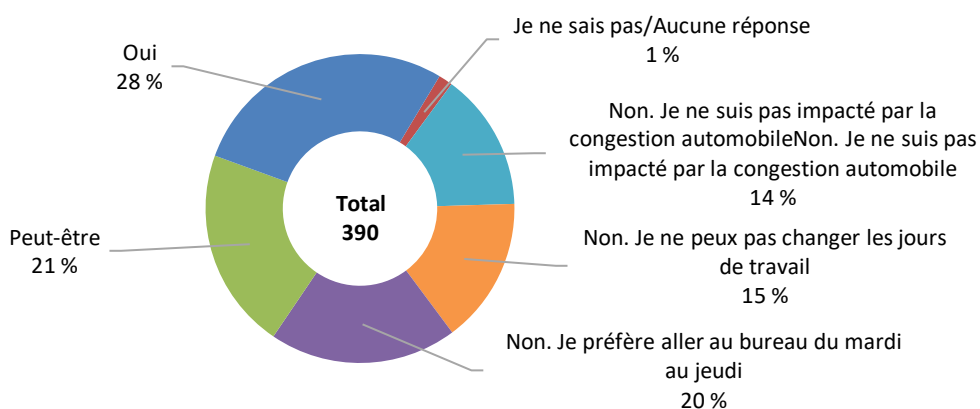
Figure 87 : Incidence du choix des journées de télétravail pour les travailleurs de Gatineau



On a demandé aux travailleurs de Gatineau qui n'étaient pas dans leur établissement de travail le lundi ou le vendredi de la semaine précédente s'ils seraient prêts à travailler au bureau pendant ces jours-là afin d'éviter le pire de la congestion automobile. Près d'un tiers d'entre eux ont fait savoir qu'ils seraient prêts à travailler au bureau ces jours-là afin d'éviter la congestion automobile (28 %) (figure 88). Près de la moitié d'entre eux ont fait savoir qu'ils ne seraient pas prêts à se prévaloir de cette option pour différentes raisons, dont le fait qu'ils :

- n'étaient pas impactés par la congestion automobile (14 %);
- n'étaient pas en mesure de changer les jours pendant lesquels ils travaillaient au bureau (15 %); or
- préféraient se rendre au bureau du mardi au jeudi (20 %).

Figure 88 : Volonté des travailleurs de Gatineau à se rendre au bureau le lundi ou le vendredi



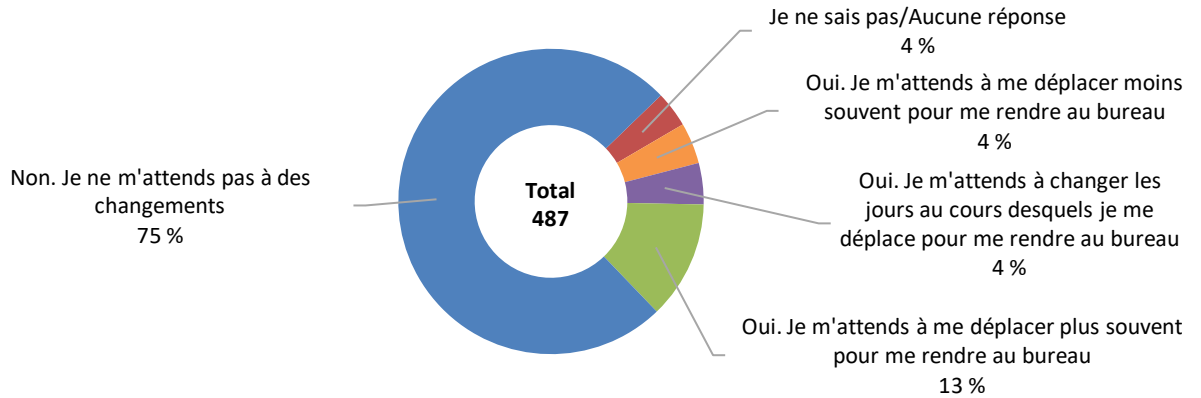
4.5.3 Changements prévus dans les habitudes de travail hybride

La plupart des travailleurs de Gatineau ne s'attendaient pas à des changements dans leurs habitudes de travail hybride au cours des 12 prochains mois (75 %) (figure 89). Plus d'un cinquième des travailleurs de Gatineau s'attendaient à certaines formes de changement dans leurs habitudes de travail hybride. Ainsi :

- certains devraient se déplacer pour se rendre plus souvent au bureau (13 %);
- d'autres pourraient changer les jours au cours desquels ils se déplacent pour se rendre au bureau (4 %);

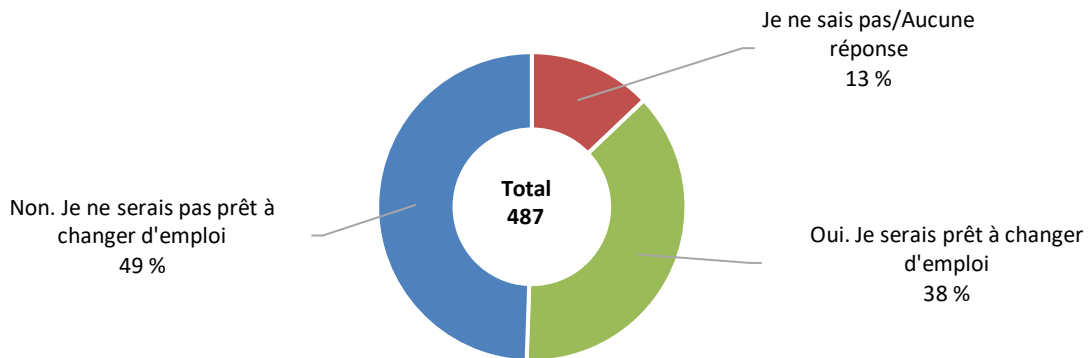
- d'autres encore se déplaceraient moins souvent pour se rendre au bureau (4 %).

Figure 89 : Modification prévue des habitudes de travail hybrides dans les 12 prochains mois pour les travailleurs de Gatineau



Environ quatre employés de Gatineau sur 10 ont fait savoir qu'ils seraient prêts à changer de travail si leur employeur imposait des règles plus restrictives qui les obligeraient à retourner au bureau (38 %) (figure 90).

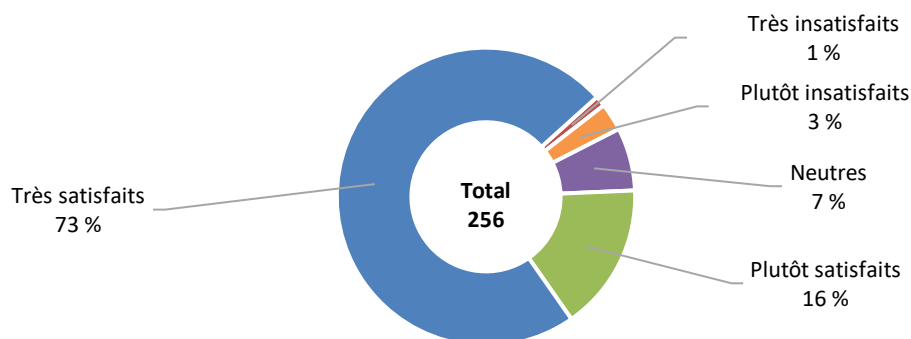
Figure 90 : Changement d'emploi si des règles plus restrictives sont imposées pour obliger les travailleurs de Gatineau à retourner au bureau



4.5.4 Satisfaction vis-à-vis du télétravail

Près de neuf télétravailleurs de Gatineau sur 10 étaient très satisfaits (73 %) ou plutôt satisfaits (16 %) du télétravail (figure 91). Très peu de télétravailleurs de Gatineau étaient insatisfaits (moins de 5 %).

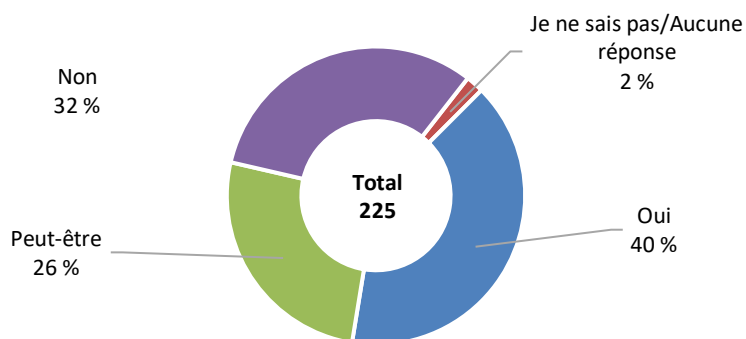
Figure 91 : Satisfaction vis-à-vis du télétravail pour les télétravailleurs de Gatineau



4.5.5 Occasion de demander un nouveau laissez-passer de transport en commun pour les télétravailleurs à temps plein

Les travailleurs hybrides de Gatineau qui se déplaçaient seuls dans leur voiture ou qui n'étaient pas des usagers des transports en commun ont donné des précisions sur la question de savoir si un nouveau laissez-passer de transport en commun destiné aux travailleurs hybrides pouvait constituer un moyen efficace de les encourager à prendre éventuellement les transports en commun. Quatre sur 10 parmi eux croyaient que ce nouveau laissez-passer de transport en commun constituerait un moyen d'encouragement efficace (40 %) (figure 92). Or, environ trois sur 10 ont fait savoir que ce nouveau laissez-passer ne constituerait pas un moyen d'encouragement efficace (32 %).

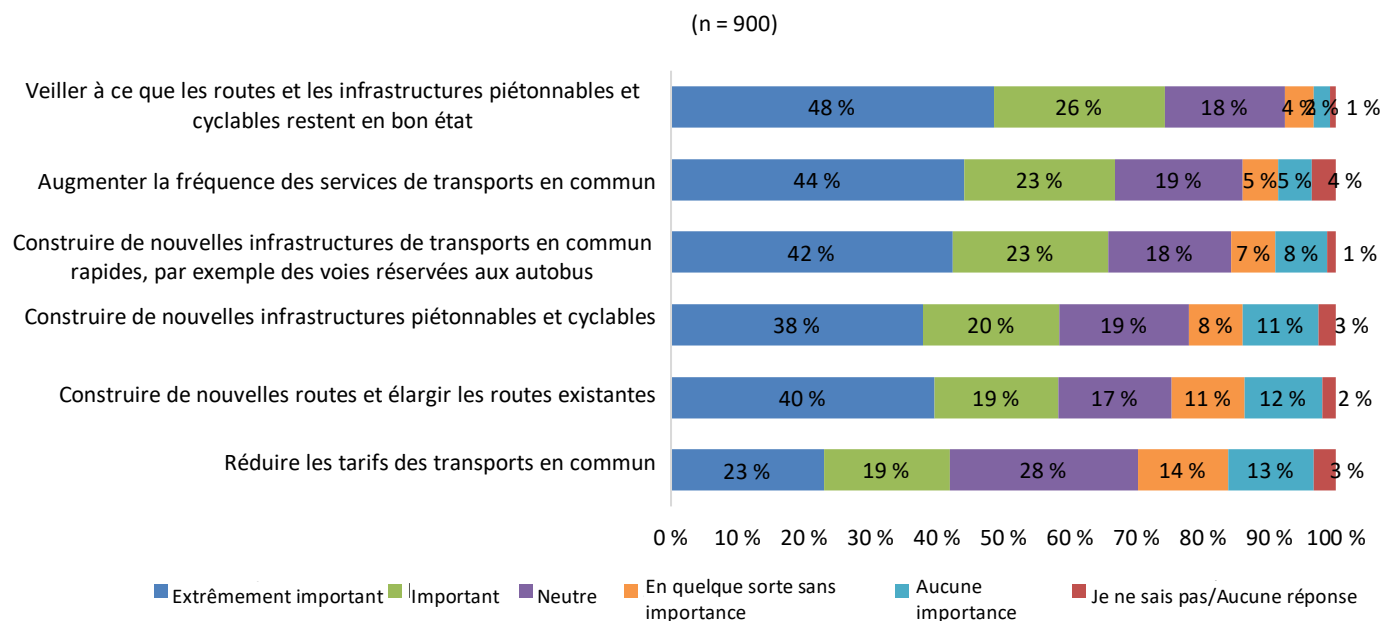
Figure 92 : Nouveau laissez-passer de transport en commun destiné aux travailleurs hybrides comme moyen efficace d'encourager les travailleurs hybrides de Gatineau à prendre les transports en commun



