



Enquête Origine Destination

Enquête sur les déplacements des ménages 2022

Rapport d'analyse des déplacements

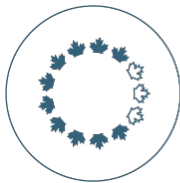
Octobre 2025



Partenaires du projet :



**Ministère des
Transports de
l'Ontario**



**NCC
CCN**



Encadrement du projet :
Le Comité TRANS

Rapport préparé par :
R.A. Malatest & Associates Ltd. &
David Kriger Consultants Inc.



DAVID KRIGER



TRANSPORTATION POLICY AND RESEARCH

REMERCIEMENTS

Le Comité TRANS exerce ses activités sur les territoires traditionnels et non cédés de la Nation Anishinabe Algonquine, qui occupe depuis des millénaires tout le bassin hydrographique de la rivière des Outaouais. La culture et la présence de cette nation enrichissent et continuent d'enrichir ce territoire.

L'enquête décrite dans ce rapport a été commanditée et guidée par le Comité TRANS. Ce comité mixte de planification des transports sert la région de la capitale nationale. Le Comité TRANS est constitué de la Ville d'Ottawa, de la Ville de Gatineau, d'OC Transpo (Ville d'Ottawa), de la Société de transport de l'Outaouais, du ministère des Transports de l'Ontario, du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec ainsi que de la Commission de la capitale nationale. Pour en savoir plus sur le Comité TRANS, veuillez consulter le site www.ncr-trans-rcn.ca/fr/ ou le site www.ncr-trans-rcn.ca/en/.

Les travaux de recherche de cette enquête ont été réalisés par R.A. Malatest and Associates Ltd. en collaboration avec David Kriger Consultants Inc. (les experts-conseils). Le Resource Systems Group et le professeur Khandker Nurul Habib, de l'Université de Toronto, ont joué le rôle de conseillers. Les experts-conseils tiennent à exprimer leur reconnaissance au Comité TRANS pour sa gouverne et son encadrement.

Ce projet n'aurait pas été réalisable sans le concours de plus de 31 800 ménages qui ont participé à cette enquête, dans les entrevues téléphoniques ou en ligne, et qui nous ont parlé de leurs déplacements journaliers. Nous les remercions d'avoir participé à l'enquête sur les déplacements des ménages de la région : ils ont apporté des données qui seront utiles à la planification des transports pour les années à venir.

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	i
Table des matières	ii
Liste des figures	vi
Liste des tableaux	xii
Glossaire	xvi
1 INTRODUCTION	1
1.1 Vue d'ensemble	1
1.2 Territoire géographique de l'enquête	3
1.3 Point chronologique unique	6
1.4 Organisation du rapport	7
2 CONDUITE DE L'ENQUÊTE	8
2.1 Vue d'ensemble	8
2.2 Conception de l'enquête	9
2.2.1 Modifications apportées à la conception de l'enquête depuis l'enquête de 2011... ..	11
2.3 Conduite de l'enquête	13
2.4 Traitement des données	15
2.5 Expansion et pondération des données	15
2.6 Validation des données pondérées de l'enquête	17
2.7 Fiabilité statistique	19
2.7.1 Fiabilité des données	19
2.7.2 Estimations de l'erreur d'échantillonnage	20
2.7.3 Mises en garde	23
3 FACTEURS INFLUENÇANT LES DÉPLACEMENTS	26
3.1 Vue d'ensemble	26

3.2	Indicateurs clés des ménages et du profil démographique.....	26
3.3	Relations parmi les indicateurs clés	30
3.4	Caractéristiques de la population	36
3.4.1	Répartition de la population selon l'âge dans les logements privés	36
3.4.2	Statut professionnel	41
3.5	Travail et étude à distance	45
3.5.1	Lieu de travail.....	45
3.5.2	Variation dans le temps	47
3.5.3	Habitudes dans le travail hybride	51
3.5.4	Lieu de travail et navettage interprovincial.....	57
3.5.5	Enseignement en personne ou en ligne.....	60
3.6	Caractéristiques du ménage et du logement.....	62
3.6.1	Type de logement	62
3.6.2	Taille du ménage	65
3.6.3	Revenu du ménage.....	69
3.7	Véhicules et mobilité	71
3.7.1	Véhicules et disponibilité des véhicules	71
3.7.2	Ménages ayant moins de véhicules que de travailleurs (« ménages à faible taux de motorisation ») et ménages sans véhicule	74
3.7.3	Relation avec la taille du ménage, la composition et le type de logement.....	78
3.7.4	Types de carburant du véhicule	82
3.7.5	Conducteurs titulaires d'un permis et adhésion aux services d'autopartage.....	84
3.7.6	Limitations à la mobilité.....	88
3.8	Disponibilité des vélos	90
3.9	Utilisation des laissez-passer de transport en commun	97
3.10	Données démographiques mises en évidence selon la sous-zone	104
3.11	Résumé : principaux points à retenir	106
4	LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS	109
4.1	Vue d'ensemble	109
4.2	Total des déplacements et taux de déplacements.....	109

4.2.1	Déplacements journaliers.....	109
4.2.2	Comparaison avec d'autres juridictions	115
4.2.3	Déplacements journaliers par caractéristiques du ménage.....	119
4.2.4	Déplacements journaliers par caractéristiques démographiques	122
4.2.5	Déplacements selon l'heure du jour	127
4.3	Déplacements selon les différents modes	139
4.3.1	Parts modales journalières	139
4.3.2	Parts modales selon la sous-zone	144
4.3.3	Parts modales selon le groupe d'âge.....	146
4.3.4	Parts modales selon le genre	154
4.3.5	Parts modales par caractéristiques du ménage.....	156
4.3.6	Parts modales selon l'emploi et selon le statut d'étudiant.....	163
4.3.7	Parts modales selon l'heure de début du déplacement	167
4.3.8	Parts modales selon l'heure du jour.....	170
4.3.9	Parts modales selon le statut professionnel et d'étudiant pour les périodes de pointe du matin et de l'après-midi	183
4.3.10	Influence des limitations de mobilité sur la part modale	189
4.3.11	Part modale selon la distance	191
4.4	Motifs de déplacement.....	192
4.4.1	Motifs de déplacement journaliers	192
4.4.2	Motifs de déplacement selon l'heure du jour.....	203
4.4.3	Motif du déplacement selon l'heure de début	214
4.4.4	Motif de déplacement selon le mode de déplacement	216
4.5	Appels de service et ramassage ou livraison de colis	222
4.6	Déplacements en transport en commun	223
4.7	Déplacement entre et à l'intérieur des secteurs	227
4.8	Déplacements interprovinciaux	240
4.9	Déplacements vers les quartiers d'affaires du centre-ville	252
4.10	Distance du déplacement	260
4.11	Passagers-kilomètres parcourus et véhicules-kilomètres parcourus	274

4.12	Déplacements praticables à pied et cyclables	281
4.13	Utilisation du véhicule et covoiturage	287
4.14	Autopartage.....	300
4.15	Frais de stationnement.....	301
4.16	Caractéristiques de déplacement mises en évidence.....	302
4.17	Résumé : principaux points à retenir	304
5	CONCLUSION	308
	ANNEXE A : Questionnaire.....	309

LISTE DES FIGURES

Figure 1. Carte de l'aire d'étude	4
Figure 2. Carte des sous-zones d'étude	5
Figure 3. Vue d'ensemble du processus d'enquête	8
Figure 4. Évolution des relations démographiques clés, 2005 à 2022.....	31
Figure 5. Nombre moyen de véhicules par ménage, 2005-2022.....	33
Figure 6. Croissance de la population dans l'aire d'étude, Ottawa et la RMR de Gatineau, 2005 à 2022	35
Figure 7. Croissance de la population dans l'aire d'étude, Ottawa et la RMR de Gatineau, TCAC, 2005 à 2022.....	35
Figure 8. Répartition de la population selon le groupe d'âge, 2005 à 2022.....	38
Figure 9. Croissance de la population selon le groupe d'âge, TCAC – 2005-2022	40
Figure 10. Statut professionnel pour la population totale, 2022	42
Figure 11. Changement de statut professionnel, aire d'étude, 2005 à 2022 TCAC.....	44
Figure 12. Lieu de travail, 2022.....	46
Figure 13. Lieux de travail, l'aire d'étude, 2005 à 2022.....	48
Figure 14. Lieu de travail, résidents d'Ottawa et résidents de la RMR de Gatineau, de 2005 à 2022	49
Figure 15. Tendances de travail hybride – travailleurs à temps plein, lieu de travail habituel à l'extérieur du domicile, 2022	52
Figure 16. Nombre moyen de jours de navettage et de télétravail par semaine, dans la semaine précédente et travailleurs à temps plein qui ont un lieu de travail habituel, en 2022	53
Figure 17. Modèles de travail hybrides – travailleurs à temps plein et à temps partiel avec lieu de travail habituel ou sans lieu de travail fixe (exclut uniquement le travail à domicile), 2022	55
Figure 18. Nombre moyen de jours de semaine de navettage pour se rendre au travail, télétravaillés la semaine précédente, travailleurs à temps plein et à temps partiel avec lieu de travail habituel ou sans lieu de travail fixe (exclut uniquement le travail à domicile), 2022....	56
Figure 19. Emplois par travailleur résident, Ottawa et RMR de Gatineau, 2005-2022	57

Figure 20. Enseignement en classe et en ligne, 2022	61
Figure 21. Type de logement, 2022	62
Figure 22. Taille du ménage, 2022	66
Figure 23. Revenu du ménage, 2022	69
Figure 24. Revenu du ménage, OD 2022 et Recensement 2021	70
Figure 25. Disponibilité des véhicules des ménages, aire d'étude, 2005 - 2022	72
Figure 26. Pourcentage des ménages selon le nombre de véhicules, 2005-2022	73
Figure 27. Modèles des ménages « moins motorisés », 2011-2022	76
Figure 28. Relation entre la disponibilité des véhicules et la taille du ménage, 2022	79
Figure 29. Relation entre l'accès aux véhicules et le type de logement, 2022	80
Figure 30. Parc de véhicules selon le type de carburant, 2022	82
Figure 31. Ménages avec des véhicules verts à carburant alternatif, 2022	84
Figure 32. Taux des permis de conduire selon l'âge et selon le genre, 2011 et 2022	86
Figure 33. Limitations à la mobilité (de la population totale)	88
Figure 34. Utilisation d'aides à la mobilité chez les personnes à mobilité réduite	89
Figure 35. Permis de stationnement accessible / vignette pour personne handicapée chez les personnes à mobilité réduite	89
Figure 36. Vélos des ménages, 2022	91
Figure 37. Pourcentage des ménages ayant accès à des vélos, 2022	91
Figure 38. Répartition des ménages par nombre de vélos, 2022	93
Figure 39. Relation entre la disponibilité des vélos et le type de logement, 2022	95
Figure 40. Disponibilité des vélos par rapport à la disponibilité des véhicules, pourcentage des ménages de l'aire d'étude, 2022	97
Figure 41. Laissez-passer de transport en commun, 2022	98
Figure 42. Titulaires d'un laissez-passer de transport en commun, 2011-2022	99
Figure 43. Laissez-passer de transport en commun en commun selon le type, 2022	102

Figure 44. Taux d'utilisation des laissez-passer de transport en commun selon l'âge et selon le genre, 2022.....	102
Figure 45. Taux d'utilisation des laissez-passer de transport en commun selon le statut professionnel, 2022	104
Figure 46. Déplacements journaliers pour la population de 5 ans et plus, aire d'étude, 2011 et 2022	111
Figure 47. Déplacements pour la population de 11 ans et plus, aire d'étude, 2005-2022 ...	111
Figure 48. Déplacements journaliers de la population des 5 ans et plus, résidents d'Ottawa et de la RMR de Gatineau, 2011 et 2022.....	112
Figure 49. Détails des déplacements journaliers selon la sous-zone, 2022	114
Figure 50. Taux de déplacements selon l'âge (groupes d'âge de 5 ans), 2022	124
Figure 51. Taux de déplacement selon le genre et selon l'âge (groupes d'âge de 10 ans), 2022	126
Figure 52. Nombre de déplacements personnes selon l'heure du jour, population des 5 ans et plus, 2011 et 2022	129
Figure 53. Déplacements selon l'heure de début pour les travailleurs, les non-travailleurs et les enfants, aire d'étude, 2022	131
Figure 54. Déplacements selon l'heure de début pour les travailleurs, les non-travailleurs et les enfants, Ottawa, 2022.....	132
Figure 55. Déplacements selon l'heure de début pour les travailleurs, les non-travailleurs et les enfants, RMR de Gatineau, 2022.....	133
Figure 56. Déplacements selon l'heure de début, le statut professionnel, et le genre, adultes (18 ans et plus), aire de l'étude, 2022	134
Figure 57. Déplacements selon l'heure de début selon le statut professionnel, adultes (18 ans et plus), aire d'étude, 2011-2022.....	135
Figure 58. Déplacements selon l'heure de début, selon les modalités du lieu de travail, adultes (18 ans et plus), aire d'étude, 2011-2022	136
Figure 59. Taux de génération des déplacements selon l'heure de début, selon la modalité du lieu de travail, adultes (18 ans et plus), aire d'étude, 2011-2022	138
Figure 60. Parts modales journalières, population de 5 ans et plus, 2011 et 2022	141
Figure 61. Part des modes selon la sous-zone, 2022.....	145

Figure 62. Parts modales selon la tranche d'âge, aire d'étude, 2022	147
Figure 63. Parts modales selon la tranche d'âge, 2022.....	151
Figure 64. Parts modales durables et actives selon la tranche d'âge, aire d'étude, 2022.....	153
Figure 65. Parts modales selon le genre, 2022.....	154
Figure 66. Parts modales selon la structure de ménage, 2022	158
Figure 67. Parts modales selon le type de logement, 2022	160
Figure 68. Parts modales selon le revenu, 2022.....	161
Figure 69. Parts modales selon le statut professionnel, 2022	164
Figure 70. Parts modales selon le statut d'étudiant, 2022	165
Figure 71. Volume des modes selon l'heure de début de déplacement, 2022	168
Figure 72. Déplacements selon les modes de transport dans l'ensemble de la journée, population des 5 ans et plus, aire d'étude, 2011 et 2022.....	171
Figure 73. Étudiants de 5-17 ans, déplacements selon le mode et la période, aire d'étude, 2022	188
Figure 74. Étudiants de 18 ans et plus, déplacements selon le mode et la période, aire d'étude, 2022.....	188
Figure 75. Travailleurs, déplacements selon le mode et la période, aire d'étude, 2022	189
Figure 76. Proportion de déplacements selon le mode effectués par la population de 5 ans et plus à mobilité réduite, 2022.....	191
Figure 77. Part modale selon la distance, aire d'étude, 2022	192
Figure 78. Motifs de déplacements journaliers, aire d'étude, population de 5 ans et plus, 2022	195
Figure 79. Motifs de déplacement journaliers, résidents d'Ottawa, population de 5 ans et plus, 2022	197
Figure 80. Motifs des déplacements journaliers, résidents de la RMR de Gatineau, population de 5 ans et plus, 2022	198
Figure 81. Volume journalier des déplacements selon le motif de déplacement, population de 5 ans et plus, 2011-2022	201

Figure 82. Répartition des déplacements selon les motifs, selon la période, population de 5 ans et plus, aire d'étude, 2022	206
Figure 83. Nombre des déplacements selon les motifs de déplacement, selon la période, population de 5 ans et plus, aire d'étude, 2011-2022	207
Figure 84. Déplacements selon les motifs agrégés, à l'exclusion des déplacements pour rentrer à la maison, selon la période, population de 5 ans et plus, aire d'étude, 2011-2022	210
Figure 85. Répartition des déplacements selon les motifs de déplacement, selon la période, population de 5 ans et plus, résidents d'Ottawa, 2022	211
Figure 86. Nombre de déplacements selon les motifs de déplacement, selon la période, population de 5 ans et plus, résidents d'Ottawa, 2011-2022.....	212
Figure 87. Répartition des déplacements selon les motifs de déplacement, selon la période, population de 5 ans et plus, résidents de la RMR de Gatineau, 2022	213
Figure 88. Nombre de déplacements selon les motifs de déplacement, selon la période, population de 5 ans et plus, résidents de la RMR de Gatineau, 2011-2022	214
Figure 89. Motif de déplacement selon l'heure de début, 2022	215
Figure 90. Motif de déplacement selon le mode de déplacement, 2022.....	218
Figure 91. Appels de service, de ramassages et de livraisons, 2022	223
Figure 92. Lignes de désir marquantes dans l'aire d'étude – flux globaux selon la sous-zone adaptée, 2022	228
Figure 93. Lignes de désir les plus importantes dans l'aire d'étude – top 25 des flux inter-secteurs bidirectionnels, 2022.....	230
Figure 94. Internalisation des déplacements selon le secteur d'origine, 2011-2022	233
Figure 95. Parts modales de déplacements inter- et intra-secteur selon la sous-zone adaptée, 2022	236
Figure 96. Déplacements interprovinciaux et internes, 11 ans et plus, aire d'étude, 2005, 2011 et 2022	241
Figure 97. Répartition des déplacements interprovinciaux et internes selon l'origine, 11 ans et plus – 2005, 2011 et 2022.....	242
Figure 98. Répartition des déplacements interprovinciaux et internes selon la destination, 11 ans et plus – 2005, 2011 et 2022.....	243

Figure 99. Taux de déplacements interprovinciaux, 2011 et 2022 par travailleur résident de l'aire d'étude, 2011 et 2022.....	245
Figure 100. Déplacements interprovinciaux selon le mode, population de l'aire d'étude de 5 ans et plus, 2011 et 2022 – déplacements journaliers	246
Figure 101. Déplacements interprovinciaux selon le mode, population de l'aire d'étude de 5 ans et plus, 2011 et 2022 – période de pointe du matin	247
Figure 102. Déplacements interprovinciaux selon le mode, population de l'aire d'étude de 5 ans et plus, 2011 et 2022 – période de pointe de l'après-midi	248
Figure 103. Cartes de densité de lieu des fins des déplacements interprovinciaux journaliers selon le mode, zone d'étude, 2022	250
Figure 104. Carte du cœur du centre-ville	252
Figure 105. Déplacement en période de pointe du matin selon le mode vers les quartiers d'affaires du cœur du centre-ville, population de l'aire d'étude de 5 ans et plus, 2011 et 2022	254
Figure 106. Carte des lieux de résidence pour les déplacements dans les quartiers d'affaires du cœur du centre-ville, déplacements des conducteurs d'automobiles, aire d'étude, 2022	257
Figure 107. Carte des lieux de résidence pour les déplacements dans les quartiers d'affaires du cœur du centre-ville, déplacements en transport en commun, aire d'étude, 2022	258
Figure 108. Carte des lieux de résidence pour les déplacements dans les quartiers d'affaires du cœur du centre-ville, déplacements à vélo, aire d'étude, 2022	259
Figure 109. Nombre des déplacements selon la distance (kilomètre) selon le mode en utilisant Distances Google, par jour, 2022.....	268
Figure 110. Répartition cumulative de la durée des déplacements selon le mode à l'aide des Distances Google, par jour, 2022	271
Figure 111. VKP et PKP selon les distances Google, aire d'étude, 2022	275
Figure 112. Déplacements de conducteur d'automobile, passager d'automobile et en transport en commun qui sont cyclables ou praticables à pied, 2022.....	283
Figure 113. Moyenne journalière du taux d'occupation des véhicules en semaine, 2022	288
Figure 114. Taux d'occupation des véhicules selon le motif de déplacement, 2022	292
Figure 115. Occupation du véhicule selon l'heure de la journée, 2022	296

Figure 116. Occupation moyenne des véhicules selon l'heure de début de déplacement, 2022	297
Figure 117. Variation de l'occupation journalière des véhicules, 2011-2022	298
Figure 118. Relation passager/conducteur, pourcentage de passagers journaliers pour se rendre au travail, à caractère professionnel, ou pour se rendre à un établissement d'enseignement postsecondaire, 2022	299
Figure 119. Frais de stationnement, lieu de travail habituel, 2011 et 2022.....	302

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1. Informations recueillies par l'enquête.....	10
Tableau 2. Échantillons d'enquête et erreurs d'échantillonnage pour différents niveaux de rapport	21
Tableau 3. Population, 2005-2022.....	28
Tableau 4. Population, travailleurs, ménages et véhicules, 2005-2022.....	29
Tableau 5. Relations parmi les indicateurs démographiques, 2005 - 2022	30
Tableau 6. Comparaison des indicateurs clés	34
Tableau 7. Population selon le groupe d'âge, 2005, 2011 et 2022	37
Tableau 8. Statut professionnel, aire de l'étude, 2005 à 2022	43
Tableau 9. Emplois par travailleur résident, détails, 2005-2022.....	58
Tableau 10. Détails du type de logement selon la sous-zone.....	64
Tableau 11. Détails de la taille du ménage selon la sous-zone.....	67
Tableau 12. Taille du ménage selon le type de logement	67
Tableau 13. Type de logement selon la taille du ménage	68
Tableau 14. Disponibilité des véhicules des ménages, 2005 - 2022	71
Tableau 15. Détail des véhicules selon le ménage, 2005-2022	73
Tableau 16. Modèles des ménages « à faible taux de motorisation » (examen du nombre de véhicules par rapport au nombre de travailleurs), 2011-2022.....	75

Tableau 17. Adhésion aux services d'autopartage, 2022	87
Tableau 18. Vélos - statistiques selon la sous-zone, 2022	92
Tableau 19. Statistiques démographiques clés selon la sous-zone.....	105
Tableau 20. Détails des déplacements pour la population de 11 ans et plus, aire d'étude, 2005-2022.....	112
Tableau 21. Déplacements et taux de déplacements de la population de 5 ans et plus, 2011 et 2022.....	113
Tableau 22. Déplacements, taux de déplacement et taux de tournées pour la population de 5 ans et plus, selon la sous-zone, 2022	115
Tableau 23. Comparaison des taux de déplacement	116
Tableau 24. Nombre total de déplacements journaliers et taux de déplacement par caractéristiques du ménage, population de 5 ans et plus, 2022	120
Tableau 25. Nombre total de déplacements journaliers et taux de déplacements par caractéristiques démographiques, population de 5 ans et plus, 2022	123
Tableau 26. Détails des parts modales journalières et des variations, population de 5 ans et plus, 2011 et 2022	142
Tableau 27. Parts modales journalières et variations en pourcentage, population de 5 ans et plus, 2011 et 2022	143
Tableau 28. Détails des Parts modales selon la sous-zone, 2022	146
Tableau 29. Détails des parts modales selon la tranche d'âge, 2022.....	149
Tableau 30. Détails des parts modales durables et actives pour chaque tranche d'âge, 2022	153
Tableau 31. Volumes des modes selon la période du jour, population de 5 ans et plus, aire d'étude, 2011-2022.....	175
Tableau 32. Parts modales selon la période du jour, population de 5 ans et plus, aire d'étude, 2011-2022.....	176
Tableau 33. Volumes des modes selon la période du jour, population de 5 ans et plus, résidents d'Ottawa, 2011-2022.....	177
Tableau 34. Parts modales selon la période du jour, population de 5 ans et plus, résidents d'Ottawa, 2011-2022	178

Tableau 35. Volumes des modes selon la période du jour, population de 5 ans et plus, résidents de la RMR de Gatineau, 2011-2022	179
Tableau 36. Parts modales selon la période du jour, population de 5 ans et plus, résidents de la RMR de Gatineau, 2011-2022.....	180
Tableau 37. Volumes des déplacements selon la période du jour, population de 5 ans et plus, 2011-2022.....	181
Tableau 38. Parts modales pour les étudiants et les travailleurs selon la période, 2022	185
Tableau 39. Parts modales journalières, population de 5 ans et plus déclarant des limitations de mobilité, 2022	190
Tableau 40. Détails du motif de déplacement, aire d'étude, population de 5 ans et plus, 2011-2022	196
Tableau 41. Détails des motifs de déplacement, résidents d'Ottawa, population de 5 ans et plus, 2011—2022.....	197
Tableau 42. Détails du motif de déplacement, résidents de la RMR de Gatineau, population de 5 ans et plus, 2011—2022.....	199
Tableau 43. Détails du motif de déplacement, population de 5 ans et plus, 2011-2022	202
Tableau 44. Déplacements selon le motif, selon la période, population de 5 ans et plus, aire d'étude, 2022 et variations depuis 2011	208
Tableau 45. Nombre de déplacements selon les motifs agrégés, à l'exclusion des déplacements pour rentrer à la maison, par période, population de 5 ans et plus, aire d'étude, 2022, et variations par rapport à 2011	210
Tableau 46. Détails du motif de déplacement selon le mode de déplacement, 2022	221
Tableau 47. Caractéristiques de l'utilisation des transports en commun selon la sous-zone, 2022	226
Tableau 48. Vue d'ensemble des déplacements inter-secteurs sur une période de 24 heures (déplacements générés ou reçus par 26 secteurs)	229
Tableau 49. Top 25 des flux inter-secteur dans l'aire d'étude	231
Tableau 50. Détails des flux intra-secteur, 2022	235
Tableau 51. Détails des déplacements-personnes interprovinciaux pour les personnes de 11 ans et plus, 2005, 2011 et 2022	244

Tableau 52. Déplacements interprovinciaux avec destination autre que le domicile, personnes de l'aire d'étude âgées de 5 ans et plus, 2022	251
Tableau 53. Caractéristiques de la distance de déplacement à l'aide des distances du modèle TRANS, 2022.....	263
Tableau 54. Distance moyenne des déplacements à l'aide des distances du modèle TRANS, 2011 et 2022	264
Tableau 55. Caractéristiques de la distance du déplacement en utilisant les distances Google, 2022	265
Tableau 56. VKP et PKP 2022 des « distances Google » – aire d'étude, Ottawa et RMR de Gatineau	275
Tableau 57. VKP et PKP équivalents du modèle du 2011 pour les comparaisons de 2005, 2011 et 2022, population de l'aire d'étude de 5 ans et plus	278
Tableau 58. VKP et PKP équivalents au modèle 2011 pour les comparaisons de 2011 et 2022, résidents âgés de 5 ans et plus de la RMR d'Ottawa et de Gatineau.....	280
Tableau 59. Déplacements des conducteurs d'automobiles qui sont cyclables ou praticables à pied selon la sous-zone, 2022	285
Tableau 60. Déplacements des personnes en transport en commun qui sont cyclables ou praticables à pied selon la sous-zone, 2022.....	286
Tableau 61. Détails de la moyenne journalière de l'occupation déclarée des véhicules, 2011 et 2022	290
Tableau 62. Caractéristiques d'autopartage, 2022	300
Tableau 63. Résumé des principales caractéristiques du déplacement	303

Glossaire

Le tableau ci-après donne la définition des termes et acronymes clés employés dans ce rapport.

Terme ou acronyme	Définition
AD	Aire de diffusion, une unité géographique normalisée de Statistique Canada.
Aire d'étude	Zone géographique dans laquelle les ménages ont été sondés dans le cadre de cette étude; cette zone est constituée de la ville d'Ottawa et de l'intégralité de la partie québécoise de la RMR Ottawa-Gatineau. Cf. la figure 1 à la page 4.
API	Ajustement proportionnel itératif, une méthode de pondération des données qui effectue des ajustements pour plusieurs contrôles, jusqu'à ce que les poids convergent vers une solution qui satisfait tous les contrôles.
Carte choroplèthe	Une carte thématique qui fournit une visualisation des données statistiques à travers une géographie. La zone colorée est utilisée pour représenter les différences dans la mesure d'intérêt donnée.
CATI/CATW	Systèmes d'enquête par entretien téléphonique/Web assisté par ordinateur.
Cœur du centre-ville	Secteur défini par Ottawa Centre- (le secteur au nord de la rue Gloucester) et l'île de Hull. Cf. la figure 104 de la page 252.
DDT, DSD, DDL	Déplacements dont l'origine ou la destination est le domicile. DDT désigne les déplacements domicile-travail (déplacements entre le domicile et le lieu de travail, dans l'une ou l'autre direction, sans arrêt intermédiaire). DSD désigne les déplacements entre le domicile et un établissement d'enseignement primaire, secondaire ou post-secondaire. DDL désigne les déplacements entre le domicile et tous les autres lieux. Utilisé dans ce rapport pour analyser les déplacements internes à un secteur. (Cf. la section 4.7.)
EPS	Études postsecondaires ou étudiants du postsecondaire.
Estimation des données	Processus qui consiste à calculer des poids d'estimation à attribuer aux données pondérées de l'enquête pour que l'analyse de l'échantillon de l'enquête donne les estimations du nombre total de ménages, de personnes et de déplacements correspondant au volume réel de la population et des déplacements.
Femmes+	Catégorie agrégée utilisée pour l'analyse dans ce rapport, composée de femmes, de filles et d'une partie des personnes qui s'identifient comme non binares ou qui préfèrent s'auto-décrire.
Genre	Désigne l'identité personnelle et sociale d'un individu en tant qu'homme, femme ou personne non binaire (une personne qui n'est pas exclusivement un homme ou une femme). Aux fins du présent rapport, l'analyse est effectuée en utilisant des catégories agrégées

Terme ou acronyme	Définition
	« hommes+ » et de « femmes+ » qui regroupent des portions aléatoires de personnes non binaires avec des hommes/garçons et des femmes/filles.
Hommes+	Catégorie agrégée utilisée pour l'analyse dans ce rapport, composée d'hommes, de garçons et d'une partie des personnes qui s'identifient comme non binaires ou qui préfèrent s'auto-décrire.
Logement plain-pied	Logements qui offrent un accès individuel et direct à l'extérieur pour l'entrée principale. Les maisons individuelles sont la forme la plus courante de logement plain-pied. D'autres logements plain-pied comprennent des maisons jumelées, des suites dans une maison, des maisons en rangée, et des habitations mobiles.
Maternelle à la 12 ^e année/maternelle à secondaire 5	Années comprises entre la maternelle et la 12 ^e année en Ontario et entre la maternelle et le secondaire 5 au Québec; il s'agit des niveaux scolaires de l'enseignement primaire et de l'enseignement secondaire.
Ménage à faible taux de motorisation	Un ménage avec des véhicules, mais moins de véhicules que les travailleurs. (Cf. la section 3.7.2.)
Mode	Moyen de transport utilisé pour se déplacer. Par exemple : la voiture, le transport en commun, le vélo et la marche.
Modes actifs	Les modes de transport actifs comprennent les déplacements à pied (y compris le skateboard, le patin à roulettes et les aides à la mobilité), le vélo (y compris le vélo électrique) et la micromobilité électrique (comme la trottinette électrique).
Modes durables	Aux fins du présent rapport, les « modes durables » regroupent les modes suivants : transport en commun, autobus scolaire et les modes actifs. Cela diffère de la définition des modes durables utilisée par la Ville d'Ottawa dans d'autres contextes, qui comprend également le covoiturage.
O-D	Origine destination
Périodes :	
Période de pointe du matin	Période de pointe du navettage dans le matin, dans les 2,5 heures comprises entre 6 h 30 et 8 h 59 (0630-0859).
Milieu de la journée	Inter période de pointe, soit les six heures comprises entre 9 h et 14 h 59 (0900 -1459).
Période de pointe de l'après-midi	Période de pointe pour le navettage de l'après-midi, soit les trois heures comprises entre 15 h et 17 h 59 (1500-1759).
Soirée	Période du soir de six heures, comprise entre 18 h et 23 h 59 (1800-2359).
Nuit	Période nocturne de 6,5 heures comprise entre minuit et 6 h 29 (0000-0629).

Terme ou acronyme	Définition
Pondération des données	Processus qui consiste à attribuer des coefficients de pondération aux données pour corriger le biais de non-réponse et s'assurer que les distributions des données de l'enquête sont rajustées pour mieux représenter l'univers de la population.
Pp	Point de pourcentage.
RCN	Région de la capitale nationale (aussi appelée région de la capitale du Canada ou RCC).
RMR de Gatineau	Partie de l'aire d'étude au Québec, constituée de toutes les municipalités de la partie du Québec de la région métropolitaine de recensement (RMR) d'Ottawa Gatineau.
TCAC	Taux de croissance annuel combiné (taux de croissance moyen composé et annualisé).
TLR	Train léger sur rail (O-Train).
TP	À temps plein, par exemple travailleur à temps plein ou étudiant à temps plein.
TPT	À temps partiel, c'est-à-dire les travailleurs à temps partiel ou les étudiants à temps partiel.
Travailleurs résidents	Résidents de l'aire d'étude qui sont des travailleurs.
VE	Véhicule électrique – dans cette étude, il s'agit généralement d'un véhicule personnel.
Véhicules	Véhicules particuliers et de fonction appartenant aux résidents ou mis à leur disposition pour leurs déplacements personnels. Il s'agit entre autres des voitures, des VUS, des camionnettes et des fourgonnettes.
VOM	Véhicule personnel à occupation multiple, avec deux occupants (VOM-2), trois occupants (VOM-3) ou quatre occupants ou plus (VOM-4+). Le conducteur est toujours inclus dans la tabulation.
VOS	Véhicule personnel à occupation simple, dans lequel le conducteur est le seul occupant.
ZAT	Zone d'analyse des transports.

1 INTRODUCTION

1.1 Vue d'ensemble

Dans ce rapport, nous présentons les résultats de l'*Enquête origine destination sur les déplacements des ménages 2022* du Comité TRANS.

Le Comité TRANS est un comité technique mixte consacré à la planification des réseaux de transport dans la région de la capitale nationale (RCN). Il exerce ses activités de part et d'autre de la rivière des Outaouais et réunit les différents ordres de gouvernement par l'entremise de ses organismes membres, soit la Commission de la capitale nationale (CCN), le ministère des Transports de l'Ontario (MTO), la Ville d'Ottawa (dont OC Transpo), le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), la Ville de Gatineau et la Société de transport de l'Outaouais (STO). Pour un tour d'horizon du Comité TRANS, le lecteur peut consulter le site Web de ce comité (www.ncr-trans-rcn.ca ou <http://www.ncr-trans-rcn.ca/propos-trans/>).

À l'automne 2022, le Comité TRANS a mené une vaste enquête sur les déplacements journaliers (origine destination ou O-D). Dans cette enquête, on invitait les participants à répondre à des questions sur les déplacements de tous les membres du ménage de 5 ans et plus durant les 24 heures du jour de semaine le plus récent. Cette enquête a permis de réunir de l'information à trois niveaux :

- **Ménage** : Nombre de membres, nombre de véhicules et de vélos et type d'habitation, entre autres.
- **Personne** : Âge, situation professionnelle, type d'horaire (temps plein/temps partiel) et possession d'un permis de conduire, entre autres.
- **Déplacements** : Déplacements effectués par chaque membre du ménage. Pour chacun des déplacements effectués pendant le jour de semaine désigné dans l'enquête, nous avons réuni de l'information sur le point de départ (origine), l'heure du départ, le point d'arrivée (destination), les modes de transport utilisés pour se déplacer (par exemple la voiture, les transports en commun, le vélo ou la marche) et le motif du déplacement (par exemple pour se rendre au travail), entre autres.

Le profil de l'enquête permettra aux membres du Comité TRANS d'établir des plans communautaires, des plans de transport et de mener d'autres initiatives. L'enquête de 2022 permet d'actualiser les enquêtes qui se sont déroulées depuis les années 1970 et dont la plus récente remonte à 2011.

L'aire d'étude de l'enquête de 2022 est constituée de la ville d'Ottawa et la partie de Gatineau de la région métropolitaine de recensement (RMR) Ottawa-Gatineau, qui comprend la ville de

Gatineau et la municipalité régionale de comté (MRC) des Collines-de-l'Outaouais¹ ainsi que plusieurs petites municipalités de moindre envergure dans la partie de Gatineau de la RMR qui n'avaient pas été sondées en 2011.²

Cette enquête a porté sur un échantillon aléatoire de 33 940 ménages dans l'aire d'étude. Nous avons invité un total de 339 600 ménages à y participer en leur adressant une lettre d'invitation ou en les appelant par téléphone, ce qui a donné un taux de réponse de 10 % avant la validation des données. Les répondants pouvaient participer à cette enquête sur le Web ou par entrevue téléphonique. L'échantillon final regroupait 31 818 ménages après la validation des données et après le rejet des questionnaires qui comportaient des problèmes statistiques. L'ensemble de données final de l'enquête comprend de l'information sur 69 480 résidents de l'aire d'étude et sur 162 243 déplacements effectués par ces résidents. Nous avons pondéré les données de l'enquête pour tenir compte du biais de non-réponse et pour nous assurer que les distributions de l'enquête selon le territoire géographique, la taille des ménages, le type d'habitation, l'âge et le genre correspondaient au Recensement. Nous avons ensuite estimé les données de l'enquête pour que les résultats fassent état du total des ménages, de la population et de l'estimation du total des déplacements de l'ensemble de la population. Une fois pondérées et estimées, les données de l'enquête représentent approximativement 567 204 ménages de la région, près de 1 365 600 résidents et presque 3,2 millions de déplacements journaliers. Globalement, l'ensemble des données de l'enquête constitue un échantillon sélectionné aléatoirement de 5,6 % des ménages et un échantillon de 5,1 % de la population. Dans l'ensemble, les résultats de l'enquête au niveau des ménages comportent une marge d'erreur estimative de $\pm 0,7$ % en raison de l'échantillonnage aléatoire, et les résultats au niveau de la personne et des déplacements comportent une marge d'erreur estimative de $\pm 0,5$ %, dans les deux cas à un niveau de confiance de 95 %, en tenant compte des effets de la pondération des données.³

¹ La MRC comprend les municipalités de Cantley, Chelsea, L'Ange-Gardien, La Pêche, Pontiac et Val-des-Monts.

² Thurso, Lochaber, Lochaber-Partie-Ouest, Mayo, Mulgrave-et-Derry, Val-des-Bois, Bowman, Notre-Dame-de-la-Salette et Denholm.

³ À raison de 19 fois sur 20, pour une question donnée de l'enquête, le pourcentage de réponse pouvait être compris dans la marge d'erreur des résultats de l'enquête. Nous avons corrigé la marge d'erreur pour tenir compte de l'augmentation de l'erreur associée au rajustement des données afin de corriger le suréchantillonnage ou le sous-échantillonnage ainsi que le biais de non-réponse.

1.2 Territoire géographique de l'enquête

Nous avons sélectionné aléatoirement les ménages de l'échantillon dans une zone constituant la majeure partie de la région de la capitale nationale (soit la ville d'Ottawa, la ville de Gatineau et la MRC des Collines-de-l'Outaouais).⁴ L'aire d'étude couvrait la majeure partie de la RCN, les ménages interrogés représentant au moins 97 % de la population de la région.⁵ Une petite fraction des ménages interrogés provenaient de parties de l'aire d'étude en dehors de la RCN.⁶

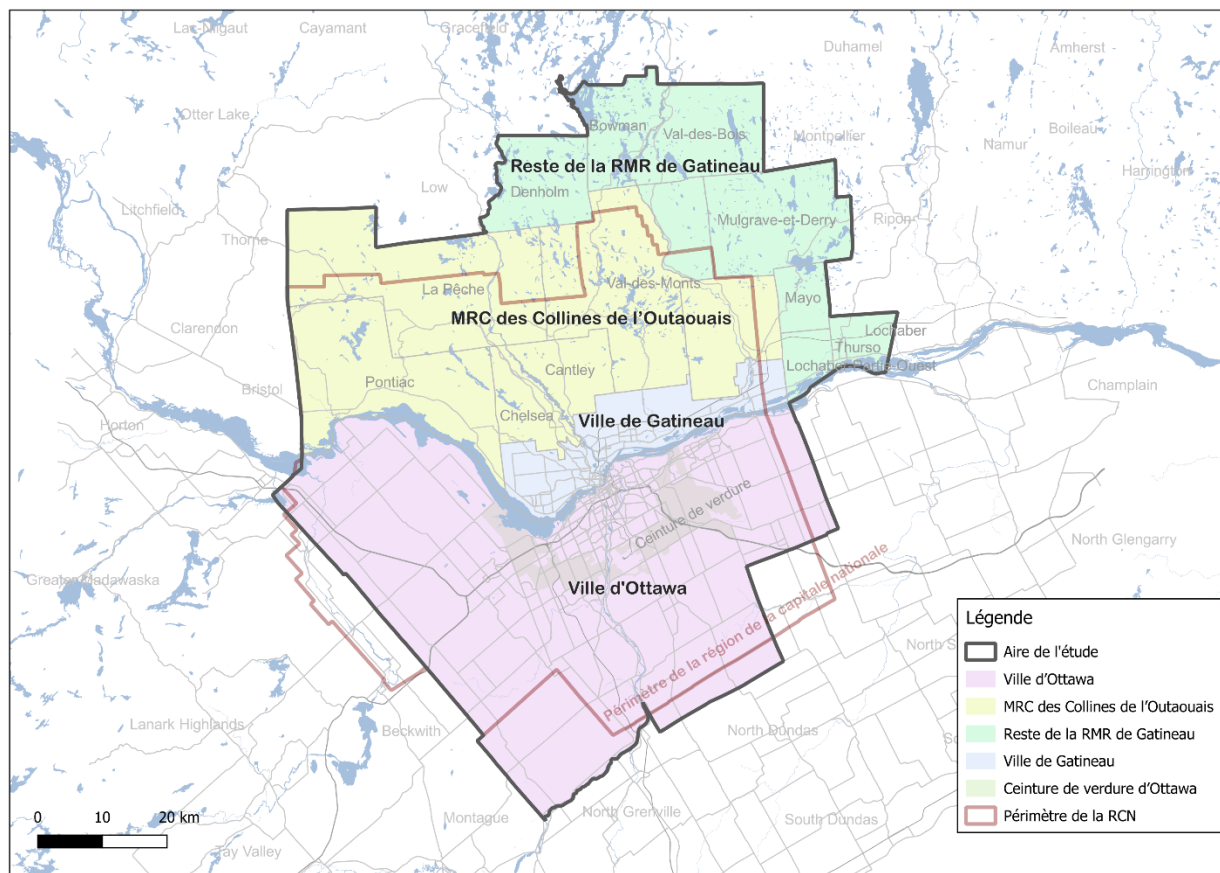
La figure 1 représente les secteurs sondés. L'aire d'étude de 2022, qui comprend la ville d'Ottawa et toute la RMR de Gatineau, est légèrement plus importante que celle des enquêtes de 2011 et de 2005, qui comprenaient la ville d'Ottawa, la ville de Gatineau et la MRC des Collines-de-l'Outaouais. Les nouveaux secteurs ajoutés en 2022 élargissent l'aire d'étude afin de l'étendre à toute la RMR de Gatineau. Ces nouveaux secteurs représentent 0,6 % de la population totale de l'aire d'étude et 2,3 % de la population de la RMR de Gatineau.

⁴ Alors que le périmètre de ces municipalités est légèrement supérieur à celui de la RCN, les municipalités d'Almonte, de Carleton Place et de Russell (toutes en Ontario), qui font partie de la RCN, n'étaient pas comprises dans l'aire d'étude.

⁵ D'après une comparaison grossière des îlots de diffusion (ID) de Statistique Canada par rapport au périmètre de la RCN, la population de l'aire d'étude paraît être comprise entre 97,3 % et 98,6 % de la population du Recensement de 2021 pour les ID associés à la RCN. Il s'agit d'un chiffre approximatif, puisque de nombreux ID de la périphérie de la RCN se trouvent en partie à l'intérieur et en partie à l'extérieur du périmètre de la RCN.

⁶ Entre 1,4 % et 2,7 % de la population de la zone d'étude se trouve en dehors des limites de la RCN.

Figure 1. Carte de l'aire d'étude⁷



Pour les besoins de la tabulation des résultats de l'enquête dans les parties du Québec comprises dans l'aire d'étude, la ville de Gatineau, la MRC des Collines-de-l'Outaouais et le reste de la RMR de Gatineau s'appellent collectivement, dans ce rapport, la « RMR de Gatineau ».⁸

Dans ce rapport, outre l'aire d'étude dans son ensemble, la plupart des résultats sont fournis pour la ville d'Ottawa et la RMR de Gatineau, également appelées les « régions » d'étude. Certains résultats sont également fournis pour les zones géographiques sous-régionales appelées « sous-régions ». Au sud de la rivière des Outaouais, les cinq sous-zones sont basées sur le système de transect de la Ville d'Ottawa. Au nord de la rivière, les quatre sous-zones sont des géographies personnalisées regroupant les zones d'analyse des transports

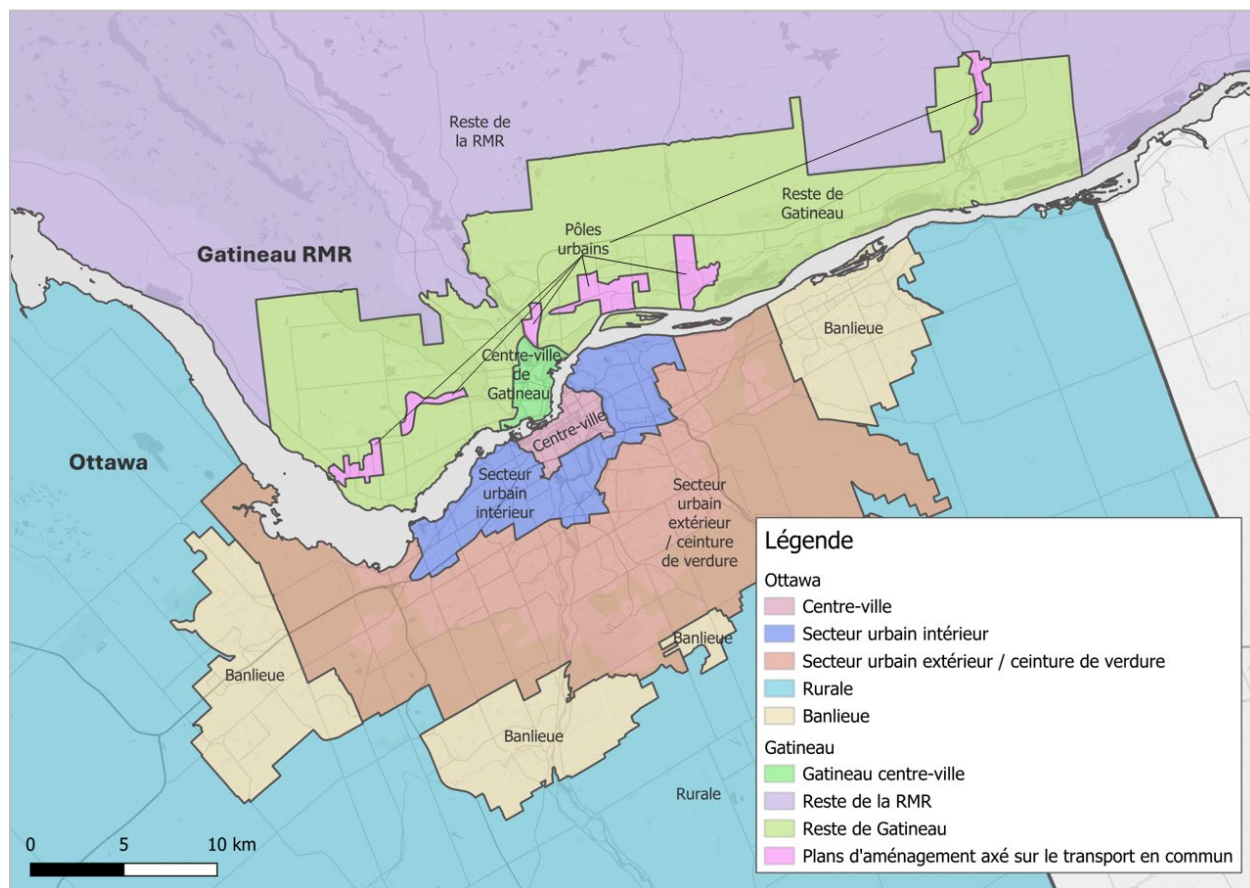
⁷ Source pour le périmètre de la RCN : gouvernement du Canada, périmètre de la région de la capitale nationale (<https://ouvert.canada.ca/data/fr/dataset/6b588d7c-7e61-48d4-a87d-675ad3bf507a>; dernière consultation en date du 27 février 2022).

⁸ Dans le rapport de 2011, la partie de l'aire d'étude au Québec s'appelait l'« Outaouais ».

(ZAT) en fonction de la proximité des pôles urbains.⁹ Les sous-zones sont illustrées dans figure 2 ci-dessous.

Des résultats sélectionnés illustrant les flux de déplacements au sein de l'aire d'étude sont présentés pour les secteurs TRANS (26 géographies sous-municipales) et pour une version adaptée des sous-zones. Les cartes de ces zones géographiques sont incluses dans la section pertinente de ce rapport (Section 4.7).

Figure 2. Carte des sous-zones d'étude



Le reste de la RMR et les sous-zones rurales qui ne sont pas entièrement représentées sur la carte s'étendent jusqu'aux limites de la RMR de Gatineau et d'Ottawa, respectivement.

⁹ Remarque : l'agrégation des ZAT aux zones de développement axées sur le transport en commun se rapproche mais peut ne pas correspondre aux zones géographiques utilisées dans le Schéma d'aménagement et de développement révisé de Gatineau.

1.3 Point chronologique unique

Nous comparons de nombreux résultats présentés dans ce rapport de synthèse aux constats des précédentes enquêtes O-D pour l'aire d'étude afin de connaître l'évolution des comportements dans les déplacements. Or, même si elle s'est déroulée selon la même procédure générale que les précédentes enquêtes O-D, l'enquête O-D de 2022 est unique sous plusieurs aspects.

- La dernière enquête s'est déroulée en 2011, ce qui donne un intervalle de 11 ans par rapport aux précédentes enquêtes menées par le Comité TRANS, qui se déroulaient généralement tous les cinq ou six ans. L'enquête de 2022 était initialement prévue pour 2020 et devait avoir lieu après la mise en service de l'O-Train en 2019. Or, cette enquête a été retardée en raison de l'éclosion de la pandémie de COVID-19 et de son profond retentissement sur les habitudes de déplacements. Puisqu'elle était destinée à produire des indicateurs de déplacements et un modèle de prévision dont on pourrait se servir dans la planification, cette enquête a été reportée à l'automne 2022, après le déploiement à grande échelle des vaccins, en attendant qu'il soit moins probable que les habitudes dans l'activité humaine soient impactées par la crainte de la contagion.
- L'enquête de 2011 s'est déroulée par téléphone auprès d'un échantillon de ménages joignables par téléphone fixe et ne s'étendait pas aux ménages joignables par téléphone cellulaire uniquement. L'enquête O-D de 2022 s'est déroulée en mode mixte : l'essentiel des participants ont répondu à l'enquête en ligne et faisaient partie d'un échantillon établi d'après des adresses. Bien que la plupart des questions de l'enquête étaient très comparables, voire identiques, d'autres différences de méthodologie sont possibles dans le post-traitement et l'analyse des données. C'est pourquoi la comparabilité pourrait être limitée pour certains indicateurs.
- Les impacts les plus sévères induits par la pandémie sur l'activité humaine et les changements correspondants dans le comportement de ceux qui se déplacent s'étaient amoindris lorsque l'enquête s'est déroulée à l'automne 2022. Toutefois, certaines activités et certains comportements sont toujours appelés à évoluer — surtout dans l'environnement de travail hybride.
- On peut s'attendre à ce que la mise en service de l'O-Train — nouveau mode de déplacement dans l'aire d'étude — ait une incidence majeure sur les comportements régionaux dans les déplacements. Or, il faut généralement attendre un certain temps avant que ces changements se matérialisent complètement : il s'agit non seulement de changements dans les modes de transport, mais également comment une infrastructure de si grande échelle peut transformer les lieux où les gens habitent et travaillent.

Pour toutes les raisons explicitées ci-dessus, il est sans doute préférable de considérer que l'enquête O-D de 2022 est plus un nouvel indice repère pour les déplacements plutôt qu'une

pure extension des tendances de 2011 et des années précédentes.

1.4 Organisation du rapport

Ce rapport comprend cinq chapitres, en plus de ce chapitre d'introduction :

- Le chapitre 2 passe en revue la conception, la conduite et le traitement de l'enquête.
- Le chapitre 3 explore les principales caractéristiques démographiques, celles relatives au ménage et à la mobilité qui ont été recueillies à partir de l'enquête, et comment celles-ci ont changé au fil du temps.
- Le chapitre 4 décrit les caractéristiques de déplacement recueillies dans le cadre de l'enquête et leur évolution au fil du temps.
- Le chapitre 5 conclut le rapport.

Le questionnaire de l'enquête est fourni à l'annexe A.

2 CONDUITE DE L'ENQUÊTE

2.1 Vue d'ensemble

L'Enquête origine destination 2022 du Comité TRANS (« enquête O-D TRANS » ou « l'enquête ») est une enquête sur les déplacements des ménages conçue pour obtenir des informations sur les parts modales et les habitudes de déplacement dans l'aire d'étude. L'enquête a recueilli des informations sur les principales caractéristiques du ménage (nombre de membres du ménage, nombre de véhicules, type de logement, revenu) ; les caractéristiques démographiques, socio-économiques et les lieux de travail et d'étude des résidents du ménage ; et les déplacements journaliers effectués sur une période de 24 heures.

La méthode d'étude a permis de réaliser des enquêtes à la fois par téléphone et en ligne hébergée sur la plateforme Triptelligence^{MC} de Malatest. L'enquête a utilisé une méthode de rappel de 24 heures. La figure 3 illustre le processus général de l'enquête sur les déplacements des ménages. Le processus d'enquête est résumé dans les sections qui suivent.

Figure 3. Vue d'ensemble du processus d'enquête



2.2 Conception de l'enquête

Le consultant a développé une procédure d'échantillonnage d'enquête qui garantissait la distribution uniforme de l'échantillon proportionnellement à la distribution des ménages dans toute l'aire d'étude, avec un certain suréchantillonnage des secteurs avec des populations plus petites pour maintenir les erreurs d'échantillonnage dans des limites acceptables. L'échantillon de l'enquête était basé sur les adresses, certaines des adresses ayant des numéros de téléphone correspondants à ceux des annuaires téléphoniques, ce qui a permis d'effectuer une enquête menée par téléphone avec une partie de l'échantillon. Le plan d'échantillonnage visait à obtenir des réponses à l'enquête auprès de 28 800 ménages, représentatifs de l'aire d'étude.

La géographie de l'aire d'étude a été stratifiée en 42 secteurs d'échantillonnage différents. Ces secteurs d'échantillonnage ont été initialement développés en 2011 sur la base d'un examen des limites des secteurs de recensement (dans la RMR de Gatineau), des limites des zones de circulation (à Ottawa), des populations et des dénombrements des ménages, des infrastructures de transport en commun rapide et de l'emplacement des appartements de moyenne et grande hauteur. La base de sondage comprenait 31 zones d'enquête en Ontario et 11 au Québec. Il convient de noter que, comme ces secteurs d'échantillonnage ne s'intègrent pas parfaitement dans les 26 secteurs définis par TRANS pour être utilisés dans l'analyse, les données d'enquête ont plutôt été classées en zones d'expansion basées sur les superzones ZAT, qui s'agrègent parfaitement dans les 26 secteurs TRANS.



L'enquête a été effectuée auprès des ménages pour recueillir des informations démographiques sur tous les membres du ménage et des informations sur les déplacements des membres du ménage âgés de 5 ans et plus. L'enquête a utilisé une méthode de rappel de 24 heures qui demandait aux répondants de l'enquête de rendre compte de leurs déplacements le jour de la semaine précédente, de 4 h le jour précédent à 3 h 59 le lendemain. Les répondants pouvaient répondre à l'enquête en ligne ou par téléphone, la majorité d'entre eux choisissant de le faire en ligne.

L'enquête a été menée à l'aide du système Triptelligence™ de Malatest, un système CATI/CAWI intégré (entretien téléphonique/Web assisté par ordinateur) intégrant Google Maps et des fonctionnalités de traitement des données développées spécifiquement pour les enquêtes origine-destination.

L'enquête a été baptisée « Enquête origine-destination », à l'aide d'un logo conçu avec le Comité TRANS. Un site Web dédié a été développé pour fournir aux participants potentiels des informations sur l'enquête, notamment des réponses aux questions fréquemment posées et des coordonnées s'ils ont des préoccupations au sujet de l'enquête.

L'enquête a recueilli des informations à trois niveaux : au niveau du ménage, pour toutes les personnes du ménage, et pour tous les déplacements effectués par tous les membres du ménage âgés de plus de 5 ans. Le tableau 1 répertorie les types d'informations collectées par l'enquête. Pour vous aider à comprendre le tableau, l'encadré à la suite du tableau explique comment un déplacement est défini. Le questionnaire de l'enquête est fourni à l'annexe A.