4.6 Priorités dans les investissements

Les résidents de Gatineau qui ont répondu au sondage ont donné des précisions sur les secteurs du réseau de transport dans lesquels la Ville de Gatineau devrait investir. Plus de sept répondants de Gatineau sur 10 ont fait savoir qu'il était extrêmement important (48 %) ou important (26 %) (figure 93) de veiller à ce que les routes et les infrastructures cyclables restent en bon état. L'augmentation de la fréquence des services de transport en commun constituait en importance le deuxième secteur dans lequel la Ville devrait investir, suivie de la construction de différentes infrastructures nouvelles. Un peu plus de quatre répondants de Gatineau sur 10 ont fait savoir qu'il serait extrêmement important (23 %) ou important (19 %).

Figure 93 : Secteurs du réseau de transport dans lesquels la Ville devrait investir pour les résidents de Gatineau



SECTION 5 : SIMILITUDES ET DIFFÉRENCES ENTRE LES RÉSIDENTS D'OTTAWA ET CEUX DE GATINEAU DANS LES EXPÉRIENCES VÉCUES PAR LES NAVETTEURS

À Ottawa et Gatineau, les navetteurs ont en commun de nombreuses expériences et attitudes comparables. Or, les résultats du Sondage sur l'opinion des navetteurs ont aussi révélé certaines différences. Ces constats mettent en lumière les différentes infrastructures aménagées pour le stationnement, les déplacements à vélo et les transports en commun à Ottawa et Gatineau.

5.1 Délais de déplacements

S'agissant des déplacements en voiture, gagner du temps est un facteur de motivation plus répandu pour les automobilistes qui se déplacent seuls dans leur voiture. Si les délais et la commodité des déplacements étaient des facteurs de motivation prioritaires de part et d'autre de la rivière, les automobilistes d'Ottawa étaient en quelque sorte plus motivés à prendre leur voiture parce qu'elle leur permet de se déplacer plus rapidement (64 % pour les automobilistes qui se déplaçaient seuls dans leur voiture et 55 % pour les covoitureurs à Ottawa, contre 52 % d'automobilistes qui se déplaçaient seuls dans leur voiture à Gatineau).

Les gains de temps semblent être justifiés par le constat voulant que la congestion automobile soit en apparence plus problématique pour les automobilistes de Gatineau que pour ceux d'Ottawa. Les automobilistes de Gatineau ont été plus nombreux (67 %) que les automobilistes d'Ottawa (56 %) à affirmer que la congestion automobile avait un impact lorsqu'ils partaient de chez eux. De même, les automobilistes de Gatineau (52 %) ont été plus nombreux que les automobilistes d'Ottawa (40 %) à affirmer que la congestion automobile avait un impact lorsqu'ils rentraient chez eux.

5.2 Stationnement

Le manque de places de stationnement pourrait motiver plus de personnes à Gatineau qu'à Ottawa de choisir d'autres modes de navettage. Les automobilistes d'Ottawa étaient moins nombreux (40 %) à devoir payer des frais de stationnement dans leurs déplacements (contre 48 % à Gatineau). Si les frais de stationnement à payer sont dissuasifs pour les automobilistes de part et d'autre de la rivière, les automobilistes de Gatineau qui ne payaient pas de frais de stationnement étaient plus disposés à payer ces frais (50 %) que les automobilistes d'Ottawa qui n'en payaient pas (44 %).

À Ottawa (51 %) comme à Gatineau (46 %), une proportion comparable des usagers des transports en commun décidait de prendre les transports en commun pour réaliser des économies. Or, les usagers des transports en commun qui ont fait savoir qu'ils prenaient les transports en commun parce qu'il n'y avait pas suffisamment de places de stationnement ou à cause des frais de stationnement (55 %) étaient plus nombreux que ceux d'Ottawa (42 %). Les usagers des transports en commun d'Ottawa (38 %) étaient beaucoup plus nombreux que ceux de Gatineau (14 %) à se déplacer dans les transports en commun parce qu'ils n'avaient pas accès à un véhicule. Les usagers des transports en commun qui ont fait savoir que l'augmentation et l'agrandissement des terrains consacrés aux parcs relais permettraient d'améliorer les transports en commun à Gatineau (19 %) étaient plus nombreux que ceux d'Ottawa (3 %), ce qui s'explique peut-être par les différences dans la disponibilité et l'utilisation de ces types d'infrastructures des deux côtés de la rivière.

5.3 Modes actifs

Si les résidents d'Ottawa qui faisaient appel aux modes de navettage actifs étaient plus susceptibles d'habiter dans les secteurs résidentiels intérieurs d'Ottawa, les résidents de Gatineau qui faisaient appel à ces modes étaient plus uniformément répartis entre le secteur intérieur et le secteur extérieur de Gatineau.

En parlant des déplacements à vélo, les répondants de Gatineau se sont dits moins inquiets de l'achalandage automobile et de la sécurité que ceux d'Ottawa et étaient plus susceptibles d'être à l'aise de se déplacer à vélo dans la circulation automobile, ce qui s'explique peut-être par les différents profils de cyclistes ou par les différents niveaux de sécurité constatés dans le réseau routier. La moitié des navetteurs de Gatineau (sans égard à leur mode de navettage primaire) ont fait savoir qu'ils étaient à l'aise de se déplacer à vélo dans la circulation automobile (9 %) ou dans la circulation automobile, mais qu'ils préféraient emprunter les voies cyclables (41 %) alors que moins de quatre navetteurs d'Ottawa sur 10 (sans égard à leur mode de navettage primaire) ont fait savoir qu'ils étaient à l'aise de se déplacer à vélo dans la circulation automobile (5 %) ou à l'aise de se déplacer à vélo dans la circulation automobile, mais qu'ils préféraient emprunter les voies cyclables (34 %).

Même si une moindre proportion des répondants de Gatineau se déplaçaient à vélo, ceux dont les déplacements à vélo ne constituaient pas le mode de navettage primaire étaient moins susceptibles d'être découragés par la météo (28 %) que les répondants d'Ottawa dont les déplacements à vélo ne constituaient pas le mode de navettage primaire (38 %). De même, les répondants de Gatineau dont les déplacements à vélo ne constituaient pas le mode de navettage primaire étaient moins susceptibles d'être découragés par les problèmes de sécurité de la circulation automobile ou par le manque d'infrastructures cyclables sécuritaires (35 %) que les répondants d'Ottawa dont les déplacements à vélo ne constituaient pas le mode de navettage primaire (55 %).

Les répondants d'Ottawa et de Gatineau qui se déplaçaient à pied ont fait savoir qu'ils le faisaient surtout parce que c'était meilleur pour la santé (49 % à Ottawa et 60 % à Gatineau); or, les raisons pour lesquelles on décidait de se déplacer à pied étaient différentes. Les répondants de Gatineau étaient plus susceptibles (42 %) que les répondants d'Ottawa (27 %) de dire que l'environnement était la raison pour laquelle ils décidaient de se déplacer à pied. Si les bienfaits pour la santé constituaient la principale raison pour ceux qui commençaient à se déplacer à pied de part et d'autre de la rivière, cette affirmation se vérifiait pour une plus grande proportion des résidents de Gatineau (60 %) que ceux d'Ottawa (49 %). De même, 41 % des piétons d'Ottawa commençaient à se déplacer à pied en raison d'un changement dans leurs déplacements, alors qu'ils étaient moins nombreux à Gatineau (17 %).

5.4 Télétravail

La plupart des répondants d'Ottawa et de Gatineau travaillaient à la maison au moins une partie de leur emploi du temps dans des proportions comparables (59 % à Ottawa et 57 % à Gatineau). Or, les répondants de Gatineau étaient plus susceptibles (33 %) que les répondants d'Ottawa (27 %) de ne travailler qu'à l'extérieur. Dans les mêmes proportions, de part et d'autre de la rivière, ils avaient l'option de télétravailler et devaient se présenter au bureau pendant un nombre maximal comparable de jours. Toutefois, il était deux fois plus probable que les travailleurs hybrides d'Ottawa (23 %) n'aient pas à se présenter au bureau pendant un nombre minimal de jours que les travailleurs hybrides de Gatineau (12 %).

Moins des deux tiers des travailleurs d'Ottawa (64 %) ne s'attendaient pas à des changements dans leurs habitudes de travail hybride dans les 12 mois suivants, par rapport aux trois quarts des travailleurs de

Gatineau (75 %). Les répondants d'Ottawa étaient plus susceptibles d'affirmer (46 %) que les travailleurs de Gatineau (38 %) qu'ils envisageraient de changer d'emploi si on mettait en place plus de restrictions les obligeant à retourner travailler dans les bureaux. Les répondants d'Ottawa et de Gatineau avaient des opinions différentes sur les nouveaux laissez-passer de transport en commun destinés aux travailleurs hybrides : par rapport aux répondants d'Ottawa, les répondants de Gatineau étaient deux fois plus susceptibles (40 % contre 20 %) de penser qu'un nouveau laissez-passer de transport en commun constituerait un moyen efficace d'encourager les travailleurs hybrides à emprunter les transports en commun.

De part et d'autre de la rivière, la plupart des télétravailleurs sont généralement très satisfaits du télétravail (91 % pour les télétravailleurs d'Ottawa et 89 % pour les télétravailleurs de Gatineau).

APPENDICE A. MÉTHODES DE SONDAGE DÉTAILLÉES

Dans cet appendice, nous expliquons comment nous avons défini et échantillonné les secteurs de la Ville d'Ottawa et de la Ville de Gatineau. Nous décrivons aussi comment nous avons mis au point et mené ce sondage et nous expliquons les échantillons qui ont été prélevés. Nous concluons cet appendice en décrivant les modalités selon lesquelles nous avons analysé et déclaré les résultats du sondage.