Tableau 1. Informations recueillies par l'enquête

AU NIVEAU DES MÉNAGES	AU NIVEAU DE LA PERSONNE Pour chaque personne du ménage	AU NIVEAU DU DÉPLACEMENT Pour chaque déplacement effectué par chaque membre du ménage âgé de plus de 5 ans
Lieu de résidence	Genre	Emplacement d'origine
Type de logement	Âge	Lieu de destination
Taille du ménage (nombre de personnes)	Permis de conduire	Heure de départ du déplacement
Nombre de véhicules selon le type de carburant	Condition affectant le déplacement Si oui, en cas d'utilisation d'une aide à la mobilité, autocollant de stationnement pour handicapés	Motif (activité de destination)
Nombre de vélos (adulte, vélo électrique pour adulte, vélos pour enfants)	Abonnement autopartage	Mode(s) de déplacement (jusqu'à 5)
Nombre d'appareils de micromobilité électriques	Statut étudiant (TP, TPT)	Lignes de bus empruntées (si le transport en commun par autobus est utilisé)
Revenus du ménage	Type de présence (en classe, en ligne)	Emplacements de transfert de mode (si plusieurs modes sont utilisés)
Régime d'occupation du logement (location/propriété)	Emplacement de l'école	Nombre d'occupants du véhicule (si conducteur ou passager)
Livraisons et appels de service reçus le jour du déplacement	Statut professionnel (TP, TPT)	Si les occupants du véhicule étaient d'autres membres du ménage
Accord pour participer à des recherches futures	Lieu de travail	(si plusieurs occupants du véhicule)
	Jours de la semaine en navettage ou télétravail la semaine dernière	Si le stationnement sur le lieu de travail habituel est un stationnement gratuit fourni par l'employeur, un autre stationnement gratuit ou un stationnement payant
	Autre situation professionnelle (retraité, sans emploi, etc.)	
	Si des déplacements ont été effectué le jour du déplacement	

Qu'est-ce qu'un déplacement?

Pour cette enquête, un déplacement a été défini comme un déplacement d'un lieu (origine) à un autre (destination) avec un seul but qui peut impliquer plus d'un mode de déplacement.

Un déplacement pour se rendre au travail avec un arrêt dans un café représente deux déplacements distincts : l'un avec le motif « restaurant/salle à manger » et l'autre avec le motif « travail ». Un déplacement pour se rendre au travail, qui impliquait de se rendre en voiture à un stationnement incitatif, puis de prendre le transport en commun pour le reste du déplacement est considéré comme un seul déplacement, le transport en commun étant le mode principal et la conduite étant le mode d'accès au transport en commun.

2.2.1 Modifications apportées à la conception de l'enquête depuis l'enquête de 2011

La géographie de l'enquête a été élargie en 2022 pour inclure les petites communautés du nord et de l'est de la partie de Gatineau de la région métropolitaine de recensement, notamment : Denholm, Bowman, Val-des-Bois, Mayo, Mulgrave-et-Derry, Mayo, Lochaber, Lochaber-Partie-Ouest et Thurso.

L'enquête de 2022 a été menée en mode mixte, avec seulement une personne sur huit ayant répondu par téléphone et le reste ayant répondu en ligne. Les précédentes enquêtes O-D menées par TRANS ont été menées entièrement par téléphone.

La base du questionnaire de l'enquête 2022 était en grande partie la même que le questionnaire utilisé en 2011, afin de faciliter la comparaison longitudinale. Des améliorations ont été apportées au questionnaire pour refléter l'évolution des tendances en matière de véhicules, de sensibilisation sociale, de travail hybride et d'options de transport.

Les modifications apportées au questionnaire sont détaillées ci-dessous.

Au niveau des ménages, les questions suivantes ont été ajoutées :

- Type de carburant du véhicule : l'essence ordinaire (et non un véhicule hybride), hybride, hybride rechargeable, électrique uniquement, diesel, biodiesel et autre type de carburant alternatif.
- Abonnement d'autopartage.
- Si des marchandises ont été livrées la veille (à la date de l'enquête).
- Si un ou plusieurs membres du ménage sont des immigrants.
- Volonté de participer à de futures enquêtes.

Au niveau des personnes, les catégories de questions et de réponses suivantes ont été ajoutées ou modifiées :

- Genre : nouvelles catégories de réponse de « non binaire » et « préfère se décrire » pour remplacer « autre ».
- Laissez-passer de transport en commun : catégories mises à jour pour refléter les Laissez-passer de transport en commun actuels pour toutes les agences.
- Handicap ou condition cognitive ou physique qui affecte la mobilité, l'utilisation d'une aide à la mobilité et la possession d'un permis de stationnement accessible/d'un permis de stationnement pour personnes handicapées.
- Activité professionnelle : « Parent au foyer » a remplacé « femme au foyer ».
- Type de lieu de travail : des définitions plus précises ont été utilisées (travail exclusivement à domicile ; pas de lieu de travail fixe ou travail routier ; lieu de travail habituel fréquenté régulièrement ou occasionnellement).
- Modèles de navettage et de télétravail : s'il s'agit d'un travailleur, quels sont les jours lors de la dernière semaine où il s'est rendu au travail et quels sont les jours de la semaine où il a travaillé en télétravail;
- Date à laquelle la personne a immigré : si elle n'est pas née au Canada, depuis combien de temps la personne a-t-elle immigré au Canada (plage d'années).
- Suppression de la question sur la nature du travail (gestion, vente au détail, etc.).

Au niveau du déplacement, les catégories de questions et de réponses suivantes ont été ajoutées ou révisées :

- Mode de déplacement : des modes émergents ont été ajoutés, notamment :
 - Vélo électrique (vélo électrique à pédalage assisté);
 - Trotinette électrique (trotinette électrique motorisée ou « e-scooter »);
 - Aide à la mobilité (fauteuil roulant, triporteur ou quadriporteur);
 - Covoiturage payé/taxi non traditionnel (par exemple, Uber, Lyft ou une autre application de covoiturage payé).
- Si le conducteur de la voiture et l'un des membres du ménage sont membres d'un service d'autopartage : une question est posée pour déterminer si le véhicule utilisé est un véhicule d'autopartage.
- Si le vélo et le transport en commun ont été utilisés : une question est posée pour savoir si le vélo a été stationné à un arrêt de transport en commun ou s'il a été transporté à bord.
- Suppression de la question sur le coût du stationnement payant pour les déplacements au travail.
- Motif du déplacement :
 - des descriptions de catégories affinées et des définitions fournies dans les survols de souris;

- diviser « école » en « fréquenter une école postsecondaire » et « fréquenter une école (K-12/maternelle, primaire, secondaire) »;
- « récupérer un colis ou des achats en ligne » a été ajouté;
- un champ de texte ouvert pour saisir « autre objectif » a été ajouté (dont les réponses ont ensuite été recodées dans les catégories existantes).

Des questions supplémentaires ont été ajoutées pour faciliter la validation des données et inviter les répondants à fournir des renseignements supplémentaires s'il en manquait. Par exemple, nous avons demandé aux étudiants à temps plein qui ne déclaraient pas de déplacements pour se rendre à l'école s'ils allaient à l'école.

D'autres changements ont été apportés à la façon dont les catégories de réponses ont été agrégées dans l'analyse des données. Par exemple, le mode « vélo » est désormais « vélo et micromobilité », avec l'utilisation de vélos, de vélos électriques, d'appareils de micromobilité et d'appareils de micromobilité électrique désormais regroupés dans cette catégorie.

La méthode de pondération des données de l'enquête 2022 est très similaire à celle de 2011, avec les mêmes contrôles de pondération de base du recensement. Cependant, la taille de la population active employée a été introduite en tant que contrôle de pondération supplémentaire. Des ajustements ont également été apportés aux contrôles de pondération selon l'âge pour tenir compte du fait que l'enquête ne représente pas les personnes vivant dans des logements collectifs (personnes vivant dans des foyers de soins pour personnes âgées, des établissements correctionnels, etc.). Il y avait également quelques différences dans l'approche de la pondération des déplacements.¹⁰

2.3 Conduite de l'enquête

Pour obtenir une couverture de tous les ménages de l'aire d'étude, y compris les ménages utilisant uniquement un téléphone portable, l'enquête auprès des ménages a utilisé une approche d'échantillonnage basée sur l'adresse. Les ménages ont été sélectionnés de manière aléatoire à partir des bases de données d'adresses résidentielles postales, une partie de ces ménages ayant uniquement des d'adresses et le reste ayant des adresses pouvant être associées à des numéros de téléphone répertoriés (adresse et téléphone). Un plan d'échantillonnage a été élaboré pour obtenir un échantillon global de 5,2 % de l'aire d'étude. Les secteurs d'échantillonnage avec des populations plus petites qui auraient

¹⁰ En 2011, les enquêtes dont les informations sur les déplacements étaient insuffisantes ont été incluses dans l'ensemble de données de l'enquête, mais si au moins 50 % des déplacements d'une personne donnée étaient mal renseignés, ou si la personne était identifiée comme ayant des déplacements manquants, les déplacements de cette personne n'ont pas été inclus dans l'analyse, et les pondérations des autres enregistrements de déplacements ont été augmentées en conséquence pour compenser. En 2022, seules les enquêtes avec des renseignements complets et entièrement validés et corrigés ont été inclus dans l'ensemble de données final, de sorte que les pondérations des déplacements séparés des pondérations des ménages/personnes n'étaient pas nécessaires.

naturellement des échantillons numériquement petits s'ils étaient échantillonnés au même taux que les autres secteurs ont été suréchantillonnés pour réduire la marge d'erreur d'échantillonnage. Tous les autres secteurs d'échantillonnage avaient des objectifs fixés sur la base d'un taux d'échantillonnage de 5,0 %. Les nombres finaux d'échantillons valides et les taux d'échantillonnage sont décrits au tableau 2 à la fin de ce chapitre.

Des lettres d'invitation à l'enquête avec une brochure de marque ont été envoyées aux ménages expliquant le but de l'étude, ainsi qu'un code d'accès sécurisé et des instructions pour répondre à l'enquête en ligne ou par téléphone. Les adresses dont le numéro de téléphone fixe est répertorié ont reçu des appels téléphoniques de suivi pour les inviter à répondre à l'enquête par téléphone ou en ligne.

L'administration complète de l'enquête a été lancée en septembre 2022. L'administration de l'enquête a recueilli des enquêtes entre le 9 septembre et le 13 décembre 2022 pour les dates de déplacement se situant entre le 8 septembre et le 7 décembre 2022. Les réponses à l'enquête ont été surveillées par secteur d'échantillonnage tout au long de l'administration de l'enquête, et des ajustements ont été apportés au nombre d'invitations envoyées dans chaque secteur pour tenir compte de la variation des taux de réponse. Des envois de lettres supplémentaires ont été ajoutés pour compenser les taux de réponse plus faibles que prévu. Au total, huit envois d'invitations ont été postés entre le 8 septembre et le 3 novembre 2022. Au cours de toute la période d'administration du sondage, 334 850 lettres ont été envoyées et un échantillon supplémentaire uniquement par téléphone de 3 420 numéros a été ajouté pour cibler deux petites communautés de la RMR de Gatineau qui avaient été signalées avec des objectifs ambitieux de suréchantillonnage. Au 1er novembre 2022, 81 % de l'objectif global de l'enquête avait été atteint et les objectifs pour un certain nombre de secteurs d'échantillonnage ayant été atteints à cette date. L'administration de l'enquête s'est poursuivie jusqu'au début du mois de décembre afin d'augmenter le taux de réponse dans les secteurs qui n'atteignaient pas les objectifs fixés. Pendant cette période, les ménages des secteurs qui avaient déjà atteint les objectifs de l'enquête étaient encore autorisés à y participer, bien qu'il n'y ait plus d'appels sortants vers ces secteurs.

Dans l'ensemble, pour les deux types d'échantillons, l'enquête auprès des ménages avait un taux de réponse de 10,0 % avant le rejet des enquêtes invalides, avec un total de 33 940 enquêtes terminées. Lors de la validation des données, 2 122 enquêtes ont été rejetées, pour



un ensemble de données final de 31 818 ménages validés, dépassant largement l'objectif initial de l'enquête. Après exclusion des enquêtes non valides, le taux de réponse valide était de 9,4 %.

2.4 Traitement des données

Après la collecte des données, les données de l'enquête ont été soumises à une série de tests de validation pour s'assurer que les questions de l'enquête ont été remplies comme prévu et pour signaler d'éventuelles erreurs dans les données ou des problèmes de logique relatifs aux déplacements. Chaque nuit, le système de validation des données exécutait automatiquement des tests sur les réponses aux enquêtes de la veille. Le système a attribué des indicateurs à différents problèmes avec différents niveaux de priorité (problème critique, erreur possible, avertissement, etc.) pour révision par le personnel chargé de la validation des données. Le personnel chargé de la validation des données a passé en revue chaque enquête signalée et a apporté des corrections logiques, géocodé de nouveau les emplacements, rappelé les répondants pour clarifier des renseignements ou rejeté l'enquête comme étant irrécupérable. Une portion des enquêtes qui ont réussi tous les tests de validation des données ont été sélectionnées de manière aléatoire pour une révision manuelle afin de vérifier l'exactitude des enquêtes et le fonctionnement des tests de validation comme prévu. Le processus de validation des données a permis de rejeter environ 6 % des enquêtes.

Les données ont également été systématiquement passées en revue et testées par des analystes de données pour assurer le contrôle de la qualité de l'ensemble de données et exclure la possibilité de problèmes de données systématiques.

Les quelques dossiers de personnes dont l'âge ou le genre était inconnu ont été imputés. Les personnes déclarant un genre non binaire ont été assignées au hasard à « hommes+ » ou « femmes+ » pour la pondération des données et pour l'analyse dans ce rapport. Les réponses originales sont conservées dans l'ensemble final de données.

Après la finalisation de l'ensemble de données, toutes les coordonnées de latitude/longitude des lieux capturés par l'enquête (domicile, travail, école, origine du déplacement, destination du déplacement) ont été géocodées à l'aide d'outils SIG vers les zones géographiques d'étude pertinentes et vers les coordonnées x-y de la zone 18 de Universal Transverse Mercator (UTM).

2.5 Expansion et pondération des données

Les données pour les ménages interrogés ont été élargies pour représenter la population totale vivant dans des ménages résidentiels dans l'aire d'étude. Les données de l'enquête ont également été pondérées pour représenter fidèlement les distributions des ménages en fonction des caractéristiques des ménages et de la démographie. Cela est nécessaire pour remédier au biais de non-réponse et aux taux d'échantillonnage inégaux dans l'échantillon final de l'enquête.

La géographie de l'aire d'étude a été organisée en zones d'expansion en tant qu'unité géographique de base pour la pondération des données. Les zones d'expansion ont été développées sur la base d'agréations de superzones du système de zone d'analyse des transports (ZAT) pour lesquelles le Comité TRANS avait obtenu des données de profil de recensement personnalisées. Les superzones et les zones d'expansion peuvent être agrégées aux secteurs TRANS pour lesquels certaines analyses ont été effectuées.

Une méthode d'ajustement proportionnel itératif (API) a été utilisée pour équilibrer les poids des ménages et les poids des personnes pour les contrôles de pondération multiples. Dans cette méthode, des ajustements incrémentiels des poids des ménages sont effectués successivement pour chacun des contrôles des ménages, ainsi qu'un ajustement composite de chaque poids des ménages pour tenir compte de la répartition disproportionnée selon l'âge/le genre parmi les membres de chaque ménage. Chaque ajustement successif pour équilibrer un contrôle donné peut légèrement ou significativement déséquilibrer la correction précédemment introduite pour un contrôle différent. Cependant, le cycle itératif de chaque contrôle entraîne une convergence vers une solution où tous les contrôles des ménages et de la population ont des distributions attendues (dans des limites de tolérance raisonnables ; certains écarts peuvent être attendus, en particulier pour les zones d'expansion avec des tailles d'échantillon plus petites). De cette manière, toutes les personnes au sein de chaque ménage portent le même poids que le ménage. Les poids maximum et minimum par rapport au poids libre pour chaque zone d'expansion ont été définis pour limiter les poids extrêmes.

Les contrôles de pondération ont été élaborés à partir des données du Recensement de 2021. Les contrôles ont été sélectionnés pour exercer une influence significative sur le comportement en matière de déplacement et pour l'exhaustivité des informations contenues dans les données de l'enquête. Les estimations pour 2022 ont été projetées à partir des chiffres du Recensement de 2021 sur la base des taux de croissance fournis par les partenaires du projet. Pour les contrôles de pondération basés sur la population, les estimations de 2022 ont été réduites pour éliminer la partie de la population qui vivait dans des logements collectifs ou sans adresse fixe qui se trouvait en dehors de la base d'échantillonnage de l'enquête basée sur l'adresse (environ 1,6 % de la population).¹¹ Les ajustements de la répartition de la population selon le groupe d'âge ont tenu compte du fait que les personnes âgées constituent une plus grande partie de la population vivant dans des logements collectifs. Dans certaines zones d'expansion plus petites, certaines catégories d'âge et/ou de genre peuvent avoir été réduites davantage en raison de la petite taille des échantillons ou des cellules sans échantillon.

Pour chaque zone d'expansion, les contrôles de pondération comprenaient :

- le nombre total des ménages (logements privés occupés par des résidents habituels);

¹¹ C'est-à-dire que les données de l'enquête ne représentent que la population vivant dans des logements privés et sont étendues en conséquence.

- le nombre de ménages selon le type de logement (maison, autre logement plain-pied, appartement dans un bâtiment de 1 à 5 étages, appartement dans un bâtiment de 5 étages ou plus);
- le nombre de ménages selon la taille du ménage (1 personne, 2 personnes, 3 personnes, 4 personnes, 5 personnes, 6 personnes et plus);

le dénombrement de la population selon l'âge et selon le genre (13 tranches d'âge¹², 2 genres).

Pour contenir la variance des pondérations des données (car une telle pondération pourrait créer des pondérations de données plus élevées ou plus faibles), aucune tentative n'a été faite pour ajuster la pondération afin d'équilibrer l'échantillon de l'enquête par jour de la semaine. Il convient de noter que les déplacements les jeudis et vendredis sont quelque peu surreprésentés, tandis que les déplacements les lundis et mercredis sont quelque peu sous-représentés. Ensemble, les lundis et vendredis, les jours de semaine avec des comportements de navettage réduits représentent 39 % des résidents interrogés tandis que les jours allant du mardi au jeudi représentent 61 % des résidents interrogés (contre une répartition attendue de 40 % à 60 % si tous les jours de semaine étaient également représentés).

2.6 Validation des données pondérées de l'enquête

Les données pondérées de l'enquête ont été validées par rapport aux statistiques du recensement (diverses caractéristiques démographiques et des ménages, estimations de la population active employée, mode de déplacement habituel pour se rendre au travail) et à d'autres données de référence disponibles (inscriptions postsecondaires et aux écoles primaires pour les écoles plus grandes). Les résultats se sont comparés favorablement pour la plupart des caractéristiques, notamment la répartition géographique, la taille du ménage, le type de logement, l'âge/le genre et la population active employée. Les résultats de l'enquête peuvent être considérés comme généralement représentatifs de la population totale vivant dans des logements privés.

Il y a eu quelques écarts entre les données de l'enquête et les statistiques de référence. Les résultats de l'enquête peuvent quelque peu sous-représenter les ménages à faible revenu, bien qu'il soit difficile de l'affirmer avec certitude étant donné que 15 % des ménages pondérés ont refusé de répondre à la question sur le revenu. Les ménages composés de 6

¹² Tranches d'âge utilisées dans l'expansion des données : 0-4 ; 5-9 ; 10-14 ; 15-16 pour les résidents de la RMR de Gatineau et 15-17 pour les résidents d'Ottawa, pour correspondre à l'âge habituel de la dernière année d'études secondaires dans la région donnée ; 17-19 pour les résidents de la RMR de Gatineau et 18-19 pour les résidents d'Ottawa, pour correspondre à l'âge habituel pour commencer le CÉGEP ou des études postsecondaires dans la région donnée ; 20-24 ; 25-29 ; 30-34 ; 35-44 ; 45-54 ; 55-64 ; 65-74 ; 75+. Les tranches d'âge et/ou les genres ont parfois été réduits dans certaines zones d'expansion avec des échantillons très petits ou inexistantes.

personnes ou plus sont quelque peu sous-représentés, bien qu'il s'agisse d'un faible pourcentage du total des ménages au départ (2,7 % selon le recensement, 2,3 % selon les données pondérées de l'enquête). Dans la catégorie des « autres logements orientés vers le sol » utilisée dans la pondération, les distributions de l'enquête par maison en rangée, jumelée, suite dans une maison et maison mobile ne correspondent pas nécessairement aux distributions du recensement. La comparaison avec le lieu de travail et le déplacement vers le lieu de travail du Recensement de 2021 a révélé des différences qui étaient plus probablement dues à la conduite du recensement au plus fort de la pandémie de COVID-19 (par exemple, une incidence beaucoup plus élevée de personnes travaillant à domicile que dans le Recensement de 2016 et dans les résultats de l'enquête sur les déplacements des ménages de 2022). Les données de l'enquête peuvent sous-représenter les étudiants de niveau postsecondaire dans certains établissements et surreprésenter quelque peu les étudiants du secondaire dans les écoles secondaires plus grandes.¹³ La comparaison avec les estimations de l'Enquête sur la population active (EPA) de 2022 de Statistique Canada suggère que les données de l'enquête représentent bien l'emploi total : les données de l'enquête élargie représentent près de 736 600 personnes employées dans l'aire d'étude, comparativement aux estimations de l'EPA de 2022 de 742 500 personnes employées dans la RMR d'Ottawa-Gatineau.¹⁴

Les données d'enquête élargies ont été comparées aux comptages aux lignes écran pour les franchissements de rivières (rivière des Outaouais, rivière Gatineau et rivière Rideau) et le trafic traversant la limite de la ceinture de verdure d'Ottawa. Bien que les comptages aux lignes écran comprennent les déplacements qui ne sont pas couverts par les données de

¹³ Bien que les données élargies correspondent très étroitement aux inscriptions des étudiants vivant hors campus de l'Université Carleton et du Cégep de l'Outaouais, les données de l'enquête semblaient sous-représenter quelque peu les étudiants d'autres établissements, notamment l'Université d'Ottawa (76 % des inscriptions déclarées), le Collège Algonquin (72 %), l'Université du Québec en Outaouais (68 %), La Cité Collégiale (39 %) et Cégep Heritage College (55 %). Il convient de noter qu'une partie des inscriptions rapportées par les établissements, en particulier les inscriptions à temps partiel, peuvent avoir été effectuées au cours de semestres autres que le semestre d'automne, et une petite partie peut inclure des étudiants vivant en dehors de la zone d'étude. En outre, il convient de noter que les universités de la région fournissent des logements sur le campus à plus de 8 300 étudiants en résidence, qui n'auraient pas été inclus dans la base de l'échantillon de l'enquête. Les statistiques sur le nombre d'inscriptions pour l'automne 2022 n'étaient pas nécessairement disponibles pour tous les établissements, et on ignore si les effectifs de 2022 étaient supérieurs ou inférieurs au nombre d'inscriptions de 2021. Les données de l'enquête semblent également surreprésenter quelque peu les élèves des écoles secondaires plus grande de la région (d'environ 30 % en moyenne), bien qu'il ne soit pas clair si la surreprésentation équilibre la sous-représentation postsecondaire ou si les écoles secondaires plus petites de la zone d'étude sont sous-représentées.

¹⁴ Statistique Canada. *Figure 14-10-0380-02 Caractéristiques de la population active, moyenne mobile sur trois mois, ajustée pour tenir compte des variations saisonnières (x 1 000)* pour la RMR d'Ottawa-Gatineau, dernier accès en août 2023. Les estimations de l'Enquête sur la population active pour la période allant de septembre à novembre ont été ajustées pour estimer l'emploi dans la zone d'étude, qui n'inclut pas les parties de la RMR situées en Ontario à l'extérieur de la ville d'Ottawa.

l'enquête (déplacements en automobile commerciale et ceux effectués par des personnes vivant en dehors de l'aire d'étude), les estimations de l'enquête élargie semblent être d'un ordre de grandeur approprié par rapport au nombre de lignes écran. Les déplacements élargis des automobilistes représentent entre 80 % et 87 % du nombre de lignes écran, selon la traversée, à l'exception des traversées de la rivière Rideau, pour lesquels les données d'enquête représentent 72 % du nombre de lignes écran (mais ce qui pourrait être raisonnable étant donné que cela inclut la circulation sur les autoroutes 417 et 32 qui peuvent être des axes de transit pour les non-résidents qui traversent Ottawa).

2.7 Fiabilité statistique

2.7.1 Fiabilité des données

L'enquête O-D 2022 du Comité TRANS a été menée auprès d'un échantillon d'environ 5,6 % des ménages de l'aire d'étude. Comme pour toute enquête, les données recueillies peuvent être sujettes à des sources d'erreur ou de biais susceptibles d'avoir une incidence sur la fiabilité des résultats de l'enquête. Les sources potentielles d'erreur peuvent inclure les éléments suivants :

- **Sous-dénombrement.** L'erreur de dénombrement est associée à l'incapacité d'inclure certaines populations dans le même cadre utilisé pour la sélection des échantillons, ce qui peut se produire avec des échantillons de commodité tels que les annuaires téléphoniques. La base d'échantillonnage utilisé était une base de données d'adresses résidentielles postales de Postes Canada qui offre un excellent dénombrement des logements privés dans l'aire d'étude, réduisant ainsi le problème de sous-dénombrement. Cependant, la base de données de Postes Canada peut parfois omettre certains types de logements, tels que les sous-sols/ logements accessoires, les parcs de maisons mobiles et d'autres types de logements non conventionnels, et certains ménages peuvent refuser de recevoir des sources de courrier à partir des listes d'adresses de Postes Canada.
- **Biais de non-réponse.** Le biais de non-réponse se produit lorsque les personnes qui ne participent pas à une enquête diffèrent de manière pertinente des personnes qui y participent. Par exemple, les jeunes sont souvent moins enclins à participer aux enquêtes. Ce biais a également été abordé, en partie, par le processus d'expansion des données, y compris la pondération par la taille du ménage, le type de logement, l'âge, le genre et les inscriptions aux établissements d'enseignement postsecondaire. Cependant, il convient de noter qu'il peut y avoir d'autres biais masqués dans les données qui n'ont pas pu être corrigés par la pondération des données.
- **Erreur de mesure.** Ce type d'erreur est associé à l'incapacité des instruments d'enquête à capturer des informations véridiques (par exemple, par le biais de questions d'enquête mal comprises). Pour y remédier, le questionnaire et le matériel associé étaient basés sur des questions d'enquête précédemment bien testées, soigneusement examinées pour leur contenu et leur signification et testées sur le

terrain avec un échantillon de répondants avant l'administration de l'enquête complète. Les télé-enquêteurs ont été formés aux objectifs de l'enquête, aux définitions des termes clés, à l'intention des questions de l'enquête et à la manière de traiter les différentes circonstances de déplacement décrites par les répondants. Pendant l'administration de l'enquête, les entretiens ont été régulièrement surveillés par un superviseur pour assurer une application cohérente des questions. L'enquête en ligne comprenait également plusieurs tests intégrés pour inciter les répondants à confirmer les données clés et à clarifier les réponses illogiques.

- **Erreur de traitement.** Les erreurs de traitement comprennent les erreurs de saisie, de codage, d'édition et d'imputation des données. Ces sources potentielles d'erreur ont été traitées grâce à une formation complète du personnel de l'enquête et du personnel de validation de l'enquête, à des pratiques continues de gestion de la qualité et à la validation des données.
- **Erreur d'échantillonnage.** L'erreur d'échantillonnage fait référence à la variabilité qui se produit par hasard lorsqu'un échantillon est interrogé, plutôt que de la population entière. Dans la mesure du possible, l'erreur d'échantillonnage a été contrôlée en obtenant un échantillon d'enquête robuste et en ciblant les zones avec des taux de réponse inférieurs aux attentes.
- **Erreur due à des poids élevés lors de l'analyse de petits échantillons.** Nonobstant la limitation des poids extrêmes dans la pondération des données, la petite taille des échantillons pour certaines strates et le biais de non-réponse peuvent contribuer à l'attribution de poids élevés pour certains cas par rapport à d'autres dans la même zone géographique ou strate de population. Les utilisateurs des données doivent noter que la taille des échantillons pour certaines zones est relativement modeste. Les résultats de l'enquête pour ces zones doivent être interprétés avec prudence. Des précautions doivent également être prises lors de l'analyse de très petits sous-groupes de la population totale.

2.7.2 Estimations de l'erreur d'échantillonnage

L'erreur d'échantillonnage peut être estimée en fonction de la taille de l'univers de l'échantillon (nombre de ménages dans l'aire d'étude) et du nombre de complétions de l'enquête auprès des ménages. La marge d'erreur estimée pour les résultats de l'enquête au niveau des ménages est de $\pm 0,7$ % à un niveau de confiance de 95 % (théoriquement, pour une question d'enquête donnée, la véritable proportion de réponse pour la population se situerait quelque part dans la marge d'erreur des résultats de l'enquête 19 fois sur 20), en tenant compte des effets de la pondération des données sur l'erreur d'échantillonnage. Pour les résultats de l'enquête au niveau de la personne et du déplacement pour l'ensemble de l'aire d'étude, l'erreur d'échantillonnage est estimée à $\pm 0,5$ %. Les erreurs d'échantillonnage augmentent lorsque l'aire d'étude est ventilée en sous-régions, secteurs municipaux ou lors de l'analyse de sous-échantillons de population.

Le tableau 2 fournit le taux d'échantillonnage des ménages, la taille des échantillons des ménages et des personnes et les erreurs d'échantillonnage des ménages et des personnes pour certaines zones géographiques de l'aire d'étude : le total de l'aire d'étude, les sous-régions (ville d'Ottawa, RMR de Gatineau), les transects (cinq à Ottawa, quatre à Gatineau) et les 26 secteurs TRANS. Il convient de noter que si la plupart des secteurs ont obtenu des taux d'échantillonnage d'au moins 5,0 % de tous les ménages, certains secteurs ont été suréchantillonnés et ont obtenu des taux d'échantillonnage beaucoup plus élevés. Même avec ces taux d'échantillonnage plus élevés, les erreurs d'échantillonnage dans ces secteurs sont souvent encore un peu plus élevées que pour les autres secteurs en raison des échantillons numériquement petits.

Le rapport des résultats de l'enquête liés aux déplacements en provenance ou à destination de sous-régions ou de secteurs municipaux spécifiques comprendra les déplacements effectués par les résidents de la géographie donnée ainsi que par d'autres résidents de l'aire d'étude en dehors de la géographie donnée. Par conséquent, l'erreur d'échantillonnage associée aux informations sur les déplacements à destination, en provenance ou à l'intérieur de la zone serait bien meilleure que pour les seuls déplacements effectués par les résidents de la zone. Les erreurs d'échantillonnage pour les informations au niveau de la personne peuvent être considérées comme répercutées sur les déplacements effectués par ces personnes (c'est-à-dire que l'erreur d'échantillonnage est associée à l'ensemble de la chaîne de déplacements). Par conséquent, l'erreur d'échantillonnage peut être calculée en utilisant le nombre de personnes comme taille de l'échantillon plutôt que le nombre de déplacements.

Tableau 2. Échantillons d'enquête et erreurs d'échantillonnage pour différents niveaux de rapport

Géographie de la résidence	Ménages élargis	Population élargie dans les logements privés	Enquêtes	Taux d'échantillonnage (% des ménages)	Erreur d'échantillonnage, au niveau du ménage (±%)	Personnes dans les ménages interrogés	% de la population dans les logements privés	Erreur d'échantillonnage pour les personnes, informations sur les déplacements (±%)
Aire d'étude (total de l'enquête)	567 200	1 365 600	31 818	5,6 %	0,7 %	69 501	5,1 %	0,5 %
Sous-régions								
Ottawa	414 500	1 014 400	23 126	5,6 %	0,8 %	50 469	5,0 %	0,5 %
RMR de Gatineau	152 700	351 200	8 692	5,7 %	1,3 %	19 032	5,4 %	0,9 %
Ville de Gatineau	128 000	289 500	7 138	5,6 %	1,4 %	15 327	5,3 %	1,0 %
Reste de la RMR de Gatineau	24 700	61 700	1 554	6,3 %	3,0 %	3 705	6,0 %	1,9 %

Géographie de la résidence	Ménages élargis	Population élargie dans les logements privés	Enquêtes	Taux d'échantillonnage (% des ménages)	Erreur d'échantillonnage, au niveau du ménage (±%)	Personnes dans les ménages interrogés	% de la population dans les logements privés	Erreur d'échantillonnage pour les personnes, informations sur les déplacements (±%)
Transects / sous-zones								
Centre-ville	43 300	70 700	2 571	5,9 %	2,3 %	4 074	5,8 %	1,9 %
Secteur urbain intérieur	81 100	167 800	4 670	5,8 %	1,8 %	9 091	5,4 %	1,3 %
Secteur urbain extérieur / ceinture de verdure	114 500	280 400	6 199	5,4 %	1,6 %	13 368	4,8 %	1,1 %
Banlieue	141 600	402 700	7 358	5,2 %	1,4 %	18 269	4,5 %	0,9 %
Rurale	34 100	92 800	2 328	6,8 %	2,4 %	5 667	6,1 %	1,6 %
Gatineau centre-ville	6 800	11 300	364	5,3 %	6,6 %	571	5,1 %	5,3 %
Pôles urbains	14 800	29 300	719	4,8 %	4,7 %	1 346	4,6 %	3,4 %
Reste de Gatineau	106 400	249 000	6 055	5,7 %	1,5 %	13 410	5,4 %	1,0 %
Reste de la RMR	24 700	61 700	1 554	6,3 %	3,0 %	3 705	6,0 %	1,9 %
Secteurs TRANS								
Ottawa-Centre	7 200	11 000	514	7,1 %	5,0 %	780	7,1 %	4,0 %
Secteur intérieur d'Ottawa	46 500	83 600	2 811	6,0 %	2,2 %	4 902	5,9 %	1,7 %
Ottawa-Est	25 800	52 300	1 398	5,4 %	3,4 %	2 579	4,9 %	2,6 %
Beacon Hill	13 200	31 500	725	5,5 %	4,9 %	1 542	4,9 %	3,5 %
Alta Vista	32 900	75 000	1 742	5,3 %	3,2 %	3 604	4,8 %	2,3 %
Hunt Club	20 500	55 000	1 124	5,5 %	3,8 %	2 501	4,5 %	2,6 %
Merivale	31 800	74 600	1 703	5,4 %	3,1 %	3 625	4,9 %	2,2 %
Ottawa-Ouest	25 300	50 900	1 476	5,8 %	2,8 %	2 876	5,6 %	2,1 %
Bayshore/Cedarview	31 600	75 300	1 740	5,5 %	2,9 %	3 645	4,8 %	2,1 %
Orléans	50 100	136 400	2 688	5,4 %	2,2 %	6 515	4,8 %	1,4 %
Est rural	4 300	11 500	402	9,4 %	5,7 %	1 016	8,8 %	3,5 %
Sud-est rural	9 600	26 800	595	6,2 %	4,6 %	1 470	5,5 %	2,9 %
South Gloucester/Leitrim	11 500	35 100	593	5,2 %	5,2 %	1 629	4,6 %	3,1 %
South Nepean	34 000	101 800	1 717	5,0 %	2,8 %	4 387	4,3 %	1,7 %
Sud-Ouest rural	10 500	28 400	681	6,5 %	4,3 %	1 652	5,8 %	2,8 %
Kanata - Stittsville	50 700	140 900	2 612	5,2 %	2,3 %	6 319	4,5 %	1,5 %
Ouest rural	8 900	24 200	605	6,8 %	4,9 %	1 427	5,9 %	3,2 %
Île de Hull	6 200	10 500	340	5,5 %	6,8 %	540	5,2 %	5,4 %
Hull Périphérie	21 900	42 500	1 307	6,0 %	3,5 %	2 506	5,9 %	2,5 %
Plateau	15 000	34 800	793	5,3 %	4,1 %	1 733	5,0 %	2,7 %
Aylmer	22 600	57 400	1 227	5,4 %	3,4 %	2 976	5,2 %	2,1 %
Nord-ouest rural	9 200	22 800	619	6,7 %	4,3 %	1 502	6,6 %	2,7 %
Pointe Gatineau	24 100	52 800	1 452	6,0 %	3,3 %	3 004	5,7 %	2,3 %

Géographie de la résidence	Ménages élargis	Population élargie dans les logements privés	Enquêtes	Taux d'échantillonnage (% des ménages)	Erreur d'échantillonnage, au niveau du ménage (±%)	Personnes dans les ménages interrogés	% de la population dans les logements privés	Erreur d'échantillonnage pour les personnes, informations sur les déplacements (±%)
Gatineau-Est	24 200	57 300	1 290	5,3 %	3,3 %	2 888	5,0 %	2,2 %
Nord-est rural	18 400	47 000	1 090	5,9 %	3,7 %	2 619	5,6 %	2,4 %
Masson-Angers	11 200	26 000	574	5,1 %	4,7 %	1 264	4,9 %	3,2 %

2.7.3 Mises en garde

Il convient de préciser que l'erreur d'échantillonnage présentée dans la section précédente n'est pas la seule source d'erreur possible. Malgré les efforts déployés pour contrôler les erreurs possibles et pondérer les données pour qu'elles soient plus représentatives de la population, il peut encore y avoir un biais de non-réponse ou d'autres sources d'erreur non prises en compte dans la pondération et le traitement des données.

Les différences dans la méthodologie de l'enquête peuvent affecter les comparaisons avec les cycles d'enquête précédents. Les différents cycles d'enquête peuvent avoir différents biais d'échantillonnage et/ou biais de non-réponse. Plus particulièrement, l'enquête de 2011 et les enquêtes précédentes ont été réalisées entièrement par téléphone avec principalement des échantillons de téléphones fixes répertoriés dans les annuaires et n'incluaient pas les ménages utilisant uniquement le téléphone portable (qui, en 2011, commençaient à émerger comme une minorité conséquente de l'ensemble des ménages). Malgré cela, les taux de réponse de ces enquêtes étaient élevés. L'enquête de 2022 a été réalisée principalement en ligne (avec quelques enquêtes menées par téléphone) et avec un échantillon basé sur l'adresse qui comprenait les ménages utilisant uniquement le téléphone portable, bien que les taux de réponse aient été inférieurs à ceux des enquêtes précédentes. Il peut également y avoir des différences dans la formulation des questions, le traitement et la validation des données, et la pondération des données entre les cycles d'enquête.

Les enquêtes de 2011 et 2022 ont toutes deux recueilli des informations sur les déplacements des membres du ménage âgés de cinq ans ou plus (l'âge auquel les enfants commencent l'école et peuvent commencer à se déplacer sans être accompagnés d'un parent dans le ménage). L'enquête de 2005 a recueilli des informations sur les déplacements des membres du ménage âgés de onze ans ou plus. Par conséquent, la plupart des comparaisons longitudinales des caractéristiques des déplacements ont été effectuées entre 2022 et 2011, de sorte que tous les déplacements effectués par des personnes âgées de 5 ans et plus peuvent être inclus. Lorsqu'il est particulièrement intéressant d'examiner la tendance à plus long terme depuis 2005, des comparaisons des caractéristiques des

déplacements ont été effectuées en filtrant les ensembles de données ultérieurs sur les déplacements effectués par des personnes âgées de 11 ans et plus.

Les différences dans la géographie de l'enquête peuvent affecter les comparaisons avec les cycles d'enquête précédents. L'enquête de 2022 a élargi l'aire d'étude en ajoutant de petites communautés au nord et à l'est de la RMR de Gatineau, qui représentent actuellement environ 2,2 % de la population de la RMR de Gatineau ou seulement 0,6 % de l'ensemble de l'aire d'étude. Bien que cela affecte certaines comparaisons basées sur des chiffres élargis (c.-à-d., suggérant un taux de croissance légèrement plus élevé chez les personnes dans la partie québécoise de l'aire d'étude), ce changement n'est pas susceptible d'affecter substantiellement les comparaisons des pourcentages d'enquête.

Malgré les différences entre les cycles, les questions de l'enquête de base ont été maintenues avec seulement des améliorations mineures, tous les cycles ont atteint des taux d'échantillonnage solides, et les enquêtes de 2011 et 2022 avaient des contrôles de pondération des données similaires. Par conséquent, on peut s'attendre à ce que les tendances démographiques et les modèles de déplacement soient révélés dans les comparaisons longitudinales malgré le « bruit » dans les comparaisons qui peuvent être associées à des différences entre les cycles d'enquête.

Les tendances des indicateurs de transport examinés dans ce rapport peuvent être le résultat d'un certain nombre de facteurs contributifs, notamment les changements démographiques, les facteurs sociaux, les facteurs économiques, l'urbanisme, la politique des transports et le développement des infrastructures. Par exemple, le train léger sur rail (TLR) de l'O-Train de la Ville d'Ottawa est un nouveau mode de transport en commun qui n'existait pas au moment de la dernière enquête.¹⁵ Ce changement et plusieurs autres dans les infrastructures de transport depuis la dernière enquête peuvent contribuer aux choix de mode et à d'autres indicateurs de transport. En outre, la pandémie de COVID-19 a eu un impact profond et persistant sur de nombreux domaines de l'activité humaine tels que les activités sociales et récréatives, le commerce en ligne et les modalités de travail, avec des répercussions sur la demande de transport et les habitudes de déplacements. L'analyse présentée dans ce rapport explore certains de ces impacts sur les habitudes de déplacements.

Les données de l'enquête représentent un point dans le temps. Bien que les restrictions liées à la COVID-19 aient été levées à l'automne 2022 après le déploiement à grande échelle des vaccins, il se peut que cette période ait encore été marquée par des changements au niveau de la transition de nombreux employeurs et employés vers de nouvelles modalités de travail, les tendances évoluant toujours à l'heure actuelle. L'utilisation du nouveau TLR peut également évoluer au fil du temps. Il faut généralement un certain temps avant que les changements associés à l'introduction de nouvelles options de transport ne soient pleinement mesurables : non seulement les changements d'habitudes, mais aussi la façon dont ces infrastructures à grande échelle façonnent les lieux où les gens choisissent de vivre

¹⁵ Le système O-Train TLR est entré en service en septembre 2019.

et de travailler. Les changements futurs des infrastructures de transport, tels que l'ouverture de nouvelles lignes de TLR, façonneront le choix du mode et le paysage urbain. L'application des données et des résultats de 2022 à ce jour devrait tenir compte des impacts des tendances socio-économiques et des changements dans les infrastructures de transport. En conséquence, il peut être préférable de considérer l'enquête O-D 2022 davantage comme une nouvelle référence de déplacement que comme une simple extension de 2011 et des tendances antérieures. Les futures enquêtes sur les déplacements des ménages seront utiles pour identifier les tendances et mesurer les impacts des politiques relatives au transport et aux infrastructures.

Les lecteurs doivent garder à l'esprit ce qui suit lors de l'interprétation des résultats de l'enquête dans ce rapport :

- Les données d'enquête pondérées sont basées sur un échantillon de population élargi pour représenter la population totale des personnes vivant dans des logements privés (à l'exclusion de la population vivant dans des logements collectifs). Les dénombrements élargis à partir des données de l'enquête doivent être compris comme des estimations, et non comme des dénombrements exacts.
- Les dénombrements élargis de ménages, de personnes et de déplacements présentés dans ce rapport ont généralement été arrondis à la centaine la plus proche ou à la dizaine la plus proche. Veuillez noter que la marge d'erreur réelle pour la statistique donnée peut être supérieure aux unités d'arrondi utilisées.
- Les chiffres présentés pour les catégories individuelles peuvent ne pas toujours correspondre exactement au nombre total déclaré pour ces catégories en raison de l'arrondissement.
- Les proportions des réponses à l'enquête ont été arrondies au pourcentage ou au dixième de pourcentage le plus proche. Les pourcentages individuels peuvent ne pas toujours correspondre exactement à 100 % ou 100,0 % en raison des arrondis.

3 FACTEURS INFLUENÇANT LES DÉPLACEMENTS

3.1 Vue d'ensemble

Dans ce chapitre, nous décrivons les principaux facteurs relatifs aux ménages et à leur profil démographique, qui influent sur les choix et les habitudes de déplacements. L'analyse porte sur les liens entre ces facteurs. Nous attirons aussi l'attention sur leur évolution dans le temps, surtout à la lumière des profondes mutations induites par la pandémie dans l'activité sociale et économique et dans les déplacements, qui se sont fait entre l'enquête de 2011 et celle de 2022.

Il faut noter que les facteurs et les proportions présentés dans cette section correspondent aux résultats de l'enquête, qui ont été étendus et validés au Recensement et à d'autres statistiques référentielles. En conséquence, dans la plupart des cas, les résultats correspondent à ces statistiques référentielles. Or, les statistiques référentielles de la population active peuvent être différentes du Recensement, puisque le Recensement de 2021 s'est déroulé au point culminant de la vague de COVID-19, alors que l'enquête sur les déplacements des ménages a eu lieu 18 mois plus tard. Ces différences correspondent spécifiquement au total des emplois, aux modes de déplacement pour se rendre au travail et au nombre de personnes qui travaillent à la maison.

3.2 Indicateurs clés des ménages et du profil démographique

Le tableau 3 trace la croissance de la population totale, de la population de 5 ans et plus (admissibles aux enquêtes de 2011 et de 2022 pour la déclaration des déplacements) et de la population de 11 ans et plus (admissibles pour la déclaration des déplacements dans l'enquête de 2005 et les enquêtes précédentes). Le dernier chiffre sert de socle pour les taux de déplacement et les autres statistiques par rapport aux enquêtes menées avant 2011. Le tableau 4 trace la croissance de la population totale, de ceux qui ont le statut primaire de travailleur (soit la population active, en excluant les étudiants qui sont aussi des travailleurs), des ménages et des véhicules de l'ensemble de l'aire d'étude. Les tableaux font état des constats pour la ville d'Ottawa, la RMR de Gatineau et l'ensemble de l'aire d'étude. Veuillez noter que dans cette section, afin de faire des comparaisons équivalentes remontant à 2005, le nombre de travailleurs déclarés est basé sur le statut professionnel principal et exclut les travailleurs à temps partiel dont le statut professionnel principal était étudiant.

En se penchant sur les changements intervenus entre 2011 et 2022, on peut noter :

- Historiquement, 75 % de la population de l'aire d'étude se trouvait à Ottawa et 25 % de la population se trouvait dans la RMR de Gatineau. Ces proportions n'ont essentiellement pas bougé en 2022;

- Qu'en 2022, la RMR de Gatineau regroupait 29,1 % des véhicules de l'aire d'étude¹⁶ — ce qui est légèrement supérieur à la part de 27,3 % de 2011 et ce qui représente une progression de 18,0 % sur l'intervalle de 11 ans (et un taux de croissance annuel combiné [TCAC] de 1,5 %);
- Que dans l'ensemble de l'aire d'étude, le nombre de travailleurs a progressé plus rapidement que tout autre indicateur, à 16,0 % (TCAC de 1,4 %) sur l'intervalle de 11 ans. Par comparaison, la population de l'aire d'étude a crû de 10,7 % (TCAC de 0,9 %), le nombre de ménages a augmenté de 11,2 % (TCAC de 1,0 %) et le nombre de véhicules, de 11,0 % (TCAC de 1,0 %);
- Que ces tendances pour l'ensemble de l'aire d'étude suivent essentiellement les tendances d'Ottawa : le nombre de véhicules (8,4 %, soit un TCAC de 0,7 %) augmente plus lentement que le nombre de travailleurs (16,5 %, soit un TCAC de 1,4 %), que la population (10,0 %, soit un TCAC de 0,9 %) et que le nombre de ménages (9,1 %, soit un TCAC de 0,8 %). Toutefois, dans la RMR de Gatineau, le nombre de véhicules (18,0 %, soit un TCAC de 1,5 %) a augmenté plus rapidement que le nombre de ménages (17,3 %, soit un TCAC de 1,5 %), que le nombre de travailleurs (14,4 %, soit un TCAC de 1,2 %) et que la population (12,7 %, soit un TCAC de 1,1 %);
- Que la RMR de Gatineau a connu une croissance plus rapide qu'Ottawa selon tous les indicateurs, sauf la population active, qui a crû de 16,5 % à Ottawa (TCAC de 1,4 %) et de 14,4 % dans la RMR de Gatineau (TCAC de 1,2 %). La population totale de la RMR de Gatineau a progressé de 12,7 % (1,1 %), contre 10,0 % (0,9 %) pour Ottawa. Le nombre de ménages dans la RMR de Gatineau a augmenté de 17,3 % (TCAC de 1,5 %) contre 9,1 % (0,8 %) à Ottawa. Dans la RMR de Gatineau, le nombre de véhicules a progressé de 18,0 % (TCAC de 1,5 %) par rapport à 8,4 % (0,7 %) à Ottawa.

Même s'il porte essentiellement sur les enquêtes de 2011 et de 2022, ce tableau dresse aussi la liste des valeurs de l'enquête de 2005. Cette comparaison élargie définit le contexte de l'analyse à suivre sur l'évolution des relations parmi les indicateurs démographiques.

Nous avons utilisé les populations des 11 ans et plus et des 5 ans et plus pour établir des comparaisons avec l'enquête de 2011. Ces comparaisons permettent de tenir compte de la transition de 2011 par rapport aux 11 ans et plus comme seuil de population de l'enquête avec les 5 ans et plus.¹⁷ Afin de faciliter la comparaison des relations démographiques avec

¹⁶ Dans ce rapport, on entend par « véhicules » les véhicules particuliers et de fonction appartenant aux résidents ou mis à leur disposition pour leurs déplacements personnels. Il s'agit entre autres des voitures, des VUS, des camionnettes et des fourgonnettes.

¹⁷ Avant 2011, les enquêtes O-D du Comité TRANS ne captaient que les données de la population des 11 ans et plus. À partir de 2011, ces enquêtes ont tenu compte des déplacements de la population des 5 ans et plus.

les précédentes enquêtes du Comité TRANS, nous avons gardé les deux seuils d'âge dans certains tableaux.

Tableau 3. Population, 2005-2022

Année de l'enquête	Territoire géographique*	Population totale	Population de 5 ans et plus	Population de 11 ans et plus
Aire d'étude				
2022	VdO et RMRGat	1 365 600	1 297 600	1 200 800
2011	VdO, VdeG et MRC	1 233 800†	1 163 200	1 081 300
2005	VdO, VdeG et MRC	1 150 600	1 090 800	1 010 500
2011-2022		10,7 %	11,6 %	11,1 %
TCAC 2011-2022‡		0,9 %	1,0 %	1,0 %
Ottawa				
2022	VdO	1 014 400	965 500	895 900
2011	VdO	922 000†	871 200	810 300
2005	VdO	865 700	821 200	760 500
2011-2022		10,0 %	10,8 %	10,6 %
TCAC 2011-2022‡		0,9 %	0,9 %	0,9 %
RMR de Gatineau				
2022	RMRGat	351 200	332 100	304 900
2011	VdeG et MRC	311 700	292 100	270 900
2005	VdeG et MRC	284 900	269 600	250 000
2011-2022		12,7 %	13,7 %	12,6 %
TCAC 2011-2022‡		1,1 %	1,2 %	1,1 %

* « VdO » : Ville d'Ottawa. « VdG » : Ville de Gatineau. « MRC » : MRC des Collines-de-l'Outaouais. « RMRGat » : RMR de Gatineau. Dans l'enquête de 2022, l'intégration, dans la RMR de Gatineau, des petites collectivités qui ne faisaient pas partie du territoire géographique des enquêtes de 2005 et de 2011 a pour effet d'augmenter de 0,6 % la population totale de l'aire d'étude, soit 2,3 % de la population de la RMR de Gatineau. L'intégration de ces petites collectivités n'a qu'un impact marginal sur les taux de croissance représentés dans ces tableaux.

† La population de la ville d'Ottawa en 2011 est calculée d'après les estimations qui ont servi à estimer et à pondérer l'enquête de 2011, ce qui permet de croire que la population est plus importante (922 000 habitants) que celle qui a été déclarée dans le Recensement de 2011 (883 391 habitants). Il faut noter que le sous-dénombrement du Recensement de 2011 en Ontario a été estimé à 2,9 % approximativement (contre seulement 1,1 % au Québec). Nous n'avons pas redressé les chiffres du Recensement de 2011 et de l'Enquête nationale auprès des ménages pour tenir compte de ce sous-dénombrement. (Estimations définitives de la couverture du Recensement de 2011, Statistique Canada; www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/130926/t130926b001-fra.htm, dernière consultation en date du 19 mars 2024)

‡ Le TCAC correspond au taux de croissance annuel combiné pour la période comprise entre 2011 et 2022.

Tableau 4. Population, travailleurs, ménages et véhicules, 2005-2022

Année de l'enquête	Territoire géographique*	Population totale	Emplois (travailleurs/statut primaire)**	Ménages	Véhicules
Aire d'étude					
2022	VdO et RMRGat	1 365 600	681 600	567 200	776 400
2011	VdO, VdeG et MRC	1 233 800†	587 800	510 000	699 200
2005	VdO, VdeG et	1 150 600	543 200	465 400	657 500
2011-2022		10,7 %	16,0 %	11,2 %	11,0 %
TCAC 2011-2022‡		0,9 %	1,4 %	1,0 %	1,0 %
Ottawa					
2022	VdO	1 014 400	508 300	414 500	550 800
2011	VdO	922 000†	436 300	379 800	508 100
2005	VdO	865 700	401 300	347 900	482 100
2011-2022		10,0 %	16,5 %	9,1 %	8,4 %
TCAC 2011-2022‡		0,9 %	1,4 %	0,8 %	0,7 %
RMR de Gatineau					
2022	RMRGat	351 200	173 300	152 700	225 600
2011	VdeG et MRC	311 700	151 500	130 200	191 200
2005	VdeG et MRC	284 900	142 000	117 500	175 500
2011-2022		12,7 %	14,4 %	17,3 %	18,0 %
TCAC 2011-2022‡		1,1 %	1,2 %	1,5 %	1,5 %

* « VdO » : Ville d'Ottawa. « VdG » : Ville de Gatineau. « MRC » : MRC des Collines-de-l'Outaouais. « RMRGat » : RMR de Gatineau. Dans l'enquête de 2022, l'intégration, dans la RMR de Gatineau, des petites collectivités qui ne faisaient pas partie du territoire géographique des enquêtes de 2005 et de 2011 a pour effet d'augmenter de 0,6 % la population totale de l'aire d'étude, soit 2,3 % de la population de la RMR de Gatineau. L'intégration de ces petites collectivités n'a qu'un impact marginal sur les taux de croissance représentés dans ces tableaux.

** Pour toutes les années de l'enquête, l'expression « emploi (statut primaire) » ne s'entend que des travailleurs dont la profession primaire est exercée à temps plein ou à temps partiel. Afin de permettre d'établir des comparaisons équivalentes pour 2022, ce chiffre exclut près de 55 000 travailleurs qui étaient des étudiants à temps plein et des travailleurs à temps partiel, des étudiants à temps plein et des travailleurs à temps plein ou des étudiants à temps partiel et des travailleurs à temps partiel. Dans le présent rapport, d'autres comptes rendus sur les travailleurs pourraient reprendre le nombre total de travailleurs, ainsi que des étudiants qui ont un statut professionnel secondaire.

† La population de la ville d'Ottawa en 2011 est calculée d'après les estimations qui ont servi à estimer et à pondérer l'enquête de 2011, ce qui permet de croire que la population est plus importante (922 000 habitants) que celle qui a été déclarée dans le Recensement de 2011 (883 391 habitants). Il faut noter que le sous-dénombrement du Recensement de 2011 en Ontario a été estimé à 2,9 % approximativement (contre seulement 1,1 % au Québec). Nous n'avons pas redressé les chiffres du Recensement de 2011 et de l'Enquête nationale auprès des ménages pour tenir compte de ce sous-dénombrement. (Estimations définitives de la couverture du Recensement de 2011, Statistique Canada; www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/130926/t130926b001-fra.htm, dernière consultation en date du 19 mars 2024)

‡ Le TCAC correspond au taux de croissance annuel combiné pour la période comprise entre 2011 et 2022.