Définition des secteurs d'Ottawa

Nous avons stratifié la Ville d'Ottawa afin de réunir les données pour de vastes secteurs de cette ville, à savoir :

- le noyau central de la ville;
- les banlieues proches;
- les banlieues éloignées.

La définition de ces secteurs pour la collecte des données a été établie d'après les trois premiers chiffres du code postal; c'est aussi ce qu'on appelle la « région de tri d'acheminement (RTA). Les RTA attribuées à ces trois secteurs sont précisées dans la figure 94 ci-après et correspondent à celles qui ont été utilisées dans le Sondage sur l'opinion des navetteurs de 2013, en y apportant des mises à jour pour tenir compte des changements intervenus dans la région (soit essentiellement la croissance soutenue des banlieues éloignées). Dans la mesure du possible, nous nous sommes servis de la Ceinture de verdure comme frontière entre les banlieues proches et les banlieues éloignées. Malatest a fait appel, dans les cas où il a été possible de le faire, au chiffre suivant de la RTA pour faire concorder les cas d'échantillonnage avec le secteur spécifique souhaité.

Figure 94 : Secteurs du sondage selon la RTA pour Ottawa

Secteurs	Exemples de quartiers	RTA
Noyau central de la ville	Centre-ville, Glebe, Vanier, Petite Italie et Hintonburg	K1L, K1M, K1N, K1P, K1R, K1S, K1Y et K2P.
Banlieues proches	Beacon Hill, Alta Vista, Hunt Club et Nepean	K1B, K1G, K1H, K1J, K1K, K1T*, K1V*, K1Z, K2A, K2B, K2C, K2E, K2G* et K2H.
Banlieues éloignées	Orléans, Barrhaven, Kanata, Stittsville, Manotick et Richmond	K1C, K1E, K1W, K1X, K2G*, K2J, K2K, K2L, K2M, K2R, K2S, K2T, K2V, K2W, K4A, K4B, K4C, K4M et K4P.

Note : Les RTA portant l'astérisque (*) sont réparties entre les banlieues proches et les banlieues éloignées. Dans la mesure du possible, Malatest a fait appel aux chiffres suivants de la RTA pour faire concorder les cas d'échantillonnage avec le secteur spécifique souhaité.

Définition des secteurs de Gatineau

Nous avons stratifié la Ville de Gatineau afin de réunir les données pour de vastes secteurs de cette ville, à savoir :

- noyau central de la Ville de Gatineau;
- banlieues rapprochées de Gatineau;
- banlieues éloignées de Gatineau OUEST;

- banlieues éloignées de Gatineau EST.

De même, nous avons défini les trois secteurs de Gatineau pour la collecte des données d'après les RTA précisées dans la figure 95 ci-après. Pour ces secteurs, nous avons sélectionné les RTA pour qu'elles correspondent le mieux possible aux secteurs souhaités du sondage. Certaines RTA ont été réparties entre deux secteurs du sondage. Malatest a fait appel, dans les cas où il a été possible de le faire, au chiffre suivant de la RTA pour faire concorder les cas d'échantillonnage avec le secteur spécifique souhaité.

Figure 95 : Secteurs du sondage selon la RTA pour Gatineau

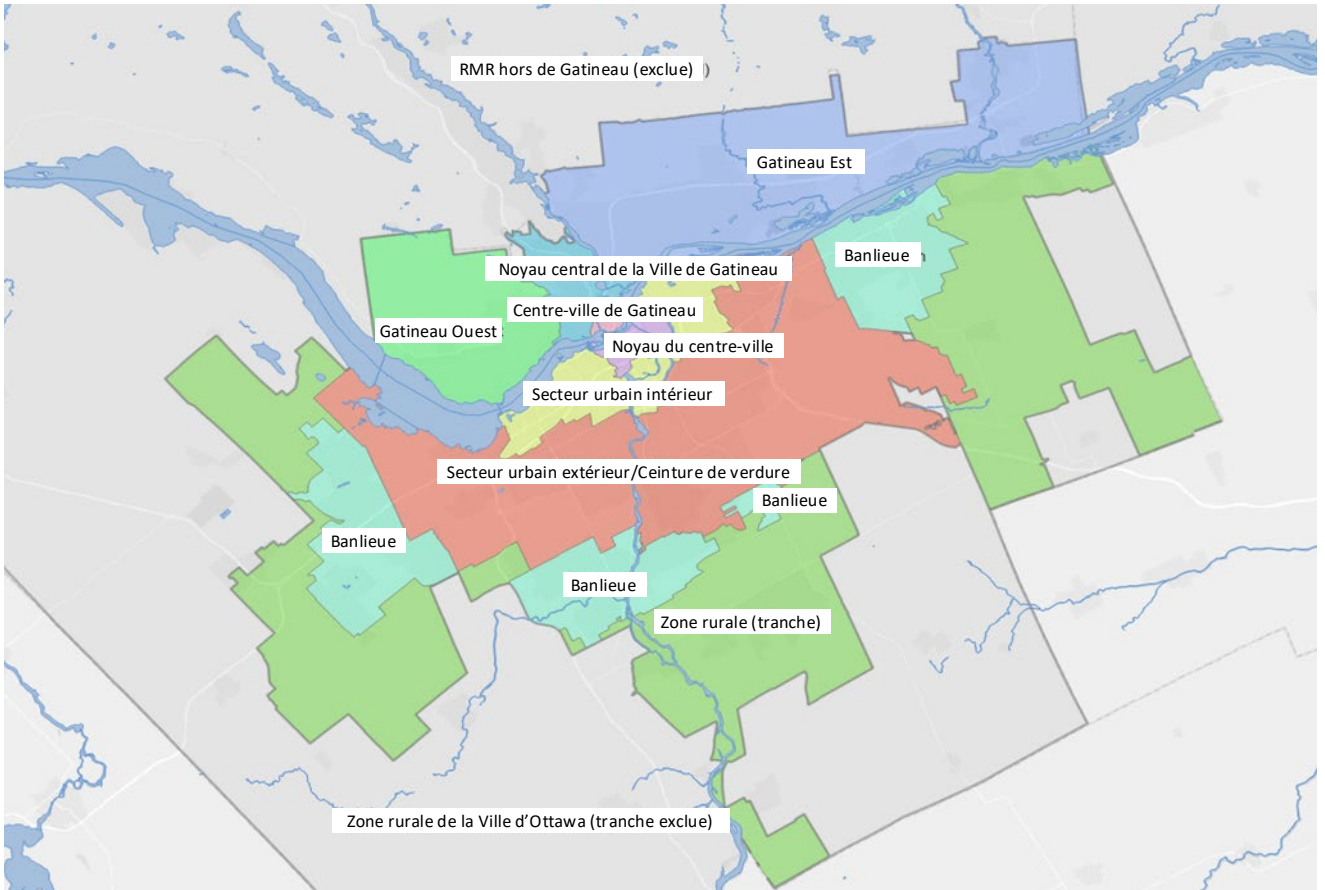
Secteurs	Exemples de districts	RTA
Noyau central de la ville	District de Hull-Wright (7)	J8X*
Banlieues rapprochées	District du Manoir-des-Trembles-Val Tetreau (6), District du Parc-de-la-Montagne-Saint-Raymond (8) et District de l'Orée-du-Parc (9)	J8Y et J8Z
Banlieues éloignées – OUEST	District d'Aylmer (1), District de Lucerne (2), District de Deschênes (3), District du Plateau (4) et District de Mitigomijokan (5)	J9J, J9H* et J9A*
Banlieues éloignées – EST	District de Limbour (10), District de Touraine (11), District de Pointe-Gatineau (12), District du Carrefour-de-l'Hôpital (13), District du Versant (14), District de Bellevue (15), District du Lac-Beauchamp (16), District de la Rivière-Blanche (17), District de Masson-Angers (18) et District de Buckingham (19)	J8T, J8V*, J8P, J8R, J8M et J8L*

Note : Les RTA portant l'astérisque (*) sont réparties entre deux secteurs. Dans la mesure du possible, Malatest a fait appel aux chiffres suivants de la RTA pour faire concorder les cas d'échantillonnage avec le secteur spécifique souhaité.

Cartographie des secteurs du SON 2023 dans les secteurs de l'Enquête O-D TRANS de 2022

Le Comité TRANS souhaitait comparer les constats du Sondage sur l'opinion des navetteurs de 2023 avec les constats de l'Enquête O-D du Comité TRANS de 2022, dont la portée était plus vaste. Il a ainsi fallu analyser et déclarer les résultats du SON de 2023 au niveau des sous-secteurs, soit le niveau géographique utilisé dans l'Enquête O-D du Comité TRANS de 2022. Pour ce faire, Malatest a géocodé les codes postaux dans les sous-secteurs représentés dans la figure 96.

Figure 96 : Carte des sous-secteurs géocodés



Source : Carte établie par Malatest d'après le Sondage sur l'opinion des navetteurs de 2023 (selon les données non pondérées).

Échantillonnage des secteurs de la ville

Le Sondage sur l'opinion des navetteurs de 2023 était destiné à recueillir un total de 3 450 questionnaires, dont 2 250 à Ottawa et 1 200 à Gatineau. L'expérience récente des sondages dans la RCN nous a appris que les taux de réponse sont parfois faibles. Pour circonscrire ce risque, Malatest a mis au point une base d'échantillonnage qui comprenait 37 500 relevés au total, soit plus de 10 fois le nombre cible de 3 450 questionnaires remplis (figure 97).

Puisque les taux de réponse des sondages sont supérieurs dans les échantillons de retour (soit les participants aux sondages précédents) par rapport aux nouveaux échantillons, Malatest a fait appel à l'échantillon de retour de l'Enquête origine-destination (O-D) du Comité TRANS de 2022 : la structure-cadre de l'échantillonnage de cette étude regroupait plus de 19 000 résidents d'Ottawa et de Gatineau qui avaient participé à l'Enquête origine-destination (O-D) du Comité TRANS de 2022 et qui étaient d'accord pour participer à de nouveaux travaux de recherche.²¹ Le nouvel échantillon comprenait 18 000 relevés

²¹ L'utilisation de l'échantillon de retour a aussi permis de circonscrire certains partis pris inhérents. Par exemple, les personnes âgées sont généralement surreprésentées dans les sondages sur les transports, et il est moins susceptible qu'elles soient d'accord pour participer à d'éventuels travaux de recherche. C'est pourquoi on pourrait mener un sondage plus représentatif selon les groupes d'âge en recrutant les répondants parmi ceux qui étaient d'accord pour participer à d'éventuels travaux de recherche.

téléphoniques (lignes terrestres et téléphones cellulaires) achetés auprès d'un fournisseur de bonne réputation, soit ASDE. Environ la moitié des questionnaires-cibles remplis devaient provenir de l'échantillon de retour, et l'autre moitié, de l'échantillon nouveau.

Figure 97 : Structure-cadre de l'échantillonnage et nombre cible de questionnaires remplis selon la source des relevés

Ville	Structure-cadre de l'échantillonnage					Nombre cible de questionnaires remplis			
	Échantillon de retour	Échantillon nouveau			Total de la structure-cadre de l'échantillonnage	Échantillon de retour	Échantillon nouveau	Total	
		Lignes terrestres	Téléphones cellulaires	CA					Total de l'échantillon nouveau
Ottawa	15 000	9 775	1 150	575	11 500	26 500	1 125	1 125	2 250
Gatineau	4 500	5 525	650	325	6 500	11 500	600	600	1 200
Total	19 500	15 300	1 800	900	18 000	37 500	1 725	1 725	3 450

Élaboration du questionnaire du sondage

Le Comité TRANS a rédigé le questionnaire. Malatest l'a revu et a suggéré d'y apporter des changements pour améliorer la qualité des données recueillies (par exemple en apportant des révisions pour améliorer la fluidité, le libellé et les modèles de questions à omettre) et pour limiter à une quinzaine de minutes la durée du sondage. Ensemble, le Comité TRANS et Malatest ont travaillé en collaboration pour finaliser le questionnaire.

Malatest a traduit en français le questionnaire finalisé afin de permettre aux répondants de le remplir dans la langue officielle de leur choix (soit le français ou l'anglais). Les questionnaires français et anglais ont tous deux été programmés dans le système de collecte de données assisté par ordinateur de Malatest pour le déroulement du sondage par téléphone et en ligne. Malatest a soumis le questionnaire programmé à des essais en interne pour s'assurer qu'il fonctionnerait comme prévu. On a donné au Comité TRANS l'occasion de soumettre à des essais le sondage en ligne et de faire des commentaires, sur lesquels Malatest s'est penchée avant de finaliser le questionnaire du sondage.

Essai du questionnaire sur le terrain

Malatest a mené un essai du sondage sur le terrain auprès d'une cinquantaine de participants sélectionnés aléatoirement, afin de savoir s'il était facile de répondre aux questions du sondage du point de vue des participants, de même que pour tester la durée effective du sondage. L'essai du sondage a révélé qu'il n'était pas difficile de répondre aux questions; toutefois, le questionnaire était beaucoup plus long que les 15 minutes visées. Malatest a collaboré avec le client pour simplifier le questionnaire et pour en réduire la durée à 15 minutes environ.

Invitation des participants au sondage

Malatest a envoyé par courriel une invitation aux anciens participants qui avaient des adresses de courriel connues dans la structure-cadre de l'échantillonnage, en leur demandant de participer au Sondage sur l'opinion des navetteurs de 2023. La lettre d'invitation comprenait de l'information détaillée sur ce sondage, dont la raison d'être de l'étude, les instructions pour y participer, les dispositions relatives à la protection de la vie privée et les coordonnées pour les demandes d'information. Malatest a envoyé aux participants invités qui n'avaient pas répondu au sondage des rappels pour leur demander de le faire.

Recrutement des participants par téléphone

Malatest s’est servi d’un échantillon des relevés téléphoniques (dont les lignes terrestres et les téléphones cellulaires) afin de recruter les résidents d’Ottawa et de Gatineau dans le cadre du Sondage sur l’opinion des navetteurs de 2023. Les personnes de 18 ans et plus pouvaient répondre au sondage. On a donné, aux résidents qu’on avait réussi à contacter, de l’information comparable à celle qui était reproduite dans la lettre d’invitation. S’ils étaient disponibles et disposés à participer à ce sondage, on les contactait par téléphone. Environ deux semaines après leur avoir fait parvenir les lettres d’invitation, Malatest a fait un suivi auprès de ceux auxquels elle avait fait parvenir une lettre d’invitation, en appelant les résidents invités qui n’avaient pas répondu au sondage.

Résultat de l’échantillonnage dans le cadre du sondage

Le Sondage sur l’opinion des navetteurs de 2023 a permis de réunir des données auprès de 3 990 résidents de la RCN, dont 2 641 résidents d’Ottawa et 1 349 résidents de Gatineau. Comme l’indique la figure 98, le nombre effectif de questionnaires a été supérieur au nombre cible fixé pour tous les secteurs de la ville, sauf le noyau central de la Ville de Gatineau. Ce secteur compte une population relativement plus modeste que les autres secteurs. On a fixé une cible de 300 questionnaires remplis pour s’assurer de réunir un échantillon suffisant afin d’analyser les réponses pour cette partie de Gatineau. Malgré tous les efforts déployés, cette cible n’a pas été atteinte.

Figure 98 : Nombre cible de questionnaires par rapport au nombre réel de questionnaires recueillis

Villes	Secteurs	Cibles		Nombre réel de questionnaires	
		Nombre	% du total	Nombre	% du total
Ottawa	Noyau central de la ville	500	14 %	688	17 %
	Banlieues proches	875	25 %	984	25 %
	Banlieues éloignées	875	25 %	969	24 %
	Tous les secteurs	2 250	65 %	2 641	66 %
Gatineau	Noyau central de la ville	300	9 %	155	4 %
	Banlieues rapprochées	300	9 %	441	11 %
	Banlieues éloignées – OUEST	300	9 %	400	10 %
	Banlieues éloignées – EST	300	9 %	353	9 %
	Tous les secteurs	1 200	35 %	1 349	34 %
Nombre total de questionnaires		3 450	100 %	3 990	100 %

Source : Sondage sur l’opinion des navetteurs de 2023 (selon les données non pondérées).

Les résidents d’Ottawa et de Gatineau qui ont participé au sondage accusaient des différences importantes dans leurs caractéristiques démographiques.²² Il était plus probable que les participants au sondage soient plus jeunes à Ottawa qu’à Gatineau. Par exemple, les participants de 18 à 34 ans constituaient 23 % de

²² Le sondage a permis de recueillir de l’information démographique de base, dont l’âge, le genre, le revenu, l’ethnicité et le statut des nouveaux arrivants, qui constituent d’importantes caractéristiques dans l’ACS+. Ce sondage n’a pas permis de réunir des données à propos d’autres caractéristiques de l’ACS+ comme les handicaps.

l'échantillon à Ottawa, contre 16 % à Gatineau (figure 99). Il était plus probable que les revenus des participants soient plus élevés à Ottawa qu'à Gatineau. Par exemple, les revenus des ménages d'environ quatre participants sur 10 à Ottawa s'établissaient à 150 000 \$ ou plus (38 %), alors que les revenus des ménages de moins de trois participants sur 10 à Gatineau se situaient dans cette fourchette (27 %). Par rapport aux participants d'Ottawa, il était plus probable que les participants de Gatineau soient de race blanche (85 % contre 81 %), de race noire (4 % contre 2 %), alors qu'il était moins probable qu'ils soient d'origine asiatique (3 % contre 8 %).

Figure 99 : Caractéristiques démographiques des participants au sondage par ville

Caractéristiques		RCN (n = 3 990)	Ottawa (n = 2 641)	Gatineau (n = 1 349)
Groupes d'âge	De 18 à 24 ans	2 %	3 %	2 %
	De 25 à 34 ans	18 %	20 %	14 %
	De 35 à 44 ans	26 %	25 %	27 %
	De 45 à 54 ans	24 %	22 %	26 %
	De 55 à 64 ans	20 %	20 %	21 %
	De 65 à 74 ans	8 %	8 %	8 %
	De 75 à 84 ans	2 %	2 %	2 %
	85 et plus	0 %	0 %	0 %
	Je ne sais pas/Je préfère ne pas répondre	1 %	1 %	0 %
Genres ²³	Hommes+	52 %	52 %	52 %
	Femmes+	48 %	48 %	48 %
Revenus	De 0 \$ à 34 999 \$	4 %	3 %	4 %
	De 35 000 \$ à 69 999 \$	10 %	9 %	13 %
	De 70 000 \$ à 99 999 \$	17 %	16 %	20 %
	De 100 000 \$ à 149 999 \$	24 %	24 %	26 %
	150 000 \$ et plus	34 %	38 %	27 %
	Je ne sais pas/Je préfère ne pas répondre	10 %	10 %	10 %
Ethnicité	Race blanche	82 %	81 %	85 %
	Race noire	3 %	2 %	4 %
	Origine asiatique	6 %	8 %	3 %
	Moyen-Oriental/Arabe	2 %	2 %	2 %
	Latino-Américains	2 %	2 %	2 %
	Autochtones (Premières Nations, Métis et Inuits)	1 %	1 %	1 %
	Autres origines ethniques	2 %	3 %	2 %
	Je préfère ne pas répondre	4 %	5 %	4 %
Nouveaux arrivants	Nouveaux arrivants	1 %	0,5 %	1 %

Source : Sondage sur l'opinion des navetteurs de 2023 (selon les données non pondérées).

²³ Le questionnaire prévoyait trois options : hommes, femmes et non binaires. Les répondants pouvaient aussi, à leur gré, autodécrire leur genre ou ne pas répondre à la question. Quelques répondants (moins de 3 %) se sont décrits comme non binaires, ont autodécrit leur genre ou ont préféré ne pas répondre. Ces cas ont été attribués aléatoirement aux catégories de genres des hommes ou des femmes (selon la pratique courante), d'où l'utilisation des catégories hommes+ et femmes+ dans l'analyse.

Représentativité des données du SON de 2023

Afin d'évaluer les données du Sondage sur l'opinion des navetteurs pour savoir si elles étaient représentatives de la population de la RCN, nous avons comparé les données du sondage aux données pondérées selon le recensement de l'Enquête O-D du Comité TRANS, qui a servi d'indice pour les données sur la population. Même si on pourrait penser que les données de cette enquête sont moins fiables que celles de Statistique Canada, elles permettent de calculer la population par sous-secteur, à la différence des données de Statistique Canada. Cette comparaison nous a appris que les données du Sondage sur l'opinion des navetteurs n'étaient pas parfaitement représentatives de la population de la RCN par secteur défini selon le sous-secteur. Par exemple, dans les données du Sondage sur l'opinion des navetteurs, les résidents d'Ottawa étaient surreprésentés dans le cœur du centre-ville et dans le secteur urbain intérieur, alors qu'ils étaient sous-représentés dans les secteurs de banlieue (figure 100). Pour Gatineau, les données du Sondage sur l'opinion des navetteurs surreprésentaient le centre-ville de Gatineau et le secteur intérieur, alors qu'elles sous-représentaient les résidents de Gatineau Ouest et de Gatineau Est.

Figure 100 : Données du SON par rapport aux données de l'Enquête O-D du Comité TRANS par sous-secteur

Sous-secteurs	SON de 2023	Enquête O-D TRANS de 2022 (dans le périmètre)		
	Échantillon	Pourcentage	Population	Pourcentage
Cœur du centre-ville d'Ottawa	381	14 %	51 141	9 %
Secteur urbain intérieur d'Ottawa	642	24 %	98 164	17 %
Secteur urbain extérieur/Ceinture de verdure d'Ottawa	680	26 %	160 459	29 %
Banlieue d'Ottawa	843	32 %	231 742	41 %
Zone rurale d'Ottawa (tranche)	95	4 %	20 852	4 %
Total pour Ottawa	2 641	100 %	562 358	100 %
Centre-ville de Gatineau	161	12 %	6 772	4 %
Secteur urbain intérieur de Gatineau	463	34 %	25 007	15 %
Gatineau Ouest	372	28 %	52 757	32 %
Gatineau Est	353	26 %	78 983	48 %
Total pour Gatineau	1 349	100 %	163 518	100 %

Source : Sondage sur l'opinion des navetteurs de 2023 (selon les données non pondérées) et Enquête O-D du Comité TRANS de 2022.