3.3 Relations parmi les indicateurs clés

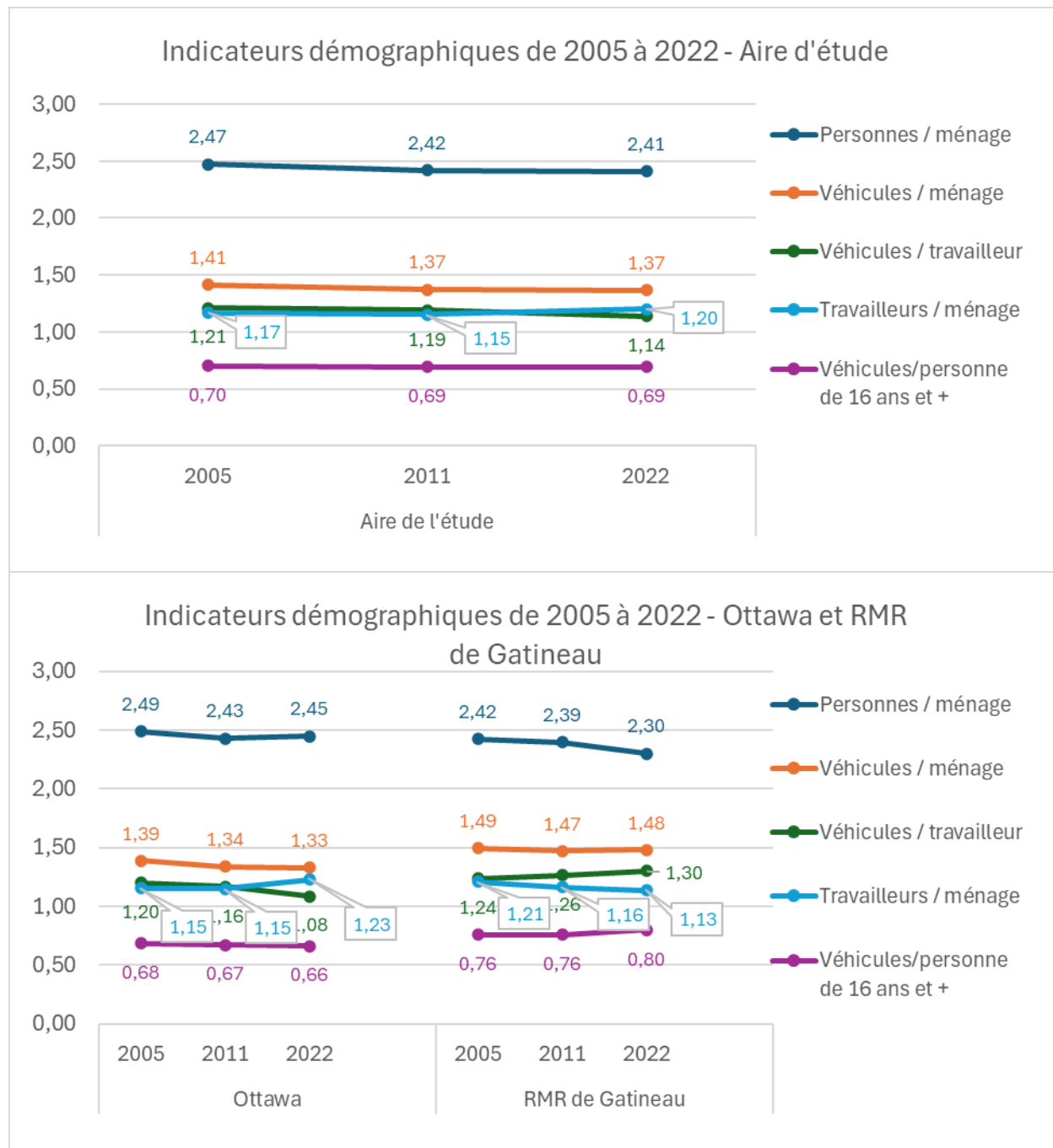
Le tableau 5 fait la synthèse des liens parmi les indicateurs du profil démographique et des ménages. La figure 4 représente graphiquement l'évolution de ces relations depuis 2005. Ces relations permettent d'expliquer comment et pourquoi les comportements des personnes qui se déplacent décrits dans les sections suivantes ont évolué, au fil des ans. Comme dans la section précédente, à des fins de comparaison, le nombre de travailleurs déclarés est basé sur le statut professionnel principal et exclut les travailleurs à temps partiel dont le statut principal était étudiant.

Tableau 5. Relations parmi les indicateurs démographiques, 2005 - 2022

Années de l'enquête	Personnes /ménage	Population de 5 ans et plus / ménage	Population de 11 ans et plus / ménage	Travailleurs / ménage	Véhicules / ménage	Véhicules / travailleur	Véhicule / personne de 16 ans et plus
Aire d'étude							
2022	2,41	2,29	2,12	1,20*	1,37	1,14	0,69
2011	2,42	2,28	2,12	1,15	1,37	1,19	0,69
2005	2,47	2,34	2,17	1,17	1,41	1,21	0,70
Ottawa							
2022	2,45	2,33	2,16	1,23*	1,33	1,08	0,66
2011	2,43	2,29	2,13	1,15	1,34	1,16	0,67
2005	2,49	2,36	2,19	1,15	1,39	1,20	0,68
RMR de Gatineau							
2022	2,30	2,17	2,00	1,13*	1,48	1,30	0,80
2011	2,39	2,24	2,08	1,16	1,47	1,26	0,76
2005	2,42	2,29	2,13	1,21	1,49	1,24	0,76

* Afin d'établir des comparaisons avec les cycles précédents qui excluaient des travailleurs dont le statut professionnel primaire était distinct du travail, nous avons filtré les chiffres sur l'emploi de 2022 dans ce tableau pour exclure les personnes qui pourraient être réputées avoir un emploi comme statut secondaire — par exemple quelqu'un qui serait à la fois étudiant à temps plein et travailleur à temps partiel. Or, dans ce rapport, d'autres comptes rendus sur les travailleurs pourraient reprendre le nombre total de travailleurs, en tenant compte des étudiants dont le statut professionnel secondaire est le travail.

Figure 4. Évolution des relations démographiques clés, 2005 à 2022



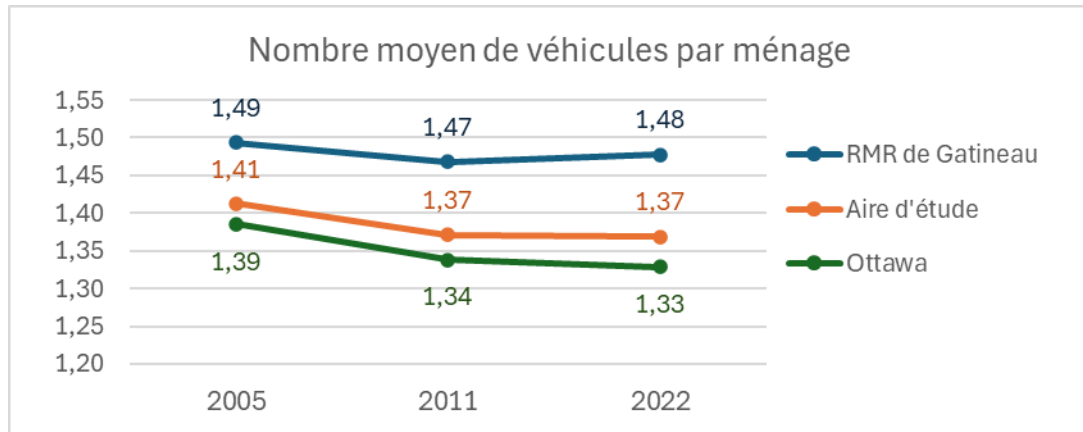
Les relations ont évolué sous différents aspects — dans certains cas, uniformément dans l'ensemble de l'aire d'étude, mais dans d'autres, en accusant des différences entre Ottawa et la RMR de Gatineau.

- **Depuis 2011, la taille des ménages a augmenté légèrement à Ottawa, mais a baissé modérément dans la RMR de Gatineau.** Depuis 2005, la taille moyenne des ménages (nombre de personnes par ménage) a baissé constamment dans l'ensemble de l'aire d'étude, même si la moyenne de 2,41 personnes par ménage en 2022 est à peine inférieure à la moyenne de 2,42 personnes par ménage en 2011. La moyenne d'Ottawa a légèrement augmenté pour passer de 2,43 à 2,45 personnes par ménage entre 2011 et 2022. Toutefois, la moyenne de la RMR de Gatineau a baissé modérément pour s'inscrire à 2,30 personnes par ménage en 2022, contre une moyenne de 2,39 personnes par ménage en 2011.

En faisant le calcul pour la population de 5 ans et plus, les deux juridictions ont comptabilisé des hausses entre 2011 et 2022, en inversant les réductions après 2005, même si Ottawa n'a inscrit qu'une hausse marginale. Une tendance comparable se vérifie pour la population de 11 ans et plus, la moyenne d'Ottawa restant stable entre 2011 et 2022.

- **Depuis 2011, le nombre moyen de travailleurs par ménage a augmenté à Ottawa, mais a baissé dans la RMR de Gatineau.** Bien que la moyenne des deux juridictions soit presque égale en 2011, la moyenne d'Ottawa a augmenté pour passer à 1,23 travailleur par ménage en 2022, contre 1,15 travailleur en 2011, alors que la moyenne de la RMR de Gatineau en 2022, soit 1,13 travailleur par ménage, représente une baisse par rapport à 1,16 travailleur en 2011.
- **La disponibilité moyenne des véhicules est stable** depuis 2011, après avoir baissé à partir de 2005. Comme l'indique la figure 5, la moyenne de 1,33 véhicule par ménage à Ottawa en 2022 est légèrement inférieure à la moyenne de 1,34 véhicule en 2011. Or, dans la RMR de Gatineau, les moyennes ont légèrement augmenté pour passer de 1,47 véhicule par ménage en 2011 à 1,48 véhicule en 2022.

Figure 5. Nombre moyen de véhicules par ménage, 2005-2022



- Depuis 2005, la disponibilité moyenne des véhicules pour les travailleurs a baissé modérément à Ottawa, mais a augmenté dans la RMR de Gatineau. Le choix du mode de transport est lié à la disponibilité des véhicules. Cette affirmation se vérifie en particulier pour les membres des ménages qui font partie des travailleurs actifs et qui ont souvent la priorité dans l'utilisation des véhicules du ménage; leurs déplacements habituels pour se rendre au travail et rentrer chez eux seraient normalement plus propices à l'utilisation des transports en commun et à d'autres modes de transport que la voiture.

En moyenne à Ottawa, il y avait en 2022, 1,08 véhicule disponible par travailleur, ce qui représente une baisse par rapport à 1,16 véhicule en 2011. Or, dans la RMR de Gatineau, dont les moyennes étaient supérieures à celle d'Ottawa pour les trois années de l'enquête, la moyenne a progressé pour passer de 1,26 véhicule en 2011 à 1,30 véhicule par travailleur en 2022. Si les moyennes d'Ottawa ont baissé depuis 2005, les moyennes de la RMR de Gatineau ont augmenté depuis 2005. Dans l'ensemble de l'aire d'étude, ces moyennes indiquent que dans l'ensemble, il y avait au moins un véhicule disponible par travailleur.¹⁸

- Depuis 2005, la disponibilité moyenne des véhicules pour la population en âge de conduire a baissé légèrement à Ottawa, mais a augmenté dans la RMR de Gatineau. Le tableau 5 dresse la liste du nombre moyen de véhicules disponibles pour la population de 16 ans et plus — soit les personnes qui sont en âge de conduire. Les variations dans le temps et les différences entre Ottawa et la RMR de Gatineau correspondent à celles qu'on relève pour la disponibilité des véhicules

¹⁸ Il faut noter que la priorité des travailleurs dans la disponibilité des véhicules du ménage tient compte des résultats techniques relevés dans les enquêtes menées d'un océan à l'autre parce que la régularité de leurs déplacements à destination et au départ de leur travail fait en sorte qu'ils sont de parfaits candidats pour basculer dans ce mode de transport.

des travailleurs, même si les taux réels de disponibilité sont nettement inférieurs à ceux des travailleurs. Il y avait, en moyenne à Ottawa, 0,66 véhicule disponible par personne de 16 ans et plus, ce qui représente une légère baisse depuis 2011 et 2005 (soit respectivement 0,67 et 0,68 véhicule). Toutefois, les taux de disponibilité dans la RMR de Gatineau, qui étaient supérieurs à ceux d'Ottawa pour les trois années de l'enquête, ont progressé modérément pour s'établir à une moyenne de 0,80 véhicule en 2022, contre 0,76 véhicule en 2011 et 2005.

Enfin, il convient de noter que **la stabilité relative et les valeurs de ces indicateurs clés sont comparables à celles observées ailleurs**. La comparaison est pertinente pour cette enquête car elle aide à valider les résultats de l'enquête. Le tableau 6 compare les indicateurs clés avec d'autres zones urbaines canadiennes sélectionnées. Le tableau compare les enquêtes les plus récentes et précédentes. Les structures démographiques et économiques des cinq régions varient, bien que deux régions (le District régional de la capitale de la Colombie-Britannique (CRD) et la ville de Québec) soient des sièges du gouvernement. La comparaison confirme que les indicateurs clés sont raisonnables et conformes aux attentes. Leur relative stabilité dans le temps est également cohérente avec les autres zones urbaines. Les taux de disponibilité des véhicules de l'aire d'étude sont sensiblement inférieurs à ceux des aires de comparaison, plus encore par rapport aux zones urbaines de l'ouest.

Tableau 6. Comparaison des indicateurs clés

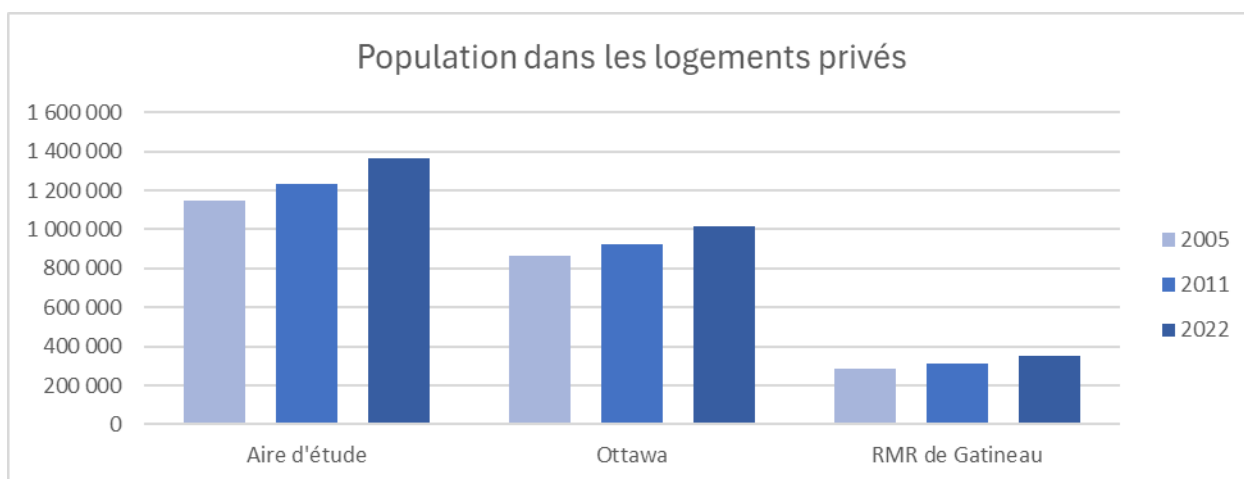
	Aire d'étude TRANS		CRD (RPA)		Edmonton		Région du Grand Toronto et de Hamilton		Ville de Québec	
Année de l'enquête	2011	2022	2017	2022	2005	2015	2016	2022	2011	2017
Population	1 233 800	1 365 600	363 300	394 000	712 400	894 400	6 813 900	7 154 600	807 245	841 160
Personnes / ménage	2,42	2,41	2,20	2,19	2,38	2,43	2,69	2,64	2,22	2,22
Véhicules / ménage	1,37	1,37	1,55	1,55	n/a	1,63	1,46	1,41	1,38	1,44
Véhicules / personne	0,57	0,57	0,70	0,71	n/a	0,67	0,54	0,54	0,74	0,78

Sources:

- R.A. Malatest and Associates Ltd. en collaboration avec David Kriger Consultants Inc., *Enquête origine-destination 2022 CRD*, rapport final, préparé pour le District régional de la capitale de la Colombie-Britannique, septembre 2023. Désigne les résidents et les ménages de l'aire de planification régionale.
- R.A. Malatest, *Enquête sur les déplacements dans l'Okanagan 2018, rapport 3 : Analyse des résultats et des tendances de l'enquête*, préparé pour la ville de Kelowna et al., février 2020.
- R.A. Malatest en collaboration avec David Kriger Consultants Inc., *Enquête sur les déplacements des ménages d'Edmonton et de la région 2015, Rapport sommaire*, préparé pour la ville d'Edmonton, avril 2018.
- R.A. Malatest, *TTS 2016 : Résumés des déplacements de 2016, 2011, 2006, 1996 et 1986 pour la région du Grand Toronto et de Hamilton*, préparés pour le ministère des Transports de l'Ontario et al., mars 2018. Les données préliminaires du TTS 2022 ont été présentées avec l'autorisation du ministère des Transports de l'Ontario.
- *Enquête origine-destination 2011, Résumé des résultats*, mars 2015 et *Enquête origine-destination 2017, Résumé des résultats*, octobre 2019, préparé pour la Communauté urbaine du Québec et al.

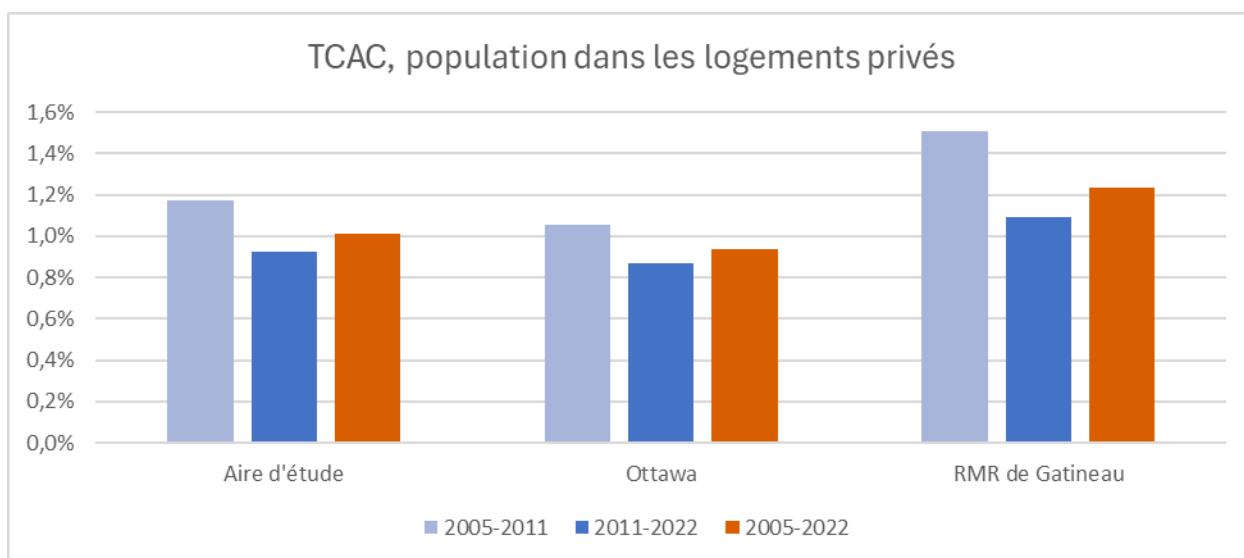
La figure 6 et la figure 7 montrent la croissance de la population dans l'aire d'étude, Ottawa et la RMR de Gatineau, et les TCAC associés, respectivement. Bien qu'Ottawa continue d'avoir la plus grande concentration de population, la RMR de Gatineau a connu les taux de croissance annuels les plus élevés. Pour Ottawa et la RMR de Gatineau, les taux de croissance démographique annuels entre 2005 et 2011 ont été supérieurs à ceux enregistrés depuis.

Figure 6. Croissance de la population dans l'aire d'étude, Ottawa et la RMR de Gatineau, 2005 à 2022



Remarque : Population dans les logements privés, pas la population totale (c.-à-d. exclut la population dans les logements collectifs).

Figure 7. Croissance de la population dans l'aire d'étude, Ottawa et la RMR de Gatineau, TCAC, 2005 à 2022



Remarque : Population dans les logements privés, pas la population totale (c.-à-d. exclut la population dans les logements collectifs).

TCAC = taux de croissance annuel composé (c'est-à-dire le taux de croissance moyen composé annualisé).

3.4 Caractéristiques de la population

3.4.1 Répartition de la population selon l'âge dans les logements privés

L'âge est un indicateur important du comportement de déplacement, reflétant en partie le statut professionnel d'un individu ainsi que ses responsabilités dans le ménage et les modes qui sont à sa disposition. Le tableau 7 résume la répartition de la population selon l'âge pour les différentes enquêtes. La figure 8 montre la répartition des cohortes et la figure 9 montre leurs taux de croissance respectifs entre les enquêtes. Veuillez noter que les données présentées proviennent des données de l'enquête élargie. Bien que les résultats de l'enquête s'alignent généralement sur les résultats du recensement, il peut y avoir des écarts par rapport au recensement et des différences dans l'approche de pondération des données dans les différents cycles d'enquête. Les résultats de l'enquête selon le groupe d'âge sont présentés ici pour aider à interpréter et à comprendre d'autres résultats de l'enquête tels que le mode de déplacement des personnes.

Un point d'intérêt est de comprendre le vieillissement de la population.

- **Plus de la moitié de la population fait partie de la cohorte en âge de travailler (25-64 ans),¹⁹** soit 54,4 % de la population totale de l'aire d'étude en 2022. Cependant, cette proportion a baissé de 56,8 % depuis 2011, alors même que les chiffres absolus dans la cohorte des 25-64 ans ont augmenté de 5,9 %. Ce changement est important, car il s'agit du groupe dominant dans la main-d'œuvre. Des modèles de croissance similaires se sont produits à Ottawa et dans la RMR de Gatineau. La croissance absolue a été légèrement plus élevée dans la RMR de Gatineau, à 7,1 %, alors que la cohorte en âge de travailler représentant 55,2 % de la population.
- **La cohorte des 0-24 ans a augmenté légèrement plus rapidement que la population en âge de travailler.** Cette cohorte a augmenté de 7,5 % depuis 2011, représentant 29,5 % de la population de l'aire d'étude en 2022. Cependant, la croissance au sein de cette cohorte a été inégale, les cohortes des 10-14 ans et des 20-24 ans augmentant le plus rapidement. Ces proportions sont similaires à Ottawa et dans la RMR de Gatineau. La croissance relative a été légèrement plus élevée dans la RMR de Gatineau, à 8,3 %, comparativement à 7,3 % à Ottawa.
- **Les personnes âgées (65 ans et plus) constituaient la cohorte à la croissance la plus rapide.** Leur nombre a augmenté de 39 % dans l'aire d'étude depuis 2011, ce qui

¹⁹ Alors que l'âge minimum pour travailler est de 14 ans au Québec comme en Ontario, et que Statistique Canada définit la population active comme l'ensemble des personnes de 15 ans et plus, le terme « cohorte en âge de travailler » fait référence au segment de la population qui a généralement terminé ses études et qui peut s'engager pleinement sur le marché du travail. L'analyse de ce segment de la population, plus stable et économiquement actif, a permis de réduire le « bruit » provenant des étudiants ou des personnes qui en sont encore aux premières étapes de l'exploration de carrière.

représente une part de 16,1 % de la population totale (contre 12,8 % en 2011). La cohorte des 65 ans et plus représente 16,3 % de la population d'Ottawa et 35,3 % de la croissance absolue depuis 2011. La cohorte des 65 ans et plus représente 15,5 % de la population de la RMR de Gatineau (un peu moins que la proportion d'Ottawa) pour une augmentation relative de 52,5 % depuis 2011.

Tableau 7. Population selon le groupe d'âge, 2005, 2011 et 2022

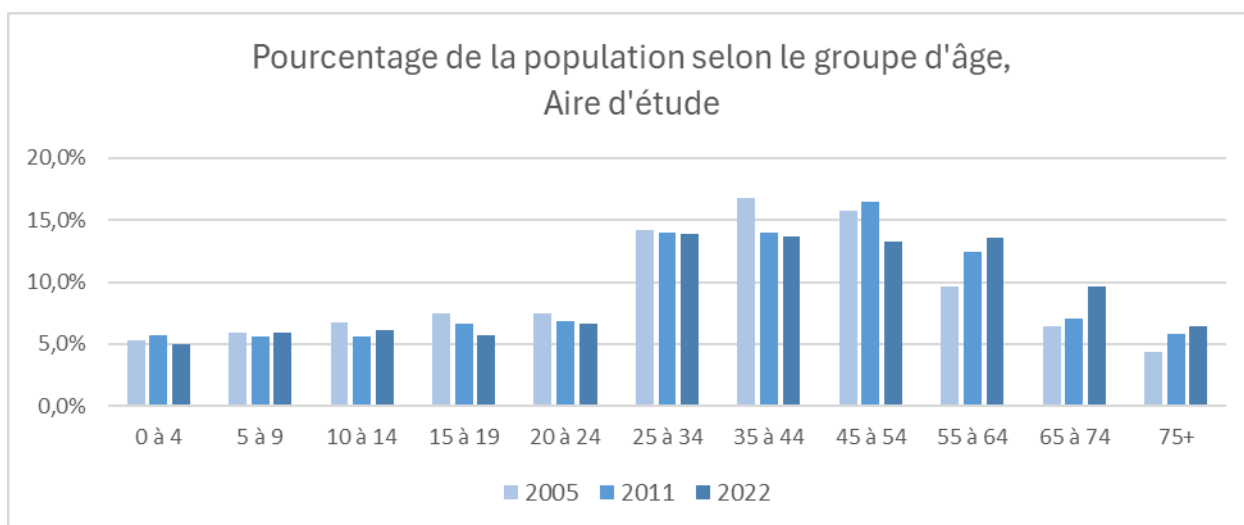
Groupe d'âge (Aire d'étude)	2005	2011	2022	2005 %	2011 %	2022 %
0 à 4	61 370	70 470	68 000	5,3 %	5,7 %	5,0 %
5 to 9	67 600	68 820	80 560	5,9 %	5,6 %	5,9 %
10 à 14	77 750	69 300	84 030	6,8 %	5,6 %	6,2 %
15 à 19	85 890	81 300	78 670	7,5 %	6,6 %	5,8 %
20 à 24	86 240	84 330	91 160	7,5 %	6,8 %	6,7 %
25 à 34	163 310	172 970	190 030	14,2 %	14,0 %	13,9 %
35 à 44	192 800	172 680	186 430	16,8 %	14,0 %	13,7 %
45 à 54	180 770	202 730	180 720	15,7 %	16,4 %	13,2 %
55 à 64	110 350	152 980	185 910	9,6 %	12,4 %	13,6 %
65 à 74	74 340	86 810	132 140	6,5 %	7,0 %	9,7 %
75 ans et plus	50 160	71 390	87 970	4,4 %	5,8 %	6,4 %
Total (tous âges confondus)	1 150 580	1 233 790	1 365 620	100,0 %	100,0 %	100,0 %