En outre, les données du Sondage sur l'opinion des navetteurs n'étaient pas représentatives de la population dans la RCN selon les groupes d'âge. Par exemple, les données du Sondage sur l'opinion des navetteurs sous-représentaient les résidents du groupe d'âge des 18 à 34 ans, alors qu'elles surreprésentaient les résidents de 35 à 74 ans (figure 101).

Figure 101 : Données du Sondage sur l'opinion des navetteurs et données de l'Enquête O-D du Comité TRANS par groupe d'âge

Groupe d'âge	SON de 2023		Enquête O-D TRANS de 2022 (dans le périmètre)	
	Échantillon	Pourcentage	Population	Pourcentage
De 18 à 24 ans	96	2 %	108 376	15 %
De 25 à 34 ans	711	18 %	164 968	23 %
De 35 à 44 ans	1022	26 %	156 418	22 %
De 45 à 54 ans	942	24 %	148 526	20 %
De 55 à 64 ans	803	20 %	105 944	15 %
De 65 à 74 ans	321	8 %	30 455	4 %
75 ans et plus	75	2 %	11 191	2 %
Je ne sais pas	20	1 %	s.o.	s.o.
Total	3 990	100 %	725 877	100 %

Source : Sondage sur l'opinion des navetteurs de 2023 (selon les données non pondérées) et Enquête O-D du Comité TRANS de 2022.

Pondération des données du SON de 2023

Malatest a pondéré les données du Sondage sur l'opinion des navetteurs pour tenir compte des disparités selon le sous-secteur et l'âge. Même si les données de l'Enquête O-D du Comité TRANS pourraient paraître moins fiables que les données de Statistique Canada, les données de l'Enquête O-D répondaient à nos besoins, puisqu'il nous fallait des données sur la population pour les sous-secteurs définis. C'est pourquoi nous nous sommes servis des données de l'Enquête O-D du Comité TRANS (pondérées selon le recensement) comme indicateur pour les données de la population. Les groupes de pondération ont été définis par sous-secteur, par groupe d'âge et selon le statut de travailleur ou d'étudiant (en indiquant si le participant au sondage était « étudiant ou travailleur » ou s'il n'était « ni un étudiant, ni un travailleur »). Pour la pondération des données, nous n'avons pas réuni le centre-ville de Gatineau avec le secteur intérieur de cette ville.

Les coefficients de pondération qui en découlent faisaient partie d'une fourchette vraisemblable. Même s'il y avait peu de coefficients de pondération faibles et élevés pour certains groupes d'âge dans certains secteurs géographiques, aucun coefficient de pondération ne représentait plus de quatre fois le coefficient de pondération de base pour sa strate de pondération, et nul coefficient de pondération n'était inférieur à 0,25 fois le coefficient de pondération de base pour sa strate de pondération. Compte tenu de l'échantillon assez vaste, le petit nombre de coefficients de pondération aberrants ne devait pas avoir d'incidence sur l'ensemble de l'analyse, sauf s'il fallait analyser les données du sondage à des niveaux géographiques inférieurs aux sous-secteurs définis.

APPENDICE B. QUESTIONNAIRE DU SONDAGE

QUESTIONNAIRE 2023 SUR LE NAVETTAGE DANS LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE

TEXTE DE PRÉSENTATION PAR TÉLÉPHONE

Bonjour, je m'appelle *****, de R.A. Malatest et j'appelle au nom de la [Ville d'Ottawa/Ville de Gatineau].

Nous menons actuellement un sondage sur les attitudes et les comportements liés au navettage chez les résidents [d'Ottawa/de Gatineau]. Les renseignements recueillis serviront à mieux comprendre les tendances actuelles en matière de mobilité et les facteurs qui influencent les choix de déplacement des personnes. Les résultats aideront à améliorer le système de transport et à planifier les installations de la région pour la marche, le cyclisme, la conduite automobile et le transport en commun.

Votre participation est entièrement facultative. Tous les renseignements recueillis par l'intermédiaire du sondage feront l'objet de la plus stricte confidentialité et sont sujets aux lois relatives à la protection des renseignements personnels et l'accès à ceux-ci. Les réponses à ce sondage ne seront utilisées qu'à des fins de recherche et de planification.

Le sondage devrait durer environ 13 minutes. Veuillez noter que le présent appel pourrait être enregistré à des fins de contrôle de la qualité.

Êtes-vous en mesure de participer maintenant?

- Oui, continuer.
- Non, remercier et mettre fin au sondage.

[À lire seulement si on demande d'autres éléments d'information :]

[Pour les personnes qui résident à Ottawa] La cueillette de données sur le navettage a été approuvée par le Conseil municipal de la ville d'Ottawa dans le cadre du budget annuel pour la planification des transports.

[Pour les personnes qui résident au Québec] La collecte des renseignements personnels est autorisée par le **ministère** des Transports et de la Mobilité durable.

Les renseignements personnels recueillis dans le cadre du sondage seront communiqués aux partenaires de financement du sondage, y compris la Ville d'Ottawa, la Ville de Gatineau, le ministère des Transports de l'Ontario, le **ministère** des Transports et de la mobilité durable du Québec, la Commission de la capitale nationale, OC Transpo et la Société de transport de l'Outaouais. Certains renseignements pourraient être aussi communiqués à des universités ou à des organisations semblables à des fins de recherche.

Si vous avez des questions au sujet du présent sondage et de l'utilisation de vos renseignements personnels, je peux vous donner les coordonnées d'un(e) fonctionnaire de la [selon le cas, modèle ON ou QC : Ville d'Ottawa/Ville de Gatineau]

SI ON POSE LA QUESTION :

Personnes qui résident à Ottawa	
Anglais	Français
Meredith Berriman, agente de programmes de projets stratégiques, SSTA Adresse électronique : meredith.berriman@ottawa.ca Téléphone : 613-580-2424, poste 12729	Max Walker 110, avenue Laurier Ouest, Planification des transports, 4 ^e étage, Ottawa (Ontario) K1P 1J1 Adresse électronique : max.walker@ottawa.ca Téléphone : 613-580-2424, poste 23947

Personnes qui résident à Gatineau	
Anglais	Français
<p>Nadine Lafond, ing. M. Sc. A., chef de service Urbanisme et développement durable – Planification et développement de la mobilité Ville de Gatineau Maison du citoyen, 2^e étage C. P. 1970, succ. Hull Gatineau (Québec) J8X 3Y9 Téléphone : 819-243-2345, poste 7968 Adresse électronique : lafond.nadine@gatineau.ca</p>	<p>Nadine Lafond, ing. M. Sc. A., chef de service Urbanisme et développement durable – Planification et développement de la mobilité Ville de Gatineau Maison du citoyen, 2^e étage C. P. 1970, succ. Hull Gatineau (Québec) J8X 3Y9 Téléphone : 819-243-2345, poste 7968 Adresse électronique : lafond.nadine@gatineau.ca</p>

INTRODUCTION EN LIGNE

Merci de participer au sondage de la [Ville d'Ottawa/Ville de Gatineau] sur les attitudes et les comportements en matière de navettage des résidents [d'Ottawa/de Gatineau]. Les renseignements recueillis serviront à mieux comprendre les tendances actuelles en matière de mobilité et les facteurs qui influencent les choix de déplacement des personnes. Les résultats aideront à améliorer le système de transport et à planifier les installations de la région pour la marche, le cyclisme, la conduite automobile et le transport en commun.

Cette étude est menée par une entreprise de recherche indépendante, R.A. Malatest & Associates. Votre participation est complètement volontaire. Tous les renseignements recueillis par l'intermédiaire du sondage feront l'objet de la plus stricte confidentialité et sont sujets aux lois relatives à la protection des renseignements personnels et l'accès à ceux-ci. Les réponses à ce sondage ne seront utilisées qu'à des fins de recherche et de planification.

Le sondage devrait durer environ 13 minutes.

Si vous acceptez de participer, cliquez sur « Oui, continuer » pour commencer le sondage.

- Oui, continuer.
- Non, mettre fin au sondage.

Cliquez ici pour en savoir plus sur la façon dont vos renseignements personnels sont protégés. [Affichez la zone de texte ci-après si vous cliquez sur cette option.]

[Pour les personnes qui résident à Ottawa] La cueillette de données sur le navettage a été approuvée par le Conseil municipal de la ville d'Ottawa dans le cadre du budget annuel pour la planification des transports.
 [Pour les personnes qui résident au Québec] La collecte des renseignements personnels est autorisée par le ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Les renseignements personnels recueillis dans le cadre du sondage seront communiqués aux partenaires de financement du sondage, y compris la Ville d'Ottawa, la Ville de Gatineau, le ministère des Transports de l'Ontario, le ministère des Transports et de la mobilité durable du Québec, la Commission de la capitale nationale, OC Transpo et la Société de transport de l'Outaouais. Certains renseignements pourraient être aussi communiqués à des universités ou à des organisations semblables à des fins de recherche.

Si vous avez des questions au sujet du présent sondage et de l'utilisation de vos renseignements personnels, vous pouvez communiquer avec un(e) fonctionnaire de la [selon le cas, modèle ON ou QC : Ville d'Ottawa/Ville de Gatineau] :

Personnes qui résident à Ottawa	
Anglais	Français
Meredith Berriman, agente de programmes de projets stratégiques, SSTA Adresse électronique : meredith.berriman@ottawa.ca Téléphone : 613-580-2424, poste 12729	Max Walker 110, avenue Laurier Ouest, Planification des transports, 4 ^e étage, Ottawa (Ontario) K1P 1J1 Adresse électronique : max.walker@ottawa.ca Téléphone : 613-580-2424, poste 23947
Personnes qui résident à Gatineau	
Anglais	Français
Nadine Lafond, ing. M. Sc. A., chef de service Urbanisme et développement durable – Planification et développement de la mobilité Ville de Gatineau Maison du citoyen, 2 ^e étage C. P. 1970, succ. Hull Gatineau (Québec) J8X 3Y9 Téléphone : 819-243-2345, poste 7968 Adresse électronique : lafond.nadine@gatineau.ca	Nadine Lafond, ing. M. Sc. A., chef de service Urbanisme et développement durable – Planification et développement de la mobilité Ville de Gatineau Maison du citoyen, 2 ^e étage C. P. 1970, succ. Hull Gatineau (Québec) J8X 3Y9 Téléphone : 819-243-2345, poste 7968 Adresse électronique : lafond.nadine@gatineau.ca

A. INTRODUCTION

Questions à poser à tous les participants.