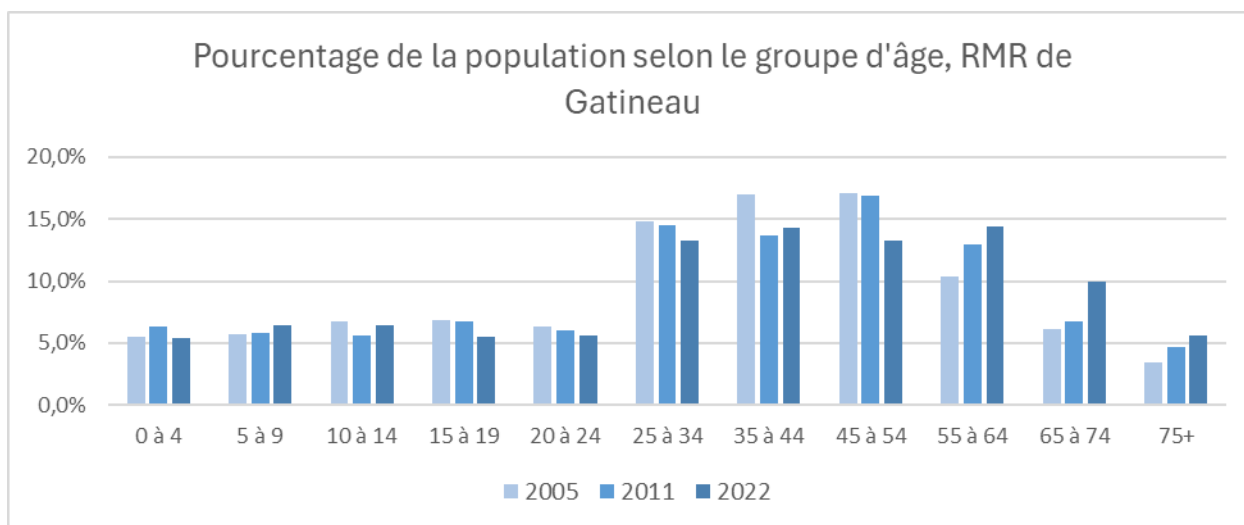
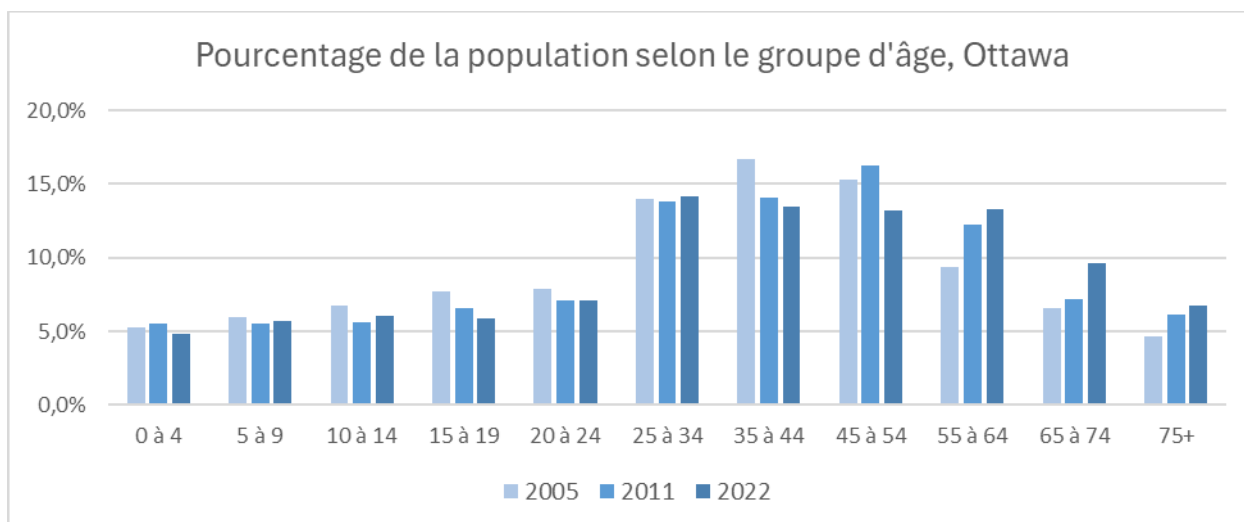
Groupe d'âge (Ottawa)	2005	2011	2022	2005 %	2011 %	2022 %
0 à 4	45 600	50 800	48 930	5,3 %	5,5 %	4,8 %
5 à 9	51 270	50 830	57 960	5,9 %	5,5 %	5,7 %
10 à 14	58 410	51 730	61 310	6,7 %	5,6 %	6,0 %
15 à 19	66 370	60 170	59 510	7,7 %	6,5 %	5,9 %
20 à 24	68 090	65 470	71 550	7,9 %	7,1 %	7,1 %
25 à 34	121 160	127 780	143 470	14,0 %	13,9 %	14,1 %
35 à 44	144 550	130 030	136 370	16,7 %	14,1 %	13,4 %
45 à 54	132 210	149 970	134 240	15,3 %	16,3 %	13,2 %
55 à 64	80 790	112 680	135 270	9,3 %	12,2 %	13,3 %
65 à 74	56 880	65 920	97 340	6,6 %	7,1 %	9,6 %
75+	40 370	56 660	68 450	4,7 %	6,1 %	6,7 %
Total (tous âges confondus)	865 690	922 050	1 014 400	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Groupe d'âge (RMR de Gatineau)	2005	2011	2022	2005 %	2011 %	2022 %
0 à 4	15 770	19 670	19 070	5,5 %	6,3 %	5,4 %
5 à 9	16 330	17 980	22 610	5,7 %	5,8 %	6,4 %
10 à 14	19 340	17 570	22 720	6,8 %	5,6 %	6,5 %
15 à 19	19 520	21 130	19 160	6,9 %	6,8 %	5,5 %
20 à 24	18 150	18 860	19 600	6,4 %	6,0 %	5,6 %
25 à 34	42 150	45 190	46 570	14,8 %	14,5 %	13,3 %
35 à 44	48 250	42 650	50 050	16,9 %	13,7 %	14,3 %
45 à 54	48 560	52 760	46 490	17,0 %	16,9 %	13,2 %
55 à 64	29 560	40 310	50 640	10,4 %	12,9 %	14,4 %
65 à 74	17 460	20 890	34 790	6,1 %	6,7 %	9,9 %
75+	9 790	14 730	19 520	3,4 %	4,7 %	5,6 %
Total (tous âges confondus)	284 880	311 740	351 220	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Remarque : Population dans les logements privés, pas la population totale (c.-à-d. exclut la population dans les logements collectifs). En 2022, les données du recensement sur la répartition de la population selon le type de logement selon le groupe d'âge dans chaque subdivision de recensement ont été utilisées pour ajuster la population de tous les groupes d'âge afin de refléter la population dans les logements privés. En 2011 et 2005, la pondération des données a utilisé les répartitions selon l'âge de la population totale et n'a pas actualisé ces chiffres pour tenir compte des personnes vivant dans des logements collectifs, ce qui est plus fréquent dans les populations plus âgées. C'est-à-dire que les résultats de 2011 et 2005 sont probablement quelque peu surreprésentés chez les personnes âgées vivant dans des logements privés.

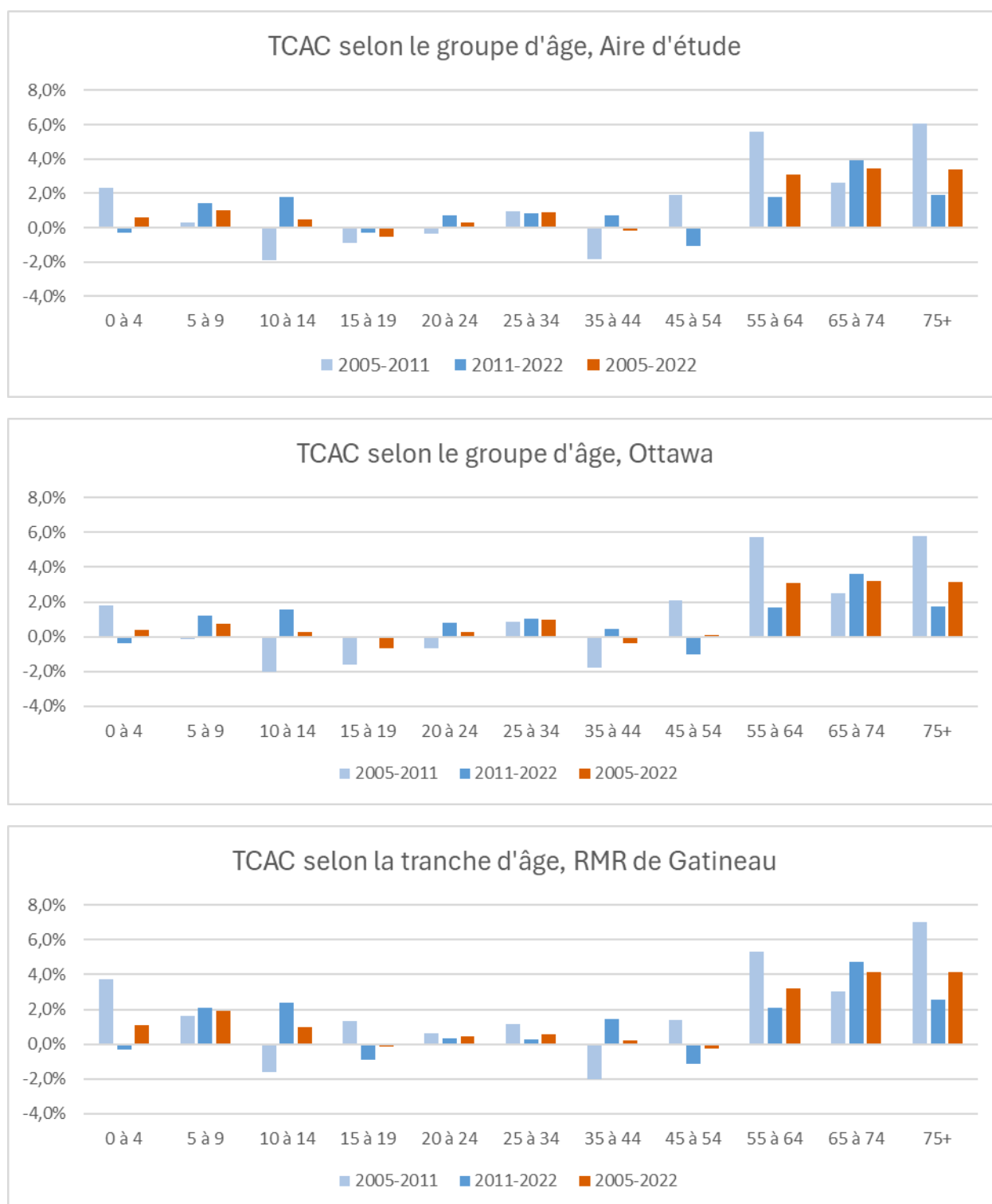
Figure 8. Répartition de la population selon le groupe d'âge, 2005 à 2022





Remarque : Les données de l'enquête de 2022 représentent la répartition de la population selon le groupe d'âge dans les logements privés, et non la population totale (c.-à-d. exclut la population dans les logements collectifs), tandis que les données de l'enquête de 2011 et 2005 ont été pondérées pour refléter la répartition selon le groupe d'âge de la population totale.

Figure 9. Croissance de la population selon le groupe d'âge, TCAC – 2005-2022



Remarque : Les données de l'enquête de 2022 représentent la répartition de la population selon le groupe d'âge dans les logements privés, et non la population totale (c.-à-d. exclut la population dans les logements

collectifs), tandis que les données de l'enquête de 2011 et 2005 ont été pondérées pour refléter la répartition selon le groupe d'âge de la population totale.

TCAC = taux de croissance annuel composé (c'est-à-dire le taux de croissance moyen annualisé).

3.4.2 Statut professionnel

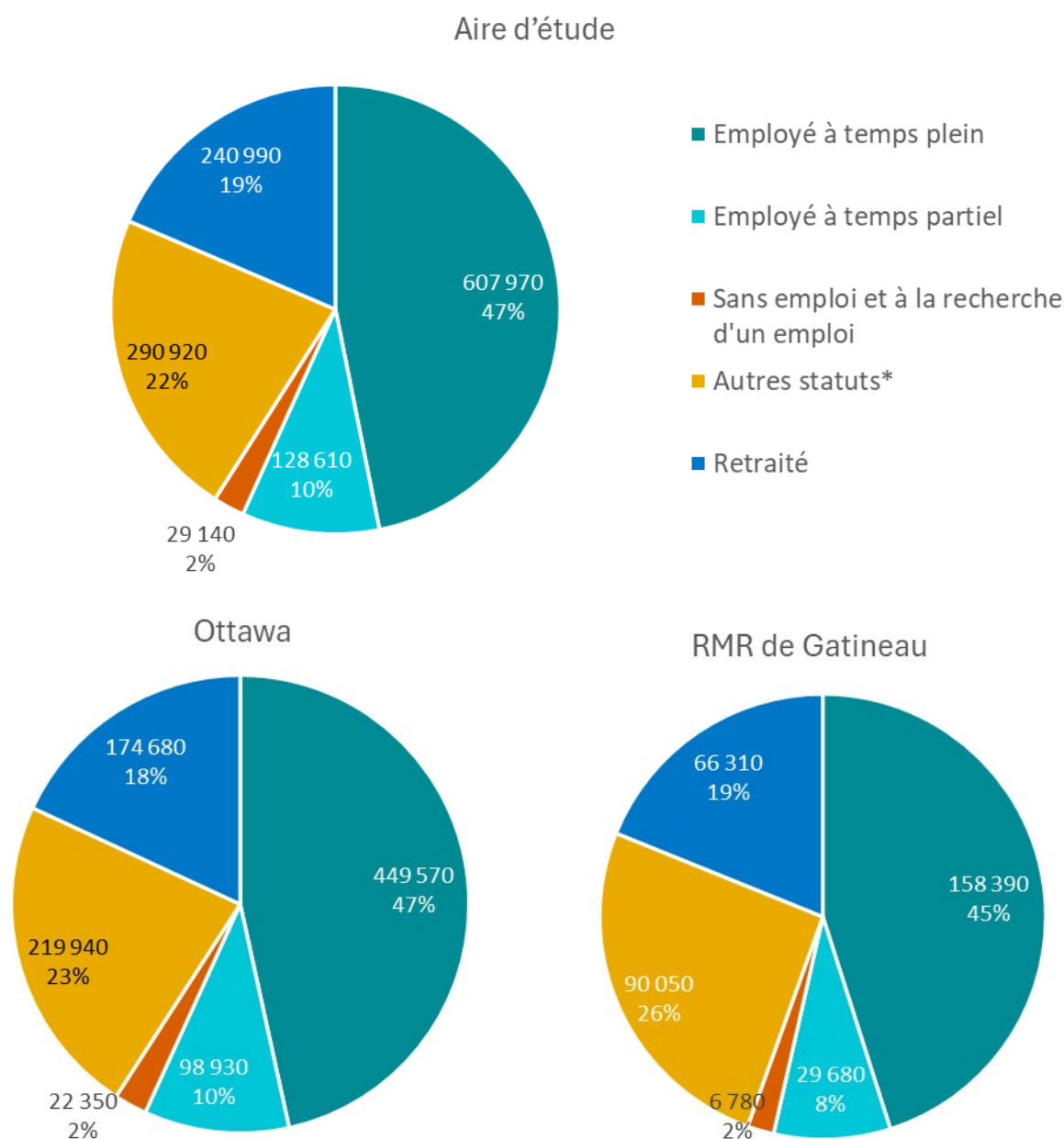
Le statut professionnel influence le comportement du déplacement notamment par la destination, le motif du déplacement des personnes, la fréquence des déplacements, etc. La figure 10 montre la distribution du statut professionnel de la population pour 2022, à l'aide d'un diagramme circulaire. Le tableau 8 résume le statut professionnel de la population entre 2005 et 2022 et la figure 11 montre comment le statut professionnel a changé entre les enquêtes. Veuillez noter que le statut professionnel pour les enquêtes de 2011 et 2022 tient compte des réponses multiples des travailleurs et des étudiants. (Cela diffère des sections précédentes 3.2 et 3.3 des indicateurs clés, qui rendent compte du statut de la profession principale.)

La **proportion de personnes occupées**, est passée de 56,7 % des répondants admissibles en 2011 à 53,9 % en 2022. Avec 736 580 personnes occupées en 2022, cela représente une croissance de 11,7 % depuis 2011. La **proportion de travailleurs à temps partiel a légèrement diminué, passant de 11,3 % à 9,4 %** de la population de l'aire d'étude. Cela représente une baisse de 2,5 % du nombre absolu de travailleurs à temps partiel, à 128 610 travailleurs à temps partiel en 2022 contre 131 877 en 2011. En comparaison, l'emploi à temps plein total a augmenté de 15,3 % - c'est-à-dire que **l'emploi à temps plein a augmenté plus rapidement que l'emploi à temps partiel**. Veuillez également noter que la tendance générale du nombre total de personnes occupées masque la hausse du chômage pendant la pandémie, qui a atteint un sommet de 10,2 % en juin 2020.²⁰

Le nombre d'étudiants a augmenté de 11,8 % depuis 2011, ce qui est supérieur à la croissance globale de 7,5 % de la population de 0 à 24 ans. Les retraités représentent 17,6 % de la population, en légère hausse par rapport à 15,5 % en 2011, ce qui représente une augmentation absolue de 40 750 personnes depuis 2011, soit une augmentation de 20,4 %. Il convient de noter que la proportion de la population de 65 ans et plus qui travaille à temps plein ou à temps partiel (et qui n'est pas considérée comme retraitée dans ces statistiques) est passée de 11 % en 2011 à 14 % en 2022, la proportion de personnes âgées de 65 à 69 ans passant de 22 % à 28 %.

²⁰ *Caractéristiques de la population active selon la région métropolitaine de recensement (RMR), moyenne mobile sur trois mois, ajustées pour tenir compte des variations saisonnières et non ajustées*, Figure 14-10-0294-01, Statistique Canada. Le taux de chômage cité fait référence à la RMR d'Ottawa-Gatineau.

Figure 10. Statut professionnel pour la population totale, 2022



Autres statuts : au foyer, étudiant qui ne travaille pas, sans emploi et qui ne cherche pas de travail (invalidité, congé parental)

Tableau 8. Statut professionnel, aire de l'étude, 2005 à 2022

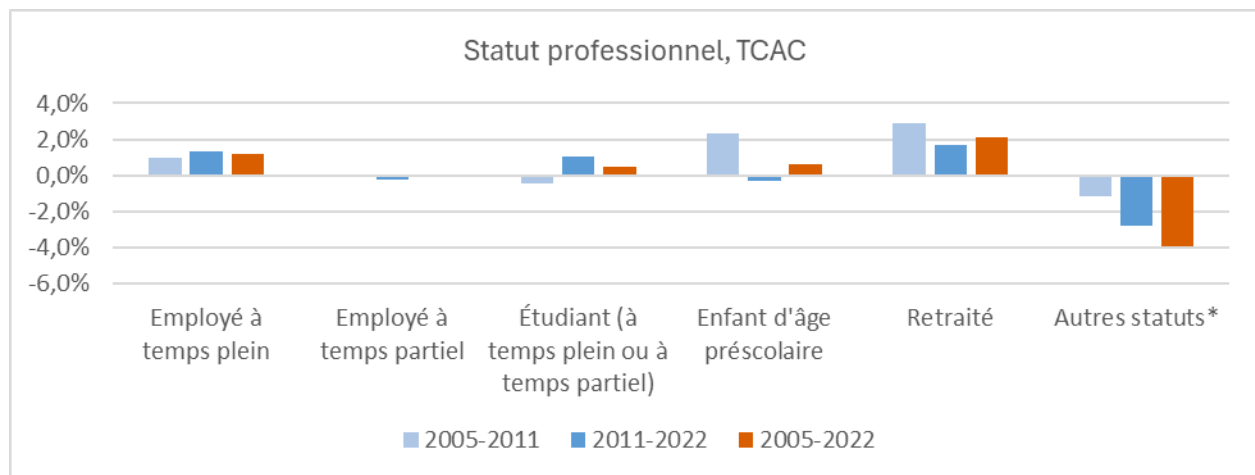
Statut professionnel	2005	2011	2022	2005	2011	2022
Employé à temps plein	497 610	527 450	607 970	43,2 %	45,3 %	44,5 %
Employé à temps partiel*	45 680*	131 877	128 610	4,0 %*	11,3 %	9,4 %
Étudiant (à temps plein ou à temps partiel)*	283 990	276 850	309 390	24,7 %	23,8 %	22,7 %
Enfant d'âge préscolaire	61 370	70 470	68 000	5,3 %	5,7 %	5,0 %
Retraité*	169 070	200 237	240 990	14,7 %*	15,5 %	17,6 %
Femme au foyer /parent au foyer /soignant(e)†	46 580	35 460	15 690	4,0 %	3,0 %	1,1 %
Autre	46 230	51 020	57 250	4,0 %	4,4 %	4,2 %
Total (augmentation du nombre de personnes éligibles à l'enquête)	1 150 580	1 163 320	1 365 600	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Dans les résultats de 2011 et 2022, la somme des lignes s'ajoute à plus de 100 % en raison des réponses multiples (les étudiants qui étaient employés ont été comptés dans les deux catégories). « Autres » comprend les personnes sans emploi et à la recherche d'un emploi, celles sans emploi et ne cherchent pas d'emploi (y compris les personnes en situation d'invalidité, en congé parental, en congé médical et autres statuts non classables ailleurs).

* Faites preuve de prudence lorsque vous interprétez les résultats pour « employé à temps partiel » et « retraité ». Dans les résultats de 2005, la catégorie « retraité » peut avoir inclus des personnes qui se considéraient comme retraitées mais qui peuvent également avoir travaillé à temps partiel. Le décompte de 2005 de « employé à temps partiel » ne tenait pas compte non plus des étudiants qui travaillent à temps partiel. Dans les résultats de 2011 et 2022, la catégorie « retraité » inclut uniquement les personnes qui sont totalement retraitées et non aussi les travailleurs à temps partiel. Les résultats de 2011 ont été initialement rapportés sur la base d'un statut « principal » et reflétaient moins de travailleurs à temps partiel, cependant, pour ce tableau, ils ont été ajustés pour mieux correspondre à l'approche de 2022, en reclassant les retraités ayant un emploi à temps partiel en tant que « travailleurs à temps partiel » et en ajoutant les étudiants ayant un emploi à temps partiel au total des employés à temps partiel. En raison de ce traitement, l'emploi total diffère de celui du tableau 4.

† Faites preuve de prudence lorsque vous interprétez les résultats pour « Femme au foyer/parent au foyer/soignant(e) ». La catégorie de réponse « femme au foyer » a été utilisée en 2005 et 2011, alors qu'en 2022, la catégorie était « Soignant(e) / parent au foyer ». En 2022, la catégorie « autre » (en particulier la sous-catégorie « sans emploi qui ne cherche pas ») peut inclure certains des types de personnes qui auraient pu s'identifier comme « femme au foyer » dans les enquêtes précédentes.

Figure 11. Changement de statut professionnel, aire d'étude, 2005 à 2022 TCAC



Pour ce graphique, la catégorie « Autres statuts » comprennent les personnes sans emploi et les personnes à la recherche d'un emploi, les personnes sans emploi qui ne recherchent pas d'emploi, les femmes au foyer (2005, 2011) /le parent au foyer ou soignant (2022) et les autres réponses non classables ailleurs. Pour ce graphique, la femme au foyer a été combinée avec d'autres statuts car en 2022, la catégorie « Autre » peut inclure certains des types de personnes qui auraient pu s'identifier comme « femme au foyer » dans les enquêtes précédentes.

3.5 Travail et étude à distance

3.5.1 Lieu de travail

Le navettage pour se rendre au travail est un facteur essentiel qui concourt aux déplacements en période de pointe pour tous les modes de transport. Les navetteurs qui se rendent au travail et rentrent chez eux constituent une part importante de l'achalandage des transports en commun, surtout ceux qui se déplacent à destination et au départ d'un lieu de travail fixe.

Les enquêtes précédentes du Comité TRANS ont fait un tour d'horizon du télétravail. Or, le télétravail, aujourd'hui appelé « travail à domicile » (TAD) a considérablement progressé à cause de la pandémie et a un effet continu sur les déplacements en période de pointe. Il est important de noter que les politiques des employeurs sur le TAD ont évolué pendant le déroulement de l'enquête et qu'elles continuent d'évoluer depuis. Par exemple : le gouvernement fédéral a annoncé à la mi-décembre 2022 que son approche hybride du retour au bureau serait mise en œuvre au début de 2023.²¹

La figure 12 dresse le profil des lieux de travail pour 2022, selon le lieu de travail habituel (pour ceux qui n'ont pas télétravaillé la semaine précédente), le lieu de travail habituel (hybride), l'absence de lieu de travail fixe et le travail fait exclusivement à domicile.²² Les chiffres regroupent les travailleurs à temps plein et les travailleurs à temps partiel. Il faut noter que les résultats exposés dans la présente section (0) de ce rapport portent sur les données des enquêtes pour tous les travailleurs, y compris les étudiants qui ont un travail qui peut être considéré comme un statut professionnel secondaire.

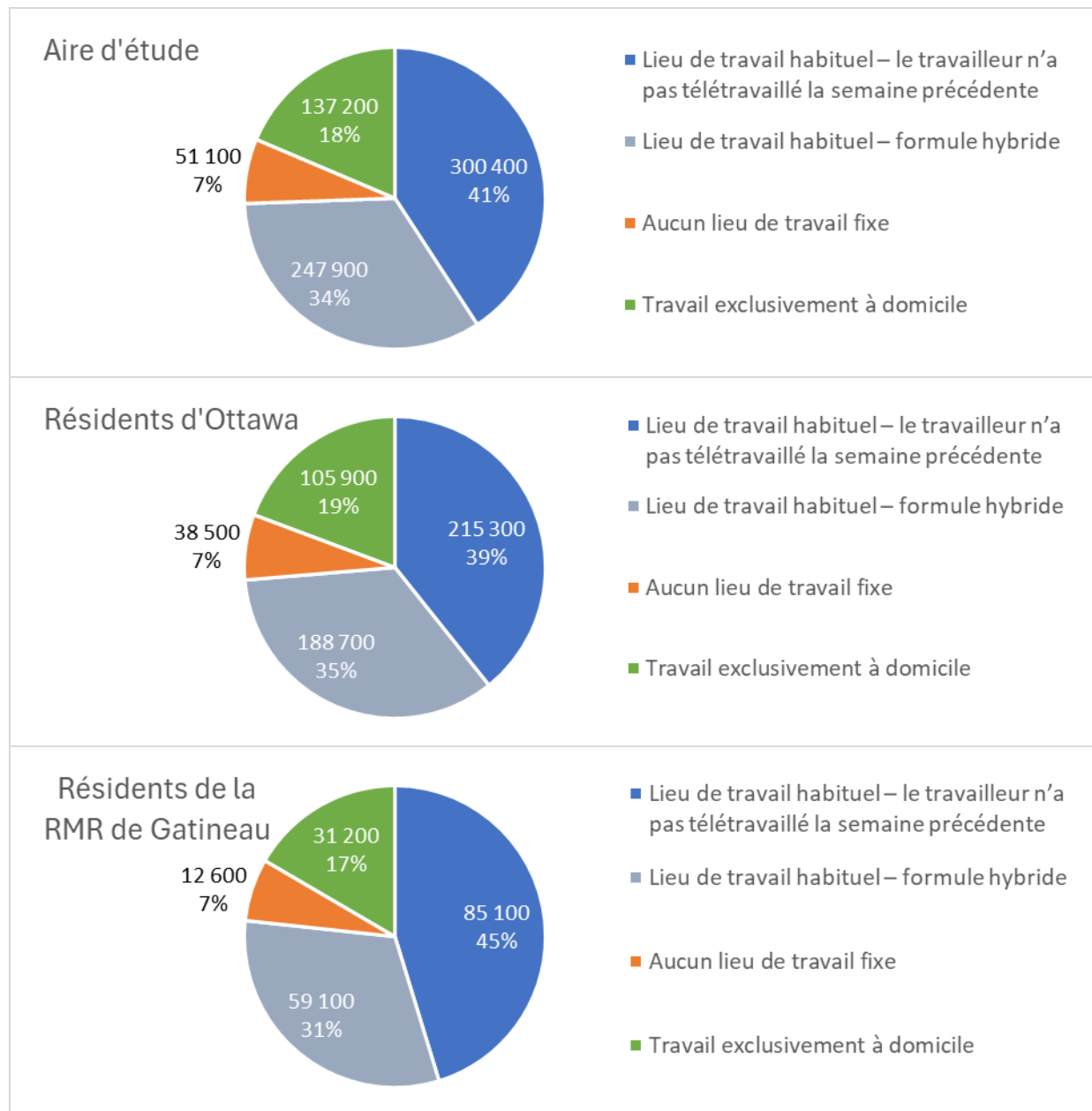
²¹ Le gouvernement demande aux fonctionnaires de retourner au bureau 2 à 3 jours par semaine d'ici avril, *Ottawa Citizen*, le 16 décembre 2022.

²² Le « lieu de travail habituel » désigne le lieu de travail qui ne change pas (et qui est fixe) pour le travailleur. Lorsqu'un travailleur fait du navettage, il se rend toujours au même endroit. Cette figure analyse deux options : le travailleur qui avait une formule de travail hybride, et qui faisait la navette pour se rendre au bureau pendant une partie de la semaine de travail — ou qui ne télétravaillait pas, et qui se rendait chaque jour dans son lieu de travail.

L'expression « aucun lieu de travail fixe » désigne les lieux de travail nomades, par exemple le lieu de travail d'un travailleur du bâtiment, qui peut se rendre sur différents chantiers de construction pendant les différentes journées de la semaine.

Le « travail exclusivement à domicile » désigne la situation des travailleurs qui exercent toutes leurs activités à la maison — parce qu'ils n'ont pas de lieu de travail ailleurs que dans leur domicile. Il s'agit par exemple des personnes qui exploitent une entreprise à domicile.

Figure 12. Lieu de travail, 2022



Notes

- Ces chiffres tiennent compte à la fois des travailleurs à temps plein et des travailleurs à temps partiel.
- N’a pas télétravaillé : Ce terme désigne ceux qui n’ont pas fait de télétravail et qui se sont plutôt déplacés pour se rendre au travail dans la semaine précédant l’enquête; autrement dit, ils ont travaillé exclusivement dans leur lieu de travail habituel. (Ce chiffre peut aussi comprendre un faible pourcentage de travailleurs qui n’ont pas travaillé du tout dans la semaine précédente.)
- Formule hybride : Il s’agit des travailleurs qui ont un lieu de travail habituel et qui ont fait du télétravail au lieu de se rendre au travail au moins une fois dans la semaine précédente (sans non plus se déplacer pour se rendre au travail et rentrer chez eux le jour même).

Dans la figure 12, on peut constater :

- **Que les trois quarts de l'ensemble des travailleurs avaient un lieu de travail habituel hors de leur domicile.** D'autre part, le cinquième (18 %) des travailleurs travaillaient exclusivement à domicile, et les autres, soit 7 %, n'avaient pas de lieu de travail fixe. Ces proportions étaient constantes pour l'ensemble de l'aire d'étude;
- **Que parmi ceux et celles qui avaient un lieu de travail habituel hors de leur domicile, un peu moins de la moitié (45 % de ceux qui ont un lieu de travail habituel, soit 34 % du total des travailleurs) avaient une formule de travail hybride,** ce qui représente 35 % des travailleurs d'Ottawa, contre 31 % des travailleurs de la RMR de Gatineau;
- **Qu'à peine plus de la moitié de ceux et celles qui avaient un lieu de travail habituel hors du domicile (55 % de ces travailleurs, soit 41 % du nombre total de travailleurs) n'avaient pas télétravaillé dans la semaine précédente.** Près de la moitié des travailleurs de la RMR de Gatineau (45 %) avaient un lieu de travail habituel hors de leur domicile, mais n'avaient pas télétravaillé dans la semaine précédente. Pour Ottawa, le pourcentage correspondant s'établit à 39 %;
- Que parmi les travailleurs à temps plein seulement, 40 % des travailleurs d'Ottawa et 35 % des travailleurs de la RMR de Gatineau avaient une formule de travail hybride, ce qui n'est pas indiqué dans la figure. Seuls 10 % des travailleurs à temps partiel dans l'une et l'autre des deux juridictions avaient une formule de travail hybride.

3.5.2 Variation dans le temps

La figure 13 indique les variations de cette répartition dans le temps pour l'ensemble de l'aire d'étude. Pour dresser un profil plus complet, cette figure fait état des résultats des enquêtes O-D de 2005, 2011 et 2022, ainsi que des recensements intermédiaires. Le Recensement de 2021 fait essentiellement état de l'impact des mutations induites par la pandémie pour le télétravail. On peut ainsi discerner l'émergence du comportement postpandémique dont fait état l'enquête de 2022.²³

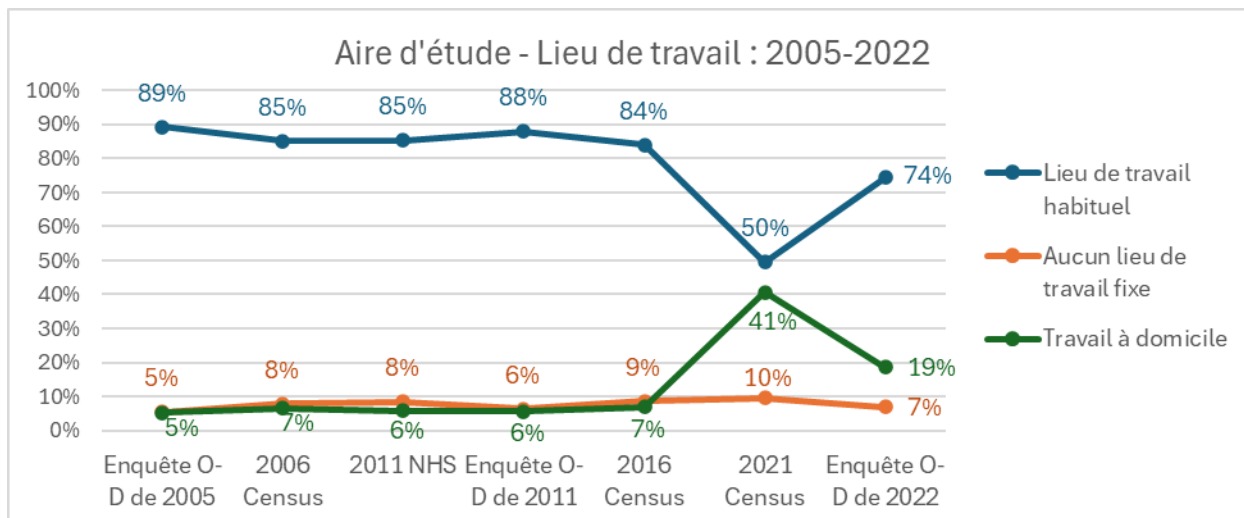
La figure 13 nous apprend que dans le Recensement de 2016, le pourcentage des travailleurs qui avaient un lieu de travail habituel hors du domicile, qui n'avaient pas de lieu de travail fixe ou qui travaillaient à domicile est resté assez stable dans l'ensemble de l'aire d'étude. On a constaté une légère réduction du pourcentage des travailleurs qui avaient un lieu de travail habituel, qui est passé de 89 % en 2005 à 84 % dans le Recensement de 2016²⁴, ainsi que de légères hausses correspondantes dans le pourcentage des personnes qui travaillaient à

²³ Il faut noter que les données du Recensement font état du « lieu de travail habituel » sans faire la distinction entre le travail hybride et le télétravail. C'est pourquoi la figure 13 est consacrée à cette seule catégorie.

²⁴ Il faut noter que les enquêtes de 2005 et de 2011 paraissent sur-comptabiliser modérément ces pourcentages par rapport aux années censitaires les plus proches.

domicile (6 %-7 % en 2016) et dans le pourcentage de ceux qui n'avaient pas de lieu de travail fixe (8 %-10 %).

Figure 13. Lieux de travail, l'aire d'étude, 2005 à 2022



L'enquête de 2005 est une estimation établie d'après la comparaison de la ZAT du lieu de travail et de la ZAT du domicile. L'enquête de 2011 peut être soumise à un biais d'échantillonnage, puisque très peu de ménages joignables par téléphone cellulaire seulement auraient fait partie de l'échantillon en 2011. D'autres cycles de l'enquête pourraient donner lieu à un biais de non-réponse qui n'est pas entièrement corrigé par la pondération.

ENM de 2011 = Enquête nationale auprès des ménages de Statistique Canada, qui a assuré l'appoint du Recensement cette année-là, au lieu de mener un Recensement détaillé

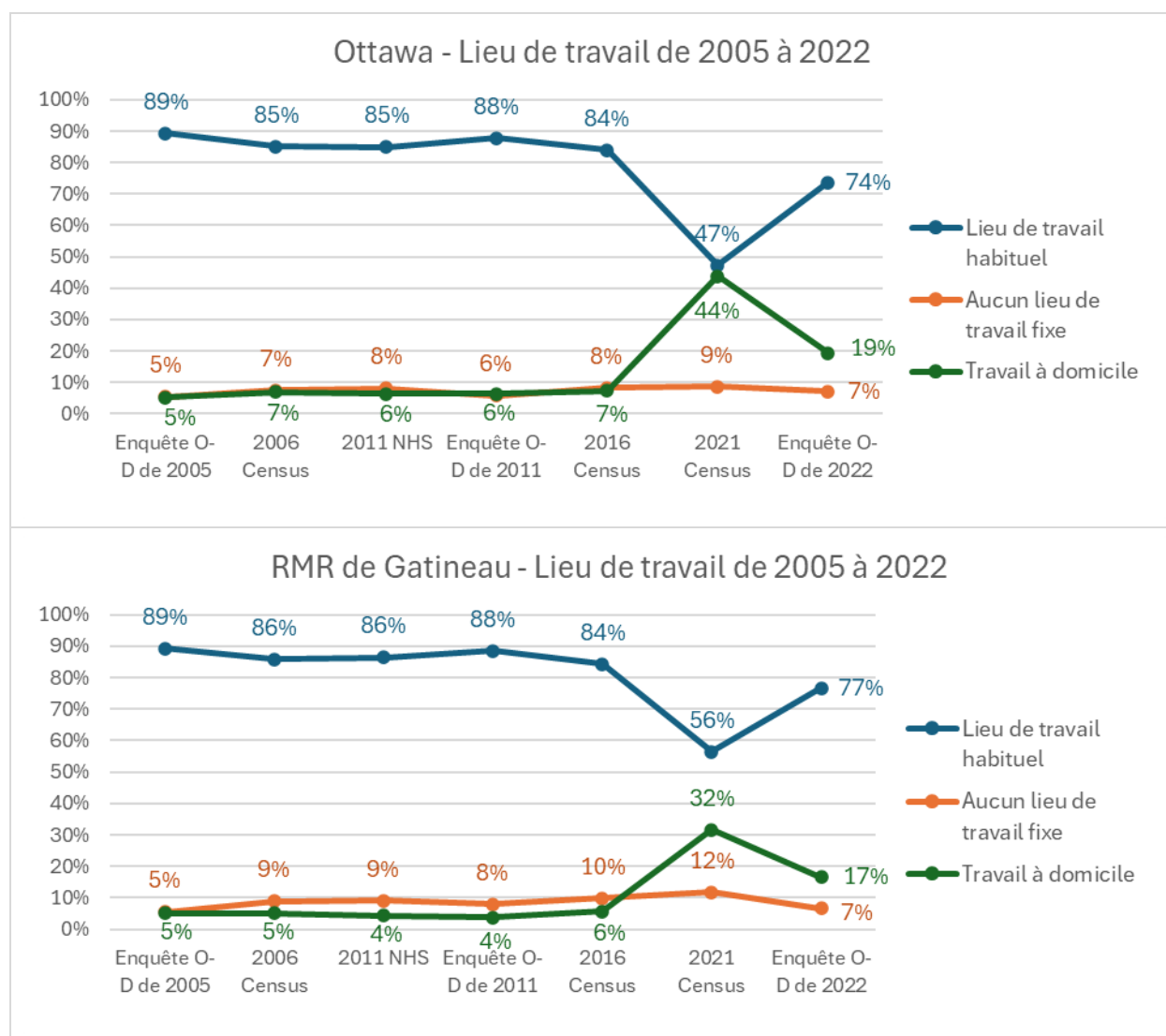
Dans les Recensements de 2016 et de 2011, on demandait aux répondants s'ils avaient généralement travaillé la plupart du temps, dans la semaine précédant le recensement (à domicile, à l'extérieur du Canada, sans adresse professionnelle fixe ou à une adresse spécifique). Dans le Recensement de 2021, la semaine de référence du 2 au 8 mai 2021 s'inscrivait dans la vague du point culminant de la pandémie de COVID-19, et de nombreuses personnes travaillaient à leur domicile même si elles faisaient par ailleurs normalement du navetage pour se rendre à leur lieu de travail habituel. Dans l'enquête du Comité TRANS en 2022, on demandait aux répondants s'ils avaient un lieu de travail habituel auquel ils se rendaient régulièrement ou occasionnellement, s'ils n'avaient pas de lieu de travail fixe ou s'ils travaillaient exclusivement à domicile. Même si certaines personnes travaillaient temporairement à domicile ou avaient une formule de travail hybride, le libellé de l'enquête du Comité TRANS de 2022 devait permettre de dresser le portrait réaliste de ceux qui avaient un lieu de travail habituel hors de leur domicile par rapport à ceux dont la formule de travail consistait à travailler entièrement à domicile.

Toutefois, selon le Recensement de 2021, pour l'ensemble de l'aire d'étude, seulement 50 % ont déclaré qu'ils avaient un lieu de travail habituel et 41 % ont fait savoir qu'ils avaient travaillé à domicile dans la semaine précédant le Recensement. Comme l'indique la figure 14, ces pourcentages ont varié entre les deux juridictions. À Ottawa, les pourcentages étaient quasiment égaux, puisque 47 % avaient un lieu de travail habituel et que 44 % travaillaient à domicile. Dans la RMR de Gatineau, plus de la moitié (56 %) des travailleurs avaient un lieu de travail habituel, alors que le tiers seulement (32 %) travaillaient à domicile. Le pourcentage des travailleurs qui n'avaient pas de lieu de travail fixe a légèrement augmenté pour s'inscrire à 10 % dans l'ensemble de l'aire d'étude.

Les pourcentages élevés du travail à domicile en 2021 témoignent de la prééminence du gouvernement fédéral et des secteurs de la haute technologie dans l'aire d'étude, même si

les différences entre Ottawa et la RMR de Gatineau sont importantes.²⁵ Bien que ces pourcentages de télétravailleurs ne soient pas une surprise et que les résultats du Recensement et des enquêtes ne soient pas directement comparables, les pourcentages de l'enquête du Comité TRANS de 2022 laissent entendre que la pandémie a eu certains effets persistants.

Figure 14. Lieu de travail, résidents d'Ottawa et résidents de la RMR de Gatineau, de 2005 à 2022



L'enquête de 2005 est une estimation établie d'après la comparaison des zones d'achalandage du lieu de travail et des zones d'achalandage du domicile. L'enquête de 2011 peut être soumise à un biais d'échantillonnage, puisque très peu de ménages joignables par téléphone cellulaire seulement auraient fait partie de l'échantillon en 2011. D'autres cycles de l'enquête pourraient donner lieu à un biais de non-réponse qui n'est pas entièrement corrigé par la pondération.

²⁵ Par comparaison, les pourcentages du « lieu de travail habituel » à Calgary ont baissé pour s'inscrire à 57,3 % dans la RMR de Calgary et à 64,6 % dans la RMR de Québec, selon les données du Recensement de 2021.

ENM de 2011 = Enquête nationale auprès des ménages de Statistique Canada, qui a assuré l'appoint du Recensement cette année là, au lieu de mener un Recensement détaillé

Dans les Recensements de 2016 et de 2011, on demandait aux répondants s'ils avaient généralement travaillé la plupart du temps, dans la semaine précédant le recensement (à domicile, à l'extérieur du Canada, sans adresse professionnelle fixe ou à une adresse spécifique). Dans le Recensement de 2021, la semaine de référence du 2 au 8 mai 2021 s'inscrivait dans la vague du point culminant de la pandémie de COVID-19, et de nombreuses personnes travaillaient à leur domicile même si elles faisaient par ailleurs normalement du navetage pour se rendre à leur lieu de travail habituel. Dans l'enquête du Comité TRANS en 2022, on demandait aux répondants s'ils avaient un lieu de travail habituel auquel ils se rendaient régulièrement ou occasionnellement, s'ils n'avaient pas de lieu de travail fixe ou s'ils travaillaient exclusivement à domicile. Même si certaines personnes travaillaient temporairement à domicile ou avaient une formule de travail hybride, le libellé de l'enquête du Comité TRANS de 2022 devait permettre de dresser le portrait réaliste de ceux qui avaient un lieu de travail habituel hors de leur domicile par rapport à ceux dont la formule de travail consistait à travailler entièrement à domicile.

En particulier, la part des travailleurs qui ont exercé leurs activités exclusivement à domicile avait presque triplé par rapport aux normes pré-pandémiques. Dans l'ensemble de l'aire d'étude, les pourcentages ont fait état d'une hausse du lieu de travail habituel, dont la part est passée de 50 % en 2021 à 74 % en 2022, ce qui n'a pas permis d'atteindre le niveau pré-pandémique de 84 % en 2016. On a relevé une réduction correspondante du pourcentage de personnes qui travaillaient à domicile, par rapport à la proportion de 41 % enregistrée dans le Recensement de 2021. Même dans ce cas, 19 % (soit près d'un travailleur sur cinq) exerçaient toujours leurs activités à leur domicile à l'automne 2022, ce qui est quasiment le triple de la part de 7 % relevée avant la pandémie et observée dans le Recensement de 2016.

Toutefois, dans l'environnement émergent du travail hybride, le rebond de ceux qui font état d'un lieu de travail habituel ne veut pas nécessairement dire que les volumes moyens en période de pointe et les niveaux d'achalandage des transports en commun ont rebondi d'autant par rapport aux niveaux atteints avant la pandémie. En fait, même si la population a augmenté depuis 2011, les résultats présentés plus loin dans ce rapport indiquent que les déplacements pour se rendre au lieu de travail habituel ont baissé dans la période de pointe du matin par rapport à 2011 et que l'achalandage des transports en commun a baissé lui aussi dans la période de pointe du matin et dans l'ensemble de la journée. Il est également trop tôt pour savoir si les pourcentages de 2022 continueront de varier selon l'évolution des politiques sur les milieux de travail et dans quelle mesure ces pourcentages continueront de varier.

3.5.3 Habitudes dans le travail hybride

La figure 15 décrit les habitudes du travail hybride observées en 2022 pour les travailleurs à temps plein qui avaient un lieu de travail habituel hors de leur domicile.²⁶ On peut faire plusieurs observations :

- **La moitié des travailleurs qui ont un lieu de travail habituel avait télétravaillé au moins un jour de la semaine dans la semaine précédente.** Outre l'augmentation du nombre de personnes qui travaillaient à domicile, la moitié (51 %) de tous les travailleurs qui résidaient dans l'aire d'étude et qui avaient un lieu de travail habituel avaient des formules de travail hybride et avaient télétravaillé au moins un jour de la semaine (c'est-à-dire lorsqu'ils ne s'étaient pas déplacés pour se rendre au travail ou pour faire un déplacement à caractère professionnel) dans la semaine qui avait précédé leur participation à l'enquête. Leur part est légèrement supérieure à Ottawa, soit 53 %, mais inférieure parmi les travailleurs de la RMR de Gatineau, soit 46 %.
- **Dans un jour de semaine moyen, le tiers des travailleurs qui avaient un lieu de travail habituel ont exercé leurs activités à domicile.** Dans un jour de semaine moyen, le tiers (34 %) des travailleurs à temps plein qui habitaient dans l'aire d'étude et qui avaient un lieu de travail habituel hors de leur domicile avaient travaillé à la maison (35 % des travailleurs d'Ottawa et 30 % des travailleurs de la RMR de Gatineau). C'est le lundi et le vendredi que les pourcentages des travailleurs qui exerçaient leurs activités à domicile étaient les plus élevés, soit respectivement 38 % et 39 %. C'est dans ces jours de semaine que l'on comptabilisait également les plus faibles pourcentages de travailleurs qui avaient un lieu de travail ou qui exerçaient leurs activités à domicile. (Dans l'ensemble, 90 % ont déclaré travailler le vendredi et 91 %, le lundi, contre 94 % les autres jours de la semaine.) Ces pourcentages étaient comparables pour Ottawa et la RMR de Gatineau. Les variations de jour en jour concordent avec les pratiques des jours de travail à la carte, et les lundis et les vendredis sont aussi plus couramment adoptés comme journées de congé.

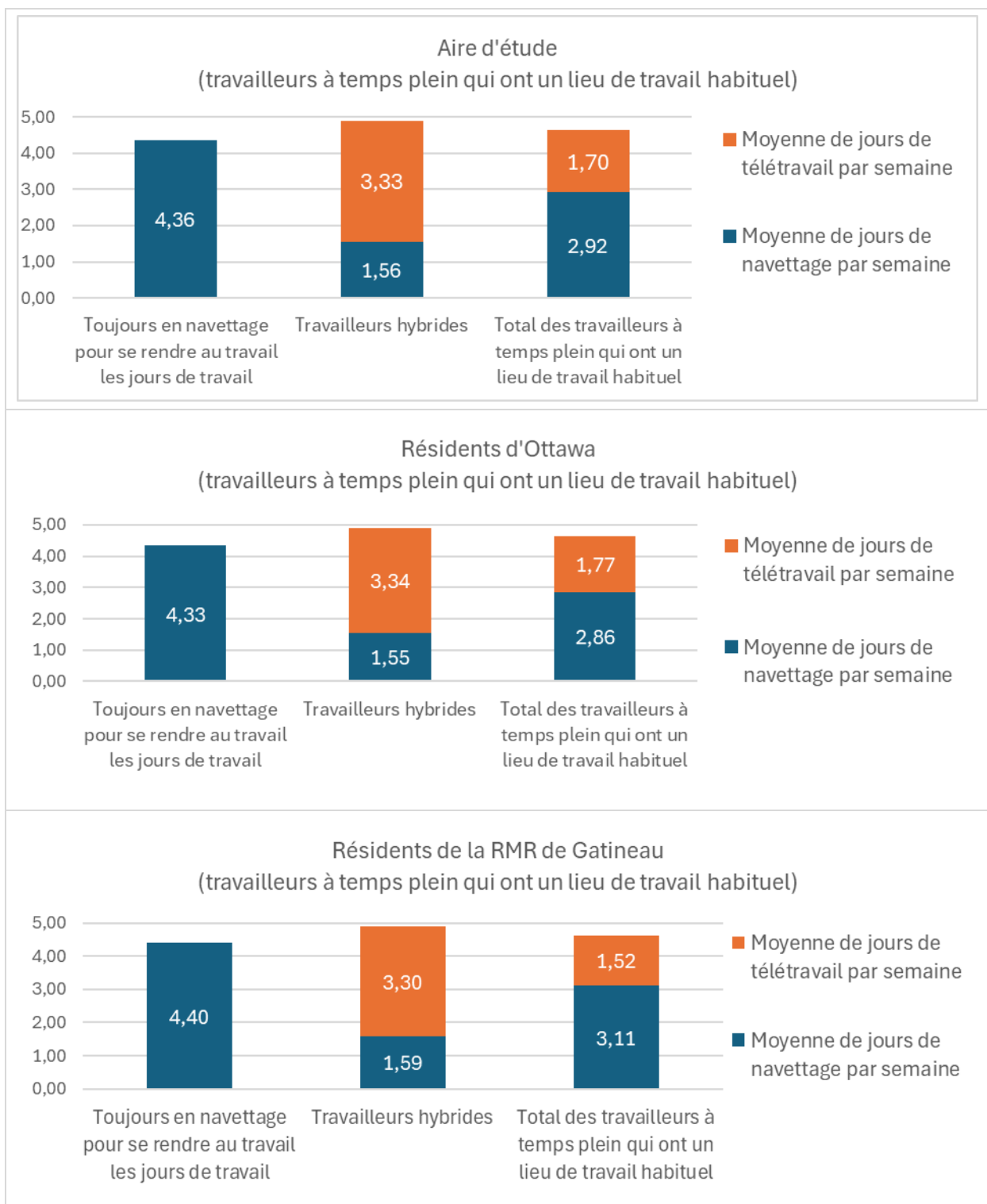
La figure 16 fait état du nombre moyen de jours de semaine au cours desquels les travailleurs ont fait la navette et télétravaillé dans la semaine précédente; cette figure porte uniquement sur les travailleurs à temps plein qui ont un lieu de travail habituel. Les travailleurs hybrides ont télétravaillé (et exercé leurs activités à domicile) durant une moyenne de 3,33 jours par semaine, pour une moyenne globale de 1,70 jour par semaine parmi tous les travailleurs à temps plein qui ont un lieu de travail habituel. Il est intéressant de noter que tous les travailleurs qui ont fait la navette exclusivement vers un lieu de travail habituel travaillent en moyenne 4,36 jours ouvrables par semaine. Les proportions étaient en grande partie constantes dans l'ensemble de l'aire d'étude, à l'exception de la moyenne générale de 1,52 jour de télétravail par semaine chez les travailleurs de la RMR de Gatineau.

²⁶ Le contenu de cette section met l'accent sur les travailleurs à temps plein dont le lieu de travail habituel se situe en dehors du domicile. En se limitant à ces travailleurs, on obtient une image claire de ceux qui sont le plus associés aux changements de lieu de travail et aux modalités de travail hybrides. Les travailleurs à temps partiel et les travailleurs n'ayant pas de lieu de travail fixe ne sont pas inclus.

Figure 15. Tendances de travail hybride – travailleurs à temps plein, lieu de travail habituel à l'extérieur du domicile, 2022



Figure 16. Nombre moyen de jours de navettage et de télétravail par semaine, dans la semaine précédente et travailleurs à temps plein qui ont un lieu de travail habituel, en 2022



Les graphiques précédents (dans figure 15 et figure 16) mettaient l'accent sur les travailleurs à temps plein ayant un lieu de travail habituel à l'extérieur de la maison, car le filtrage de ces travailleurs fournit une image claire de ceux qui sont le plus associés aux changements d'emplacement du lieu de travail et aux modalités de travail hybrides. Les travailleurs à temps partiel ayant un lieu de travail habituel n'ont pas été inclus dans ces graphiques, car ils sont un peu moins susceptibles d'avoir la possibilité de travailler de manière hybride et travaillent souvent moins de cinq jours par semaine. Les travailleurs sans lieu de travail fixe n'ont pas non plus été inclus dans les graphiques précédents, car certains de ceux qui n'avaient pas de lieu de travail fixe auraient déjà eu des horaires de travail flexibles avant la pandémie, bien que certains puissent toujours travailler dans des lieux de travail loin de chez eux.

Pour appuyer son Plan directeur des transports, la Ville d'Ottawa a effectué une analyse similaire à celle de la discussion précédente, mais en incluant tous les travailleurs autres que ceux qui travaillent exclusivement à domicile – c.-à-d., y compris les travailleurs à temps plein et à temps partiel ayant un lieu de travail habituel ainsi que les travailleurs à temps plein et à temps partiel sans adresse de travail fixe. Dans cette optique, la figure 17 et la figure 18 présentent des statistiques similaires à celles discutées ci-dessus pour tous les travailleurs autres que ceux qui travaillent exclusivement à domicile. Les résultats montrent des proportions généralement plus élevées de travailleurs qui faisaient la navette au moins un jour de la semaine et des proportions plus faibles de travailleurs qui faisaient du télétravail au moins un jour de la semaine. Le nombre moyen de jours de semaine de navettage pour se rendre au travail, qu'il s'agisse de travailler exclusivement sur le lieu de travail ou d'avoir une modalité de travail hybride, est également plus faible.

Il convient de noter que la figure 17 et la figure 18 examinent les résidents d'Ottawa séparément des résidents de la RMR de Gatineau. Par conséquent, les chiffres peuvent ne pas correspondre à d'autres analyses du rapport sur le Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa qui examinent les habitudes de navettage des travailleurs ayant un emploi à Ottawa (c.-à-d. les emplois à Ottawa occupés par des personnes vivant dans la ville d'Ottawa ainsi que celles vivant dans la RMR de Gatineau) par rapport aux emplois à Gatineau (occupés par des personnes vivant dans la RMR de Gatineau ainsi que celles vivant à Ottawa).

Figure 17. Modèles de travail hybrides – travailleurs à temps plein et à temps partiel avec lieu de travail habituel ou sans lieu de travail fixe (exclut uniquement le travail à domicile), 2022



Aux fins du graphique ci-dessus, les « modèles de travail hybrides » comprennent également ceux qui n'ont pas de lieu de travail fixe et qui ont travaillé à domicile au moins une journée au cours de la semaine précédente.