- A.1. Premièrement, pouvez-vous confirmer que vous avez 18 ans ou plus?
- 01 : Oui
 - 02 : Non, remercier et mettre fin au sondage -->**Fin**
 - 99 : Ne sait pas/pas de réponse ->**Fin**
- A.2. Avez-vous actuellement un emploi?
- 01 : Oui
 - 02 : Non -> **A4**
 - 99 : Ne sait pas/pas de réponse -> **A4**
- A.3. En moyenne, travaillez-vous à temps plein, soit au moins 30 heures par semaine, ou travaillez-vous à temps partiel, soit moins de 30 heures par semaine?
- 01 : Travail à temps plein (au moins 30 heures par semaine) -> **Raison d'être des déplacements**
 - 02 : Travail à temps partiel (moins de 30 heures par semaine) -> **Raison d'être des déplacements**
 - 99 : Ne sait pas/pas de réponse -> **Raison d'être des déplacements**
- A.4. Êtes-vous aux études à temps plein ou à temps partiel?
- 01 : À temps plein -> **Raison d'être des déplacements**
 - 02 : À temps partiel -> **Raison d'être des déplacements**
 - 03 : Je ne suis pas aux études
 - 99 : Ne sait pas/pas de réponse
- A.5. Quelle est votre situation d'emploi actuelle?
- 01 : Au chômage, mais cherchant activement un emploi
 - 02 : Au chômage et ne cherchant pas de travail
 - 03 : À la retraite
 - 04 : Parent ou proche aidant au foyer
 - 77 : Autre (Veuillez préciser.)
 - 99 : Ne sait pas/pas de réponse
- A.6. Y a-t-il une raison, par exemple pour un rendez-vous récurrent ou du bénévolat, pour laquelle vous devez quitter votre domicile?
- 01 : Oui
 - 02 : Non, remercier et mettre fin au sondage -->**Fin**
 - 99 : Ne sait pas/pas de réponse, remercier et mettre fin au sondage ->**Fin**

A.7. Pour cette raison, vous déplacez-vous pendant les heures de pointe, c'est-à-dire entre 7 h et 9 h ou entre 16 h et 18 h?

- 01 : Oui, je me déplace toujours pendant les heures de pointe pour cette raison.
- 02 : Oui, je me déplace la plupart du temps pendant les heures de pointe pour cette raison.
- 03 : Oui, je me déplace parfois pendant les heures de pointe pour cette raison.
- 04 : Non, je ne me déplace pour cette raison qu'à d'autres moments que les heures de pointe ->**Fin**
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse ->**Fin**

Variable calculée : Raison d'être des déplacements

Déterminez comme suit la « raison d'être des déplacements » du répondant :

Si A2 = 1 : « Raison d'être des déplacements » = « le travail »

Autre réponse si A4 = « études à temps plein » ou « études à temps partiel »; alors « Raison d'être des déplacements » = « les études »

Autre réponse : « votre raison de vous déplacer »

A.8. Au cours d'une semaine typique, combien de jours faites-vous la navette pour [raison d'être des déplacements]?

- Jours : _____
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

Si (raison d'être des déplacements = votre raison de vous déplacer) et (A.8 < 3 ou A.8 = 99) ->**Fin**.

Répondant par ailleurs admissible.

Si (raison d'être des déplacements = "le travail" ou "les études") et A.8 = 0, **enchaîner avec la section C.**

Note sur l'admissibilité

À cette étape, tous les répondants sont :

- travailleurs actifs;
- inscrits comme étudiants;
- ou sont résidents et ont des engagements normaux au moins deux fois par semaine, ce qui les amène à se déplacer à quelques reprises au moins pendant les heures de pointe.

B. CLASSIFICATION DU NAVETTAGE

- B.1. Pendant au plus combien de minutes accepteriez-vous de faire la navette entre votre domicile et [raison d'être des déplacements] de façon régulière?
- 01 : _____ minutes
 - 99 : Ne sait pas/pas de réponse
- B.2. Songez à la façon dont vous faites actuellement la navette pour [raison d'être des déplacements] pendant une semaine typique. Quel est le moyen de transport principal que vous utilisez le plus fréquemment? Si vous devez utiliser divers moyens de transport pour vous déplacer, veuillez choisir celui qui vous prend le plus de temps. Utilisez-vous occasionnellement d'autres moyens de transport? (Ne pas lire la liste.)

Accepter au plus deux réponses; faire la distinction entre le mode primaire et le mode occasionnel.

	Moyen de transport principal (Choisissez-en un.)	Moyen de transport occasionnel (Choisissez-en un.)
Conduite en solitaire :		
Voiture	○	○
Moto ou scooter	○	○
Covoiturage/covoiturage par fourgonnette (y compris avec un membre de la famille ou un[e] ami[e]) :		
Conducteur ou conductrice pour du covoiturage/covoiturage par fourgonnette	○	○
Passager ou passagère pour du covoiturage/covoiturage par fourgonnette	○	○
Transport en commun		
OC Transpo	○	○
Société de transport de l'Outaouais (STO)	○	○
Service privé de transport par autobus	○	○
Para Transpo/transport adapté	○	○
Vélo (vélo ordinaire)	○	○
Vélo électrique (vélo équipé d'un moteur, avec pédales)	○	○
Trottinettes assistées	○	○
Marche		
Marche/course	○	○
Fauteuil roulant/appareil fonctionnel de mobilité	○	○
Patins à roues alignées/planche à roulettes	○	○
Taxi	○	○

	Moyen de transport principal (Choisissez-en un.)	Moyen de transport occasionnel (Choisissez-en un.)
Covoiturage dynamique (Uber, Lyft, etc.)	o	o
Autre (Veuillez préciser.)	o	o
Aucun mode principal -> Section C	o	X
Aucun moyen occasionnel	X	o
Ne sait pas/pas de réponse	o	o

Variable calculée : « Mode de transport primaire » selon les réponses apportées à la question B.2

B.3. En moyenne, quelle est la durée/la distance de votre déplacement par [mode primaire] de votre domicile vers [raison d'être des déplacements]?

- 01 : _____ minutes
- 02 : _____ kilomètres
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse **X**

B.4. Quelles sont les raisons principales pour lesquelles vous faites la navette par [mode primaire]? (Ne pas lire la liste.) (Sélectionnez jusqu' à trois.)

- 01 : Moins cher
- 02 : Plus relaxant/moins stressant
- 03 : Usage optimal de mon temps
- 04 : Plus commode
- 05 : Durée de déplacement moins longue
- 06 : Absence de stationnement ou coût du stationnement
- 07 : Besoin de disposer d'un véhicule pendant le travail
- 08 : Besoin de disposer d'un véhicule avant ou après le travail
- 09 : Besoin de déposer d'autres personnes pendant mon navettage (par exemple, déposer les enfants à l'école)
- 10 : Plus sécuritaire
- 11 : Meilleur pour la santé
- 12 : Trop loin pour utiliser d'autres moyens de transport
- 13 : Mieux adapté à mon horaire
- 14 : Besoin de pouvoir rentrer en cas d'urgence
- 15 : Meilleur pour l'environnement
- 16 : Je n'ai pas accès à un véhicule
- 17 : Je ne peux pas conduire pour des raisons de santé/je n'ai pas de permis de conduire
- 18 : Capacité de socialiser avec autrui
- 19 : Météo
- 77 : Autre (Veuillez préciser.)
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

B.5. En général, quel est votre niveau de satisfaction à l'égard de [mode primaire] comme moyen de se

rendre vers [raison d'être des déplacements]?

- 01 : Très insatisfait(e)
- 02 : Plutôt insatisfait(e)
- 03 : Neutre
- 04 : Plutôt satisfait(e)
- 04 : Très satisfait(e)
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

B.6. Faisiez-vous la navette vers [raison d'être des déplacements] par [mode primaire] avant le début de la pandémie en mars 2020?

- 01 : Oui
- 02 : Non, je faisais la navette par un autre moyen.
- 03 : Non, je ne faisais pas la navette vers [raison d'être des déplacements] en 2020.
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

Poser la question B.7 si B.6 = 2.

B.7. Quel moyen de transport utilisiez-vous le plus souvent avant la pandémie?

	Moyen de transport principal avant la pandémie de 2020 (Choisissez-en un.)
Conduite en solitaire :	
Voiture	<input type="radio"/>
Moto ou scooter	<input type="radio"/>
Covoiturage/covoiturage par fourgonnette (y compris avec un membre de la famille ou un[e] ami[e]) :	
Conducteur ou conductrice pour du covoiturage/covoiturage par fourgonnette	<input type="radio"/>
Passager ou passagère pour du covoiturage/covoiturage par fourgonnette	<input type="radio"/>
Transport en commun	
OC Transpo	<input type="radio"/>
Société de transport de l'Outaouais (STO)	<input type="radio"/>
Service privé de transport par autobus	<input type="radio"/>
Para Transpo/transport adapté	<input type="radio"/>
Vélo	<input type="radio"/>
Vélo électrique (vélo équipé d'un moteur, avec pédales)	<input type="radio"/>
Trottinette assistée	<input type="radio"/>
Marche	
Marche/course	<input type="radio"/>

	Moyen de transport principal avant la pandémie de 2020 (Choisissez-en un.)
Fauteuil roulant/appareil fonctionnel de mobilité	o
Patins à roues alignées/planche à roulettes	o
Taxi	o
Covoiturage dynamique (Uber, Lyft, etc.)	o
Autre (Veuillez préciser.)	o
Ne sait pas/pas de réponse	o

Poser la question B.8 si B.6 = 2.

B.8. Quelle est la raison de ce changement? (Ne pas lire la liste.) (Sélectionnez jusqu' à trois.)

- 01 : Peur d'attraper la COVID
- 02 : Achat d'une voiture
- 03 : Mode de travail hybride
- 05 : Nouvelle maison, nouveau lieu de travail ou nouvel emplacement d'études
- 06 : Le stationnement coûte maintenant moins cher qu'un laissez-passer de transport en commun
- 07 : Les changements apportés aux trajets de transport en commun font en sorte qu'il est maintenant moins pratique pour moi de prendre le transport en commun
- 08 : Problèmes liés à la fiabilité du transport en commun
- 77 : Autre (Veuillez préciser.)
- 98 : Aucune de ces réponses **X**
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse **X**

C. MARCHE

C.1. Imaginez que vous obtenez un nouvel emploi ou que vous déménagiez dans un nouveau quartier. Quelle serait la durée ou la distance maximale que vous accepteriez de marcher vers [raison d'être des déplacements] de façon régulière?

- 01 : _____ minutes
- 02 : _____ kilomètres
- 03 : Je ne songerais jamais à marcher vers [raison d'être des déplacements] **X**
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse **X**

On ne pose ces questions qu'aux participants qui ont répondu « marche » pour le mode primaire ou occasionnel dans B.2; sinon, enchaîner avec la section suivante D.

C.2. Veuillez noter que les questions suivantes s'appliquent à votre déplacement vers [raison d'être des déplacements]. La marche inclut l'utilisation d'une aide à la mobilité motorisée ou non, le jogging et l'utilisation d'une planche à roulettes.

Durant quelles saisons vous rendez-vous vers [raison d'être des déplacements] à pied? (Lire la liste.) (Choisissez toutes les réponses applicables.)

- 01 : Le printemps (de mars à mai)
- 02 : L'été (de juin à août)
- 03 : L'automne (de septembre à novembre)
- 04 : L'hiver (de décembre à février)
- 05 : Toute l'année **X**
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse **X**

C.3. Pour quelles raisons avez-vous décidé de **commencer** à marcher vers [raison d'être des déplacements]? (Ne pas lire la liste.) (Sélectionnez jusqu' à trois.)

- 01 : Un(e) ami(e), un(e) voisin(e), un(e) collègue ou un(e) membre de ma famille m'a encouragé à l'essayer.
- 02 : J'ai participé à une activité comme un défi de marche.
- 03 : Je fais la navette à pied depuis bien avant que je n'apprenne à conduire.
- 04 : Nouvelle infrastructure
- 05 : Exercice/bienfaits pour la santé
- 06 : Modification de mon aller-retour (nouveau lieu de résidence, de travail ou d'études)
- 07 : Mon ancien mode de navettage est devenu intolérable (en raison de la congestion routière, des temps de déplacement, etc.)
- 08 : Bienfaits pour l'environnement (changements climatiques)
- 09 : Réduction des coûts / Économiser de l'argent
- 77 : Autre (Veuillez préciser.)
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse **X**

D. VÉLO

D.1. Lesquelles des catégories suivantes décrivent le mieux vos sentiments à l'égard du cyclisme? (Lire la liste.)

- 01 : Je ne fais pas de vélo parce que j'en suis physiquement incapable -> **Enchaîner avec D.9.**
- 02 : Je ne fais pas de vélo et je ne souhaite pas m'y mettre. -> **Enchaîner avec D.5.**
- 03 : Je m'intéresse au vélo, mais j'ai des inquiétudes relatives à la circulation routière et à ma sécurité.
- 04 : Je suis à l'aise de faire du vélo avec la circulation routière, mais je préfère les bandes cyclables et les pistes cyclables hors route.
- 05 : Je suis à l'aise de faire du vélo avec la circulation routière ; les routes me conviennent généralement telles qu'elles sont.
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

D.2. Faites-vous actuellement du vélo plus d'une fois par mois, pour une raison quelconque?

- 01 : Oui
- 02 : Non -> **Enchaîner avec D.5.**
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse -> **Enchaîner avec D.5.**

D.3. D'**avril à novembre**, à quelle fréquence faites-vous typiquement du vélo, pour n'importe laquelle des raisons suivantes? (Lire la liste.)

	01 : Au moins 3 fois par semaine	02 : Une ou deux fois par semaine	03 : Une ou deux fois par mois	04 : Moins d'une fois par mois	05 : Jamais	99 : Ne sait pas/pas de réponse
Pour aller au travail ou à l'école, ou pour faire du bénévolat						
À des fins récréatives ou de mise en forme						
Pour d'autres raisons de voyage, comme faire des courses, déposer un passager, rendre visite à des amis, etc.						

D.4. De **décembre à mars**, à quelle fréquence faites-vous typiquement du vélo, pour n'importe laquelle des raisons suivantes? (Lire la liste.)

	01 : Au moins 3 fois par semaine	02 : Une ou deux fois par semaine	03 : Une ou deux fois par mois	04 : Moins d'une fois par mois	05 : Jamais	99 : Ne sait pas/pas de réponse
Pour aller au travail ou à l'école, ou pour faire du bénévolat						
À des fins récréatives ou de mise en forme						
Pour d'autres raisons de voyage, comme faire des courses, déposer un passager, rendre visite à des amis, etc.						

Enchaîner avec D.6 si (vélo = mode primaire ou occasionnel dans B.2) ou (D.3 : pour appeler la raison d'être des déplacements = 01, 02, 03 et 04 ou D.4 : pour appeler la raison d'être des déplacements = 01, 02, 03 et 04).

D.5. Pourquoi ne faites-vous pas du vélo comme moyen pour vous rendre vers [raison d'être des déplacements]? (Ne pas lire.) (Sélectionnez jusqu'à trois.)

- 01 : Trop loin/cela prend trop de temps
- 02 : Trop de collines sur la route
- 03 : Manque de pistes cyclables sécuritaires
- 04 : Manque de traverses sécuritaires à des intersections
- 05 : Temps d'attente trop élevés à des feux de circulation
- 06 : Conditions météorologiques (neige, glace, pluie)
- 07 : Sécurité routière/risque de collision
- 08 : Sécurité personnelle (peur du crime/d'une attaque personnelle)
- 09 : Commodité/flexibilité
- 10 : Besoin de faire plusieurs courts arrêts pendant mon déplacement
- 11 : Besoin d'un véhicule au travail
- 12 : Besoin de disposer d'un véhicule avant ou après le travail
- 13 : Pas d'autre façon de se rendre au travail
- 14 : Horaire de travail
- 15 : Besoin de pouvoir rentrer en cas d'urgence
- 16 : Problème de santé/mobilité
- 17 : Besoin de porter de gros ou lourds articles
- 18 : Besoin d'avoir des passagers (p. ex., enfants en route vers l'école)
- 19 : Pas de vestiaires ou de douche au travail
- 20 : Pas le goût de suer/d'être mouillé(e) (ne veut pas prendre de douche/se changer)
- 21 : Je ne sais pas faire du vélo
- 22 : Je ne peux pas me permettre un vélo
- 77 : Autre (Veuillez préciser.)
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse **X**

Ne poser ces questions qu'aux participants qui ont répondu « vélo » pour le mode primaire ou occasionnel dans B.2.; sinon, passer à D.8.

Poser la question D.6 si D.4 : pour se rendre au travail, à l'école ou faire du bénévolat = 05

- D.6. Quel autre moyen de transport utilisez-vous le plus souvent pendant l'hiver (décembre à mars)?
- 01 : Conduite en solitaire
 - 02 : Covoiturage/covoiturage par fourgonnette (y compris avec un membre de la famille ou un[e] ami[e]) :
 - 03 : Transport en commun
 - 04 : Marche
 - 05 : Taxi
 - 06 : Covoiturage dynamique (Uber, Lyft, etc.)
 - 07 : Je fais presque toujours du vélo, peu importe la météo ou la situation
 - 77 : Autre (Veuillez préciser.)
 - 99 : Ne sait pas/pas de réponse
- D.7. Y'a-t-il un stationnement à vélos et des vestiaires adéquats à votre destination?
- 01 : Oui
 - 02 : Non
 - 99 : Ne sait pas/pas de réponse
- D.8. Imaginez que vous obtenez un nouvel emploi ou que vous déménagez dans un nouveau quartier. Quelle serait la durée ou la distance maximale que vous accepteriez de faire en vélo vers [raison d'être des déplacements] de façon régulière?
- 01 : _____ minutes
 - 02 : _____ kilomètres
 - 03 : Je ne songerais jamais à faire du vélo vers [raison d'être des déplacements] X
 - 99 : Ne sait pas/pas de réponse X

Poser la question D.9 aux participants qui ont répondu « Vélo » pour le mode primaire dans B.2.

- D.9. Avez-vous un endroit sûr et pratique pour garer votre vélo à la maison?
- 01 : Oui
 - 02 : Non
 - 99 : Ne sait pas/pas de réponse

E. TRANSPORT EN COMMUN

Poser la question E.1 si le mode de transport primaire est « conduire seul » ou « covoiturage en véhicule/en fourgonnette » dans B.2.

- E.1. Sur une échelle de 1 à 5, où 1 n'est pas important et 5 est extrêmement important, dans quelle mesure les facteurs suivants auraient-ils une influence sur votre décision de prendre le transport en commun vers [raison d'être des déplacements]?

	Importance					Ne sait pas/ pas de réponse
	1	2	3	4	5	
Randomize list						
a. Réduction des tarifs						
b. Augmentation du coût de l'essence ou du stationnement						
c. Service plus rapide et direct entre mon domicile et l'endroit où je travaille/vais à l'école/fais du bénévolat						
d. Arrêt de transport en commun plus rapproché de l'endroit où je vis/travaille/vais à l'école/fais du bénévolat						
e. Service de transport en commun plus fiable (les autobus arrivent et partent à l'heure)						
f. Service plus fréquent						
g. Plus d'information en temps réel sur l'arrivée des autobus						

Poser la question E.2 si les participants ont répondu « Transport en commun », dont Para Transpo, comme mode de transport primaire dans B.2. Pour les autres, enchaîner avec F.1.

- E.2. Comment le service de transport en commun pourrait-il être amélioré? (Ne pas lire la liste.) (Sélectionnez jusqu'à trois.)

- 01 : Service plus fréquent
- 02 : Meilleures correspondances
- 03 : Davantage de destinations
- 04 : Arrêt de transport en commun plus rapproché de ma maison ou de ma destination
- 05 : Tarifs moins élevés
- 06 : Autobus et stations plus propres
- 07 : Amélioration de la sécurité dans les stations et les véhicules de transport en commun
- 08 : Amélioration de l'information en temps réel
- 09 : Amélioration des communications
- 10 : Plus de stationnements incitatifs (ou parc relais), ou plus d'espace de stationnement à ces endroits
- 11 : Amélioration des connexions à pied ou en vélo vers mon arrêt/ma station de transport en commun
- 77 : Autre (Veuillez préciser.)

99 : Ne sait pas/pas de réponse **X**

F. COVOITURAGE/COVOITURAGE PAR FOURGONNETTE/COVOITURAGE DYNAMIQUE

Poser la question F.1 si le mode de transport primaire est le covoiturage/covoiturage par fourgonnette ou l'autopartage (d'après la question B.2).

F.1. Comment votre déplacement vers [raison d'être des déplacements] pourrait-il être amélioré? (Ne pas lire la liste.) (Choisissez toutes les réponses qui s'appliquent.)

- 01 : Meilleur entretien pendant l'hiver
- 02 : Routes plus lisses avec moins de nids-de-poule et de fissures
- 03 : Mise en application plus stricte du Code de la route
- 04 : Plus de stationnement sur rue
- 05 : Plus de stationnement hors rue
- 06 : Moins de dérangements liés aux travaux routiers
- 07 : Moins de congestion routière
- 08 : Plus d'affiches en bordure de la route pour donner des renseignements sur les conditions routières à venir
- 09 : Amélioration de l'information en temps réel sur les collisions, la construction et les ralentissements sur la route que je peux consulter sur mon téléphone
- 77 : Autre (Veuillez préciser.)
- 98 : Rien, je suis généralement satisfait(e) de mon navettage **X**
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse **X**

Poser la question F.2 si le mode de transport primaire est le « covoiturage/covoiturage par fourgonnette » (d'après B.2); sinon, enchaîner avec G.1.

F.2. Avec qui faites-vous du covoiturage/covoiturage par fourgonnette? (Ne pas lire la liste.) (Choisissez toutes les réponses qui s'appliquent.)

- 01 : Famille
- 02 : Ami(e)s
- 03 : Voisin(e)s
- 04 : Collègues
- 05 : Service de jumelage pour covoiturage
- 77 : Autre (Veuillez préciser.)
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse **X**

G. CONDUITE EN SOLITAIRE (VOITURE, MOTO)

Poser la question G.1 si le mode de transport primaire est la « conduite en solitaire » (d'après B.2); sinon, enchaîner avec H.1

G.1. Payez-vous pour le stationnement lorsque vous vous rendez vers [raison d'être des déplacements]?

01 : Oui

**ENCHAÎNER
AVEC G.3.**

02 : Non

99 : Ne sait pas/pas de réponse

**ENCHAÎNER
AVEC G.3.**

G.2. Si vous deviez payer des frais de stationnement, vous rendriez-vous tout de même vers [raison d'être des déplacements] en voiture?

01 : Oui

02 : Non

**ENCHAÎNER
AVEC G.4.**

03 : peut-être/cela dépend du prix

99 : Ne sait pas/pas de réponse

G.3. Quel est le prix maximal que vous seriez prêt(e) à payer par mois pour vous stationner [à/au] [raison d'être des déplacements] avant que vous ne songiez à utiliser un autre moyen de transport, à changer d'emploi ou à déménager?

- 01 : 50 \$ ou moins par mois
- 02 : 51 \$-100 \$ par mois
- 03 : 101 \$-150 \$ par mois
- 04 : 151 \$-200 \$ par mois
- 05 : 201 \$-300 \$ par mois
- 06 : 301 \$-400 \$ par mois
- 07 : 401 \$-500 \$ par mois
- 08 : Plus de 500 \$ par mois
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

G.4. Est-ce que le niveau de congestion routière a un effet sur le moment où vous quittez généralement pour [raison d'être des déplacements]?

- Oui, je pars plus tôt que je ne le voudrais
- Oui, je pars plus tard
- Non, cela n'a pas d'effet sur mon heure de départ
- Ne sait pas/pas de réponse

G.5. Est-ce que le niveau de congestion routière a un effet sur le moment où vous partez généralement [raison d'être des déplacements]?

- Oui, je pars plus tôt que je ne le voudrais
- Oui, je pars plus tard

- Non, cela n'a pas d'effet sur mon heure de départ
- Ne sait pas/pas de réponse

H. TÉLÉTRAVAIL

Poser la question si la raison d'être des déplacements = travail; sinon passer à I.1.

- H.1. Lequel des énoncés suivants décrit le mieux votre semaine de travail typique?
- 01 : Je ne travaille qu'à l'extérieur de la maison.
 - 02 : Je ne fais que du télétravail. -> **Enchaîner avec H.10.**
 - 03 : Je fais du télétravail et je travaille à l'extérieur de la maison. -> **Enchaîner avec H.3.**
 - 99 Ne sait pas/pas de réponse -> **Enchaîner avec I.1.**

- H.2. Avez-vous la possibilité de <raison d'être des déplacements > à partir de votre domicile?

- 01 : Oui
- 02 : Non -> **Enchaîner avec I.1.**
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse -> **Enchaîner avec I.1.**

➔ Enchaîner avec I.1 si on a répondu oui à H.2.

- H.3. Au cours de la semaine dernière, quels jours vous êtes-vous déplacé(e) pour vous rendre à votre lieu de travail ou à un autre lieu de travail, et quels jours avez-vous travaillé de la maison? (Choisissez toutes les réponses qui s'appliquent.)

	Lieu de travail	À la maison	Les deux	N'a pas travaillé ce jour-là	Je ne sais pas
Lundi					
Mardi					
Mercredi					
Jeudi					
Vendredi					
Samedi					
Dimanche					

- H.4. Votre employeur exige-t-il que vous soyez au travail un nombre minimal de jours chaque semaine? Si oui, combien?

- 01 : Oui, _____ (nombre)
- 02 : Non
- 99 Ne sait pas/pas de réponse

- H.5. Votre employeur permet-il que vous soyez au travail un nombre maximal de jours chaque semaine? Si oui, combien?

- 01 : Oui, _____ (nombre)
- 02 : Non
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

H.6. Pouvez-vous choisir les jours où vous télétravaillez?

- 01 : Oui, j'ai l'entière flexibilité d'établir mon propre horaire de travail.
- 02 : Oui, j'ai certains choix, mais mon employeur a cerné certains jours où je dois être au bureau chaque semaine.
- 03 : Non, mon employeur détermine les jours où je dois être au bureau.
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

Poser la question H.7 si les participants n'étaient pas au travail lundi ou vendredi dernier d'après H.3.

H.7. Certaines études montrent que les travailleurs et travailleuses en mode hybride préfèrent être au bureau du mardi au jeudi. Est-ce que vous songez à travailler au bureau [le lundi/le vendredi/lundi ou le vendredi] pour éviter la congestion routière?

- 01 : Oui
- 02 : Peut-être
- 03 : Non, je ne peux pas changer les jours où je travaille au bureau.
- 04 : Non, je préfère me rendre au bureau du mardi au jeudi.
- 05 : Non, je ne suis pas touché(e) par la congestion routière pendant mon navettage.

H.8. Envisageriez-vous de changer d'emploi si votre employeur mettait en place des règles plus restrictives pour le retour au bureau?

- 01 : Oui
- 02 : Non
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

H.9. Prévoyez-vous changer vos tendances en matière de travail en mode hybride au cours des 12 prochains mois?

- 01 : Oui, je m'attends à me rendre au bureau plus fréquemment.
- 02 : Oui, je m'attends à me rendre au bureau moins fréquemment.
- 03 : Oui, je m'attends à changer les jours où je travaille au bureau.
- 04 : Non, je ne prévois aucun changement.
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

Poser la question H.10 à ceux qui ont répondu « conduite en solitaire ».

H.10. Croyez-vous que l'introduction d'un nouveau laissez-passer de transport en commun destiné aux personnes qui travaillent en mode hybride pourrait être un incitatif efficace pour vous encourager à utiliser les transports en commun à l'avenir?

- 01 : Oui
- 02 : Non
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

Poser la question H.11 si H.1 = 2 OU H.5 = 1 OU H.6 = 3.

H.11. Êtes-vous satisfait(e) de télétravailler?

- 01 : Très peu satisfait(e)
- 02 : Plutôt insatisfait(e)
- 03 : Neutre
- 04 : Plutôt satisfait(e)
- 05 : Très satisfait(e)
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

Poser la question H.12 si on n'est pas satisfait du télétravail : H.11 = 1 ou 2.

H.12. Pourquoi n'êtes-vous pas satisfait(e) de télétravailler? (Choisissez toutes les réponses qui s'appliquent.)

- 01 : Nécessité de faire la distinction entre le travail et la maison
- 02 : Diminution de la productivité
- 03 : Pas d'espace de travail approprié à la maison
- 04 : Manque de matériel de bureau à la maison
- 05 : Manque d'occasions de mentorat/développement de carrière
- 06 : J'aime voir des gens et travailler en personne (interaction sociale)
- 77 : Autre (Veuillez préciser.)
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse X

Poser la question H.13 si le répondant travaille à temps plein à la maison : H.1 = 2.

H.13. Lorsque vous faites du télétravail, travaillez-vous pour un employeur ou êtes-vous travailleur/travailleuse autonome?

- 01 : Je travaille pour un employeur
- 02 : Je suis travailleur/travailleuse autonome
- 03 : Les deux
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

I. PRIORITÉS EN MATIÈRE D'INVESTISSEMENTS

Questions à poser à tous les participants.

- I.1. [La Ville d'Ottawa/la Ville de Gatineau] devra allouer des ressources limitées à la gestion de la croissance et à la réponse aux besoins en matière de mobilité.
Veuillez indiquer dans quelle mesure il est important d'investir dans chacun des secteurs suivants, sur une échelle de 1 à 5, le 1 n'étant pas important et le 5 étant extrêmement important.

(Randomiser la liste).	Importance					Ne sait pas/pas de réponse
	1	2	3	4	5	
A. Construire de nouvelles routes et élargir les routes existantes pour améliorer l'accès, diminuer la congestion et améliorer les conditions pour les piétons, les cyclistes et le transport en commun.						
B. Construire de nouvelles pistes pour la marche et le cyclisme pour améliorer la connectivité du réseau et pallier des lacunes.						
C. Construire de nouvelles installations de transport en commun rapide, comme des voies réservées aux autobus, pour rendre le transport en commun plus rapide et plus fiable.						
D. Augmenter la fréquence du transport en commun pour que les autobus passent plus souvent.						
E. Assurer la qualité des routes et des sentiers existants.						
F. Diminuer les tarifs du transport en commun.						

J. QUESTIONS DÉMOGRAPHIQUES

Questions à poser à tous les participants.

J.1. À quelle catégorie d'âge appartenez-vous? (Lire la liste.)

- 01 : De 18 à 24 ans
- 02 : De 25 à 34 ans
- 03 : De 35 à 44 ans
- 04 : De 45 à 54 ans
- 05 : De 55 à 64 ans
- 06 : De 65 à 74 ans
- 07 : De 75 à 84 ans
- 08 : 85 ans ou plus
- 99 : NE PAS LIRE : Ne sait pas/pas de réponse

J.2. Êtes-vous nouvellement arrivé(e) au Canada au cours des deux dernières années?

- 01 : Oui
- 02 : Non
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

J.3. Quel était le revenu total brut de votre ménage, l'an passé? (Au besoin : Considérez toutes les sources de revenus, avant impôts.) (Lire la liste.)

- 01 : 0 \$ à 34 999 \$
- 02 : 35 000 \$ à 69 999 \$
- 03 : 70 000 \$ à 99 999 \$
- 04 : 100 000 \$ à 149 999 \$
- 05 : 150 000 \$ et plus
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

J.4. Quel est votre code postal à la maison?

- 01 : Six caractères
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

Poser la question J.5 si la réponse à J.4 = 99.

J.5. Quels sont les trois premiers caractères de votre code postal?

- 01 : (trois caractères)
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

J.6. [raison d'être des déplacements] se trouve à quel code postal? Si vous ne connaissez pas le code postal,

veuillez indiquer l'intersection ou le point d'intérêt le plus près à des fins de référence.

- 01 : Six caractères
- 99 : Ne sait pas/pas de réponse

J.7. Quel est votre genre? (Au besoin : Il est question du genre actuel, qui pourrait être différent du sexe à la naissance et de ce qui est indiqué sur les documents juridiques.)

- 01 : Homme
- 02 : Femme
- 03 : Non binaire
- 04 : Je préfère me décrire moi-même : _____
- 99 : Je préfère ne pas répondre.

J.8. Vous identifiez-vous à l'un des groupes suivants? (Choisissez toutes les réponses qui s'appliquent.)

- Blanc/blanche (au besoin : Blanc/blanche/caucasien[ne])
- Noir(e) (au besoin : Africain/africaine, des Caraïbes)
- Asiatique (au besoin : Vietnamien/vietnamienne, indien/indienne, afghan/afghane)
- Moyen-Orient/arabe
- Amérique latine
- Autochtone (au besoin : Premières Nations, Métis, Inuit)
- Autre groupe (Veuillez préciser.)
- Je préfère ne pas répondre. (X)

J.9. RELEVÉ DU SYSTÈME : Langue de l'entrevue :

- Anglais
- Français

Merci beaucoup pour le temps que vous nous avez consacré. Vos réponses aideront la [Ville d'Ottawa/Ville de Gatineau] à élaborer des politiques et des plans liés au transport et à mieux répondre à vos besoins en la matière.