Figure 18. Nombre moyen de jours de semaine de navettage pour se rendre au travail, télétravaillés la semaine précédente, travailleurs à temps plein et à temps partiel avec lieu de travail habituel ou sans lieu de travail fixe (exclut uniquement le travail à domicile), 2022

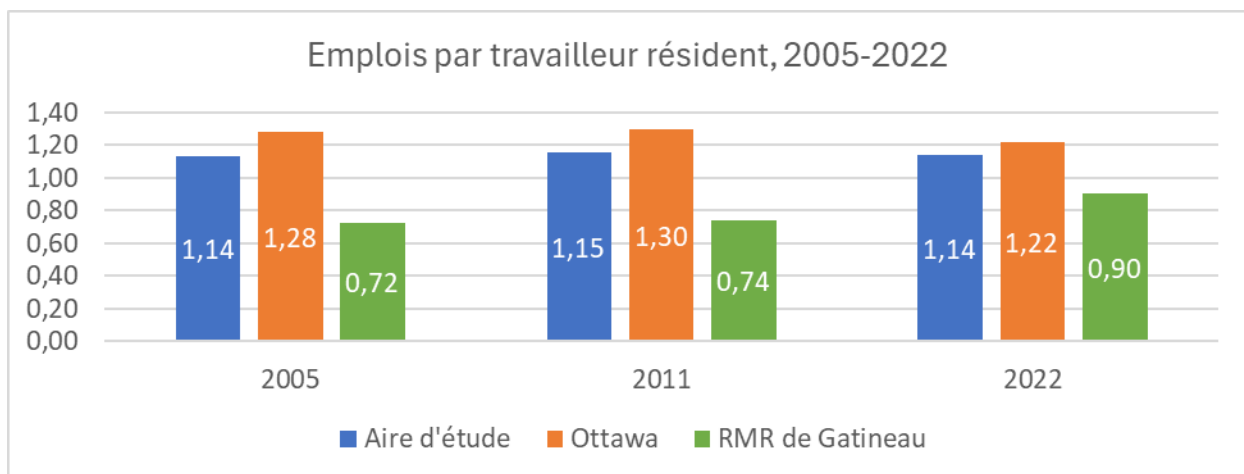


3.5.4 Lieu de travail et navettage interprovincial

Nous nous sommes penchés jusqu'à maintenant sur les caractéristiques du lieu d'habitation, c'est-à-dire le secteur dans lequel les travailleurs habitent. L'exposé a porté sur les caractéristiques de la population active, dont les habitudes de navettage dominant traditionnellement les déplacements en période de pointe et l'utilisation des transports en commun, entre autres. Toutefois, la localisation de l'établissement de travail vient aussi modeler les choix qu'on fait dans le navettage. Un point qui intéresse en particulier le Comité TRANS est l'échange de travailleurs qui traversent la rivière des Outaouais— soit les personnes qui habitent dans la RMR de Gatineau et qui travaillent à Ottawa, et inversement.

La figure 19 fait état du nombre d'emplois par travailleur résident pour l'aire d'étude, la ville d'Ottawa et la RMR de Gatineau, en reprenant les liens entre l'enquête et le thème du Recensement de 2016 (Déplacement domicile travail) pour la période comprise entre 2005 et 2022.²⁷ Le tableau 9 donne les détails justificatifs. Veuillez noter qu'aux fins de comparaisons remontant à l'enquête de 2005, la population occupée des résultats de l'enquête est basée sur les personnes dont le statut principal est travailleur et exclut les travailleurs à temps partiel qui sont étudiants.

Figure 19. Emplois par travailleur résident, Ottawa et RMR de Gatineau, 2005-2022



²⁷ Certains travailleurs occupent un poste dans l'aire d'étude, mais ont navetté depuis l'extérieur de celle-ci. Or, les résidents externes ne sont pas compris dans l'aire d'étude.

Tableau 9. Emplois par travailleur résident, détails, 2005-2022

Année	Aire d'étude			Ottawa			RMR de Gatineau		
	Population occupée*	Emplois	Emplois /Travailleur résident	Population occupée*	Emplois	Emplois /Travailleur résident	Population occupée*	Emplois	Emplois /Travailleur résident
2022	681 600	776 351	1,14	508 300	620 109	1,22	173 300	156 242	0,90
2011	587 800	677 000	1,15	436 300	565 100	1,30	151 500	111 900	0,74
2005	543 200	616 700	1,14	401 300	514 100	1,28	142 000	102 700	0,72

Notes :

- La population active ne comprend que les travailleurs qui exercent essentiellement leur profession à temps plein ou à temps partiel. Pour permettre d'établir des comparaisons avec 2011 et 2005, nous avons filtré en conséquence les chiffres de 2022 pour la population active afin d'exclure les étudiants à temps plein et à temps partiel ainsi que les étudiants qui travaillent à temps plein et à temps partiel et qui ont un travail à temps plein (mais en intégrant les étudiants à temps partiel qui travaillent à temps plein). Si les chiffres de 2022 tenaient compte de tous les travailleurs, dont les étudiants qui ont un statut professionnel « secondaire » de travailleurs, les chiffres pour la population active d'Ottawa, de Gatineau et de l'aire d'étude s'établiraient respectivement à 548 500, 188 100 et 736 600 travailleurs, et les chiffres sur le nombre d'emplois par travailleur résident s'inscriraient respectivement à 1,13, 0,83 et 1,05.
- Il se peut que les valeurs ne soient pas égales à 100 % parce que les chiffres ont été arrondis.
- Sources :
 - Population active : Résultats des enquêtes.
 - Emplois – Ottawa : Enquêtes sur l'emploi de 2001 et de 2006 et mises au point apportées aux estimations en 2001 et 2006 d'après les permis de construire de 2001-2005 et de 2006-2011 respectivement.
 - Emplois – RMR de Gatineau : Liste des industries et commerces (LIC) 2005, fournie par la Ville de Gatineau; LIC 2007 pour la ville de Gatineau, projetée jusqu'en 2010 et fournie par Emploi Québec avec les estimations portant sur les autres municipalités de l'aire d'étude de l'enquête, préparées par le MTMD d'après le Recensement de 2006, l'EPA de 2005-2009 et les données sur les bienfonds communiquées par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.
 - Emplois – Ottawa et RMR de Gatineau, 2022 : L'estimation de 2022 a été dérivée à partir de deux sources : 1) les estimations de l'enquête pour le nombre de travailleurs résidents dans l'aire d'étude et qui ont un lieu de travail habituel dans l'aire d'étude (en excluant les lieux de travail externes) ou qui travaillent à domicile ou qui n'ont pas de lieu de travail fixe; et 2) les données sur le flux de navetteurs du Recensement de 2021 résidant hors de l'aire d'étude et qui ont un lieu de travail habituel dans l'aire d'étude, proportionnées pour amortir le choc de la tendance au télétravail qui a vu le jour pendant la COVID19 sur les données du flux de navetteurs qui ont un lieu de travail habituel, proportionnées pour tenir compte de la croissance de l'emploi d'après la comparaison des données de l'Enquête sur la population active pour la période d'octobre novembre 2021 à octobre novembre 2022. Les estimations des emplois les plus récentes de la Ville d'Ottawa dérivées des synthèses de l'emploi avant la pandémie (2018) se soldent par un total de 755 568 emplois dans l'aire d'étude (649 075 à Ottawa et 106 493 dans la RMR de Gatineau), ce qui constitue un ordre de grandeur comparable à l'estimation 2022 du tableau, malgré une répartition géographique différente et les différences possibles dans la comptabilité des travailleurs qui ont différents emplois. Les estimations de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) font état de 210 800 emplois en 2022, de 193 100 emplois en 2011 et de 180 000 emplois en 2006 dans la région administrative de l'Outaouais au Québec, qui est plus vaste que la partie de l'aire d'étude correspondant à la RMR de Gatineau.
 - On peut aussi noter que le nombre d'emplois dans l'aire d'étude en 2022 représente une somme de l'estimation de l'enquête pour la localisation de l'emploi des résidents dans l'aire d'étude, en plus de tenir compte des données du Recensement de 2021 sur le thème Déplacement domicile travail pour ceux qui habitent hors de l'aire d'étude, en proportionnant les données à la hausse pour tenir compte de l'augmentation des retours au travail entre 2021 et 2022. (Cf. la section 3.5.1).

On peut constater que :

- Il y a plus d'emplois que de travailleurs résidents dans l'aire d'étude; le déficit s'explique par les travailleurs qui habitent dans les secteurs attenants de l'extérieur de l'aire d'étude;²⁸
- Dans l'aire d'étude, Ottawa est un importateur net de déplacements à caractère professionnel, puisqu'il y a plus d'emplois que de résidents qui font partie de la population active. La RMR de Gatineau est une exportatrice nette de déplacements à caractère professionnel, puisqu'il y a plus de résidents actifs que d'emplois;
- Dans l'ensemble de l'aire d'étude, cette tendance est plutôt stable à 1,14 emploi par travailleur en 2022, contre 1,15 emploi par travailleur en 2011. Il est important de noter que les chiffres sur les emplois de 2022 sont des estimations. Cf. la note qui suit le tableau 9;
- Le déficit de la RMR de Gatineau s'est réduit pour s'inscrire à 0,90 emploi par travailleur résident en 2022, contre 0,74 emploi par travailleur résident en 2011 et 0,72 emploi par travailleur résident en 2005. Cette réduction du déficit s'est accompagnée d'une modeste baisse du nombre d'emploi par travailleur résident à Ottawa, à 1,22, contre 1,30 en 2011 et 1,28 en 2005. Il n'empêche qu'il y a toujours un fort courant de navettage au départ de la RMR de Gatineau à destination d'Ottawa.
- L'augmentation des emplois par travailleur résident dans la RMR de Gatineau semble être le produit de l'augmentation des travailleurs qui travaillent exclusivement à domicile (qui comptent dans le nombre total d'emplois dans la RMR). Tel que présenté précédemment dans la section 3.5.2, la proportion de travailleurs de Gatineau qui travaillent exclusivement à domicile est passée de 4 % au moment de l'enquête de 2011 à 17 % en 2022. Un examen plus approfondi des données de l'enquête a révélé un changement concomitant dans la proportion de résidents de Gatineau qui travaillent à Ottawa, passant de 37 % en 2011 à 31 % en 2022.²⁹ En chiffres absolus, les données de l'enquête suggèrent que le nombre de résidents de Gatineau qui travaillent à Ottawa est à peu près égal à celui de 2011 (environ 55 600 en 2011 et 55

²⁸ Même si elle date d'il y a un certain temps, on peut consulter une nouvelle comparaison des habitudes de déplacements entre l'aire d'étude (RCN) et la distance de navettage étendue dans l'Étude sur les tendances de l'évolution des déplacements 2011 dans la région de la capitale nationale (www.ncr-trans-rcn.ca/modele/etudes-demande-transport/).

²⁹ Pour des raisons de comparabilité, cette analyse a été entreprise pour les résidents dont le statut principal est travailleur. L'enquête de 2011 n'a pas capturé l'emplacement du lieu de travail pour les participants dont le statut professionnel principal était étudiant qui travaillait également, ni n'a toujours capturé l'emplacement du lieu de travail pour les personnes qui ont déclaré être à la fois retraitées et employées à temps partiel ou une femme au foyer et employée à temps partiel. Par conséquent, pour cette comparaison, les données de l'enquête de 2022 ont été filtrées pour exclure les personnes qui ont déclaré à la fois travailler et être étudiant, femme au foyer ou retraité.

500 en 2022). Ainsi, l'augmentation de 14 % du nombre total de travailleurs vivant dans la RMR de Gatineau n'entraînerait pas nécessairement une augmentation des navettages pour se rendre au travail en direction du sud. Les données de l'enquête suggèrent également une augmentation modeste du nombre de résidents d'Ottawa qui travaillent dans la RMR de Gatineau (d'environ 20 100 en 2011 à 22 900 en 2022), bien que cela n'entraînerait pas nécessairement une augmentation égale des navettage pour se rendre au travail en direction du nord compte tenu de l'augmentation du travail hybride.³⁰

- On rappelle aux lecteurs que l'enquête de 2022 a été menée à un moment unique dans le temps par rapport à la pandémie de COVID 19. S'il y a des changements depuis 2022 dans la proportion de travailleurs entièrement à distance dans les enquêtes futures - par exemple, des changements possibles dans les modalités de travail pour certains travailleurs entièrement à distance au travail hybride -, on peut s'attendre à voir des changements dans le nombre d'emplois par travailleur résident à Ottawa et dans la RMR de Gatineau se rapprochant des statistiques pré-pandémique.

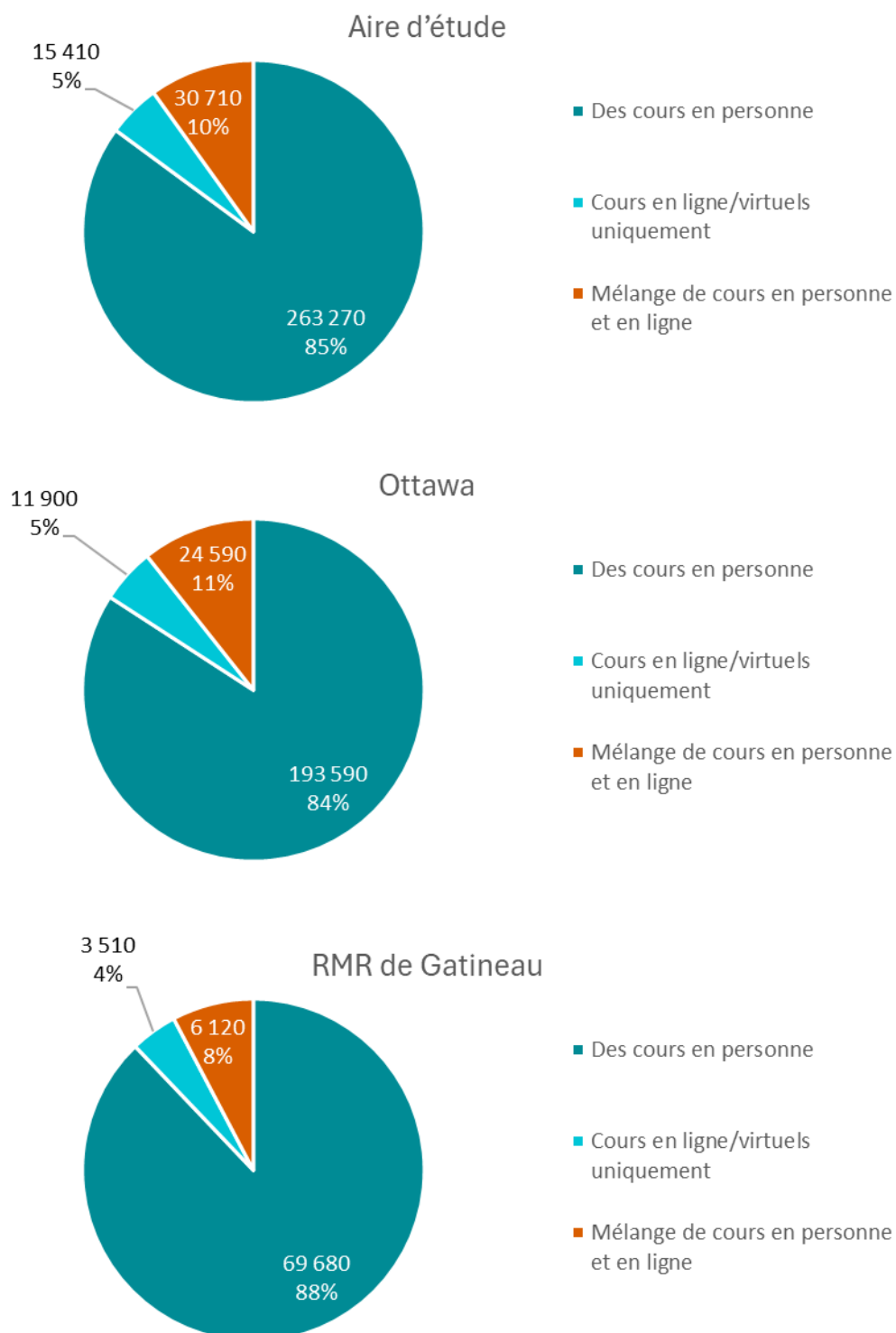
3.5.5 Enseignement en personne ou en ligne

Poursuivant sur le sujet du travail à domicile, on a demandé aux élèves s'ils suivaient des cours en personne s'ils suivaient des cours en ligne ou virtuellement seulement, ou un mélange de cours en personne et en ligne. La figure 20 résume les résultats. Ces chiffres comprennent à la fois les élèves de l'école primaire et les étudiants de niveau postsecondaire combinés.

On peut voir que **85 % des étudiants de l'aire d'étude ont assisté à des cours en personne**, 5 % ont assisté à des cours en ligne/virtuels uniquement et les 10 % restants ont assisté à une combinaison des deux. La proportion d'étudiants d'Ottawa assistant à des cours en personne était légèrement inférieure, à 84 %, avec une proportion légèrement plus élevée d'étudiants suivant un programme mixte, à 11 %. Une proportion légèrement plus élevée d'étudiants de la RMR de Gatineau (88 %) a suivi des cours en personne, avec une proportion légèrement plus faible correspondante suivant un programme mixte, à 8 %.

³⁰ Les chiffres sur le nombre de lieux de travail habituels de l'enquête de 2011 sont des estimations, dont l'exactitude peut être affectée par le fait que la conception de l'enquête a permis la capture ou l'emplacement du lieu de travail pour les étudiants qui ont également travaillé et certains autres qui ont déclaré un statut professionnel principal autre que travailleur. Notez également que les chiffres des données de l'enquête peuvent différer des données sur les navettage domicile-travail du recensement de 2011 et 2021, en partie en raison de différences méthodologiques, en particulier pour l'enquête de 2011, et du fait que l'emplacement du lieu de travail et les habitudes de navettage au moment du recensement de 2021 ont été fortement touchées par les effets de la pandémie de COVID-19.

Figure 20. Enseignement en classe et en ligne, 2022



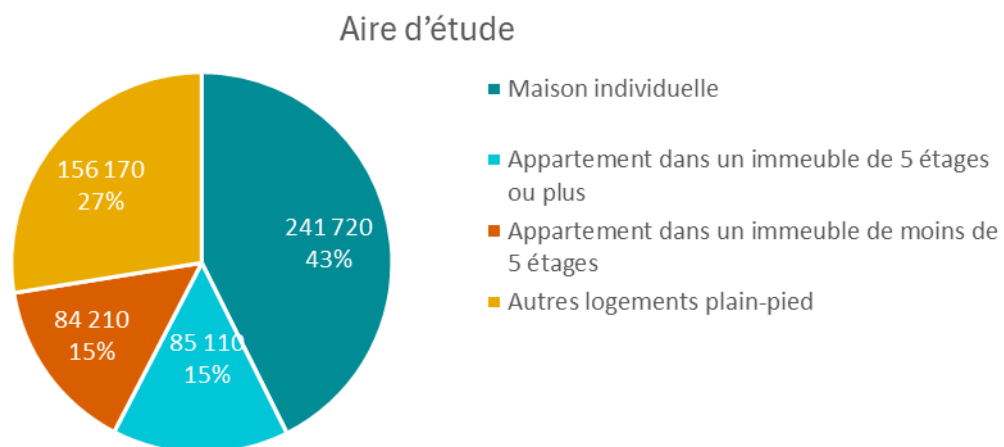
3.6 Caractéristiques du ménage et du logement

3.6.1 Type de logement

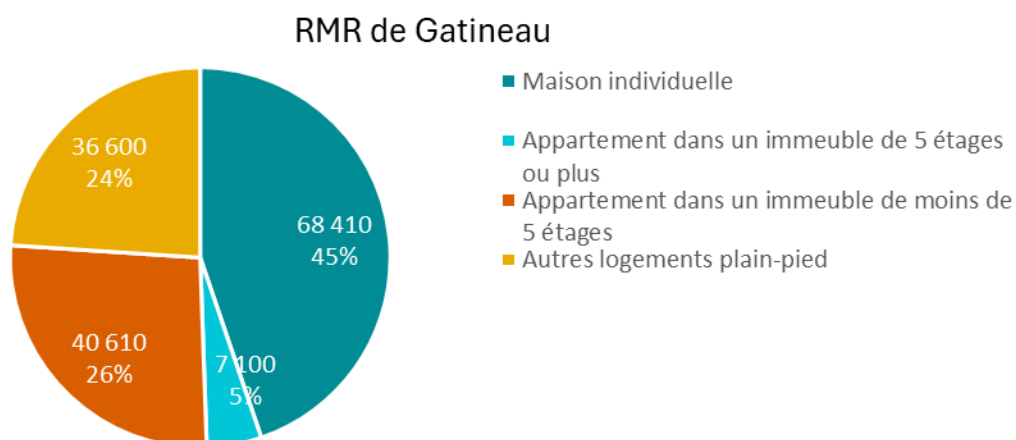
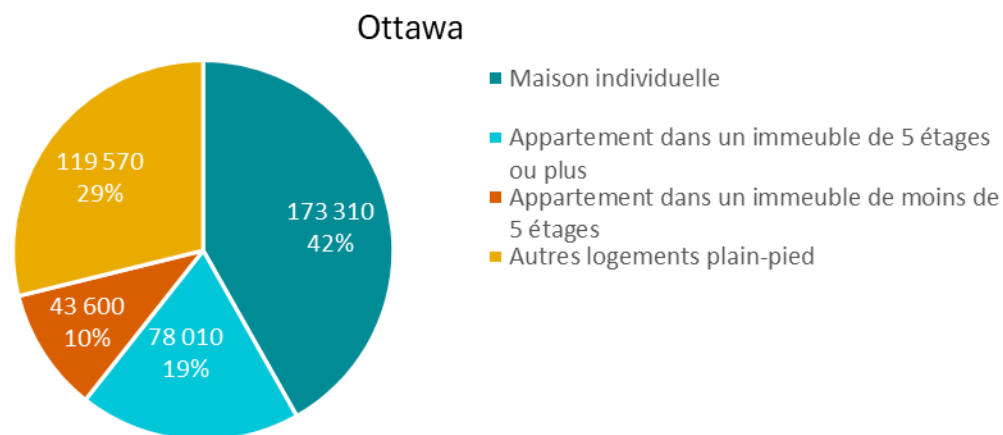
Le type de logement peut être un indicateur de la densité de développement et de l'étalement, les densités plus élevées reflétant généralement une utilisation plus efficace des terres et étant plus propices à l'utilisation des transports en commun, du vélo ou du déplacement à pied. La figure 21 montre la répartition des types de logements privés, selon quatre catégories : maison individuelle, appartement dans un immeuble de 5 étages ou plus, appartement dans un immeuble de moins de 5 étages et autres logements plain-pied.³¹ Comme le type de logement a été utilisé comme contrôle de pondération, les données de l'enquête s'alignent très étroitement sur le Recensement.

Dans l'ensemble de l'aire d'étude, les logements plain-pied représentent 70 % de tous les logements privés. Les 30 % restants sont répartis à parts égales entre les appartements dans un immeuble de 5 étages et plus et les appartements dans un immeuble de moins de 5 étages. Les répartitions entre les logements plain-pied et les appartements sont en grande partie les mêmes à Ottawa (71 % contre 29 % respectivement) et dans la RMR de Gatineau (69 % contre 31 % respectivement). Cependant, alors que les appartements dans un immeuble de 5 étages et plus dominent la part des appartements à Ottawa (19 % de tous les logements), à Gatineau, ils ne représentent qu'une petite part (5 % de tous les logements).

Figure 21. Type de logement, 2022



³¹ Les maisons individuelles constituent le type de logement plain-pied le plus courant. « Autres logements plain-pied » comprennent les maisons en rangée/de ville, les maisons jumelées, les suites dans une maison et les maisons mobiles.



Le tableau 10 ajoute des détails pour neuf sous-zones. À Ottawa, il existe cinq « transects » tels que définis dans le plan officiel d'Ottawa : Il s'agit du cœur du centre-ville, de la zone urbaine intérieure, de la zone urbaine extérieure/ ceinture de verdure, des zones suburbaines et rurales. Au sein de la RMR de Gatineau, quatre géographies ont été définies : le centre-ville de Gatineau, les pôles urbains (similaires aux « Transit-Oriented Development »), le reste de Gatineau et le reste de la RMR (voir la figure 2 dans le chapitre d'introduction de ce rapport). Le tableau répertorie également la répartition de la population selon le type de logement. À noter :

- Les proportions de types de logements varient selon les sous-zones. Les appartements (c.-à-d. les logements dans des bâtiments à forte densité) dominent dans le cœur du centre-ville d'Ottawa (85 % de tous les logements) et dans le centre-ville de Gatineau (70 %). Les maisons individuelles dominent dans les régions rurales (94 % dans les régions rurales d'Ottawa et 88 % dans le reste de la RMR de Gatineau). Les maisons individuelles sont également répandues à l'extérieur des deux cœurs, représentant plus de la moitié (53 %) des logements de la banlieue d'Ottawa et 40 %

du reste des logements de Gatineau. Il est intéressant de noter que 52 % des logements des pôles urbains de Gatineau sont des appartements dans un immeuble de moins de 5 étages.

- Plus de la moitié de la population de l'aire d'étude (52 %) vit dans des maisons individuelles (43 % du parc total de logements privés) – ce qui correspond à la taille moyenne des ménages qui sont généralement associés à des logements plus grands (voir la section suivante). 19 % de la population de l'aire d'étude vit dans les 30 % de logements qui sont des appartements – ce qui correspond encore une fois à la taille moyenne des ménages plus petits qui sont généralement associés à des logements plus petits. Ces répartitions sont en grande partie similaires à Ottawa et dans la RMR de Gatineau, bien que dans la RMR de Gatineau, la plupart des habitants des appartements (19 % de la population) vivent dans des appartements dans un immeuble de moins de 5 étages (26 % du parc total). La répartition de la population varie selon les sous-zones à Ottawa et dans la RMR de Gatineau.

Tableau 10. Détails du type de logement selon la sous-zone

	Aire d'étude	Région		Ottawa					RMR de Gatineau			
		Ottawa	RMR de Gatineau	Cœur de centre-ville	Secteur urbain intérieur	Zone urbaine extérieure / Ceinture de verdure	Banlieue	Zone rurale	Centre ville de Gatineau	Pôles urbains	Reste de Gatineau	Reste de la RMR
Nombre total des logements privés	567 210	414 490	152 720	43 260	81 060	114 480	141 610	34 070	6 810	14 850	106 370	24 690
Maison individuelle	43 %	42 %	45 %	4 %	25 %	38 %	53 %	94 %	9 %	26 %	40 %	88 %
Appartement dans un immeuble de 5 étages ou plus	15 %	19 %	5 %	58 %	31 %	22 %	2 %	0 %	30 %	4 %	4 %	0 %
Appartement dans un immeuble de moins de 5 étages	15 %	11 %	27 %	27 %	21 %	7 %	5 %	1 %	40 %	52 %	28 %	3 %
Autres logements plain-pied	28 %	29 %	24 %	12 %	22 %	33 %	40 %	5 %	21 %	18 %	28 %	9 %
Population vivant dans des logements privés	1 365 620	1 014 410	351 220	70 740	167 770	280 350	402 720	92 810	11 260	29 260	249 000	61 710
Maison individuelle	52 %	52 %	53 %	7 %	35 %	47 %	61 %	96 %	14 %	35 %	48 %	90 %
Appartement dans un immeuble de 5 étages ou plus	9 %	12 %	3 %	51 %	22 %	14 %	1 %	0 %	31 %	3 %	2 %	0 %
Appartement dans un immeuble de moins de 5 étages	10 %	7 %	19 %	25 %	16 %	5 %	3 %	1 %	32 %	44 %	20 %	2 %
Autres logements plain-pied	28 %	30 %	25 %	17 %	27 %	34 %	35 %	4 %	23 %	19 %	30 %	8 %

3.6.2 Taille du ménage

La stabilité de la taille moyenne des ménages (2,41 personnes par ménage en 2022) a été notée dans la section 3.3. La figure 22 montre la répartition des ménages de l'aire d'étude par nombre d'occupants. Le tableau 11 fournit des détails supplémentaires par sous-région et le tableau 12 résume la taille du ménage selon le type de logement.

Près des deux tiers (63 %) des ménages ont 1 ou 2 occupants, les 37 % restants ayant 3 occupants ou plus. Les proportions de ménages à 1 et 2 occupants sont légèrement plus faibles à Ottawa (61 %), avec une proportion légèrement plus élevée de ménages plus grands (39 %). Dans la RMR de Gatineau, les proportions de ménages plus petits sont légèrement plus élevées (66 %), avec une proportion correspondante légèrement plus faible de ménages plus grands (34 %).

Ces proportions varient selon les sous-zones. Les ménages composés d'une personne représentent plus de la moitié des ménages du cœur de centre-ville d'Ottawa (56 %) et du centre-ville de Gatineau (58 %) – ce qui correspond à la forte proportion d'appartements dans ces sous-zones. Les ménages composés de deux personnes sont répartis à peu près également, avec des proportions plus faibles dans les cœurs (29 % au centre-ville de Gatineau et 31 % dans le centre-ville d'Ottawa) et des proportions plus élevées dans les zones rurales (37 % dans le reste de la RMR de Gatineau et 39 % dans les zones rurales d'Ottawa). Les ménages plus grands sont plus évidents dans les sous-zones urbaines, banlieues et zones rurales, proportionnellement aux types de logements plus grands et moins denses (maisons individuelles et autres logements plain-pied). Les banlieues et les zones rurales comptent la plus grande proportion de ménages composés de 5 personnes et plus, représentant 12 % des ménages de banlieue d'Ottawa et 10 % des ménages ruraux d'Ottawa.

Figure 22. Taille du ménage, 2022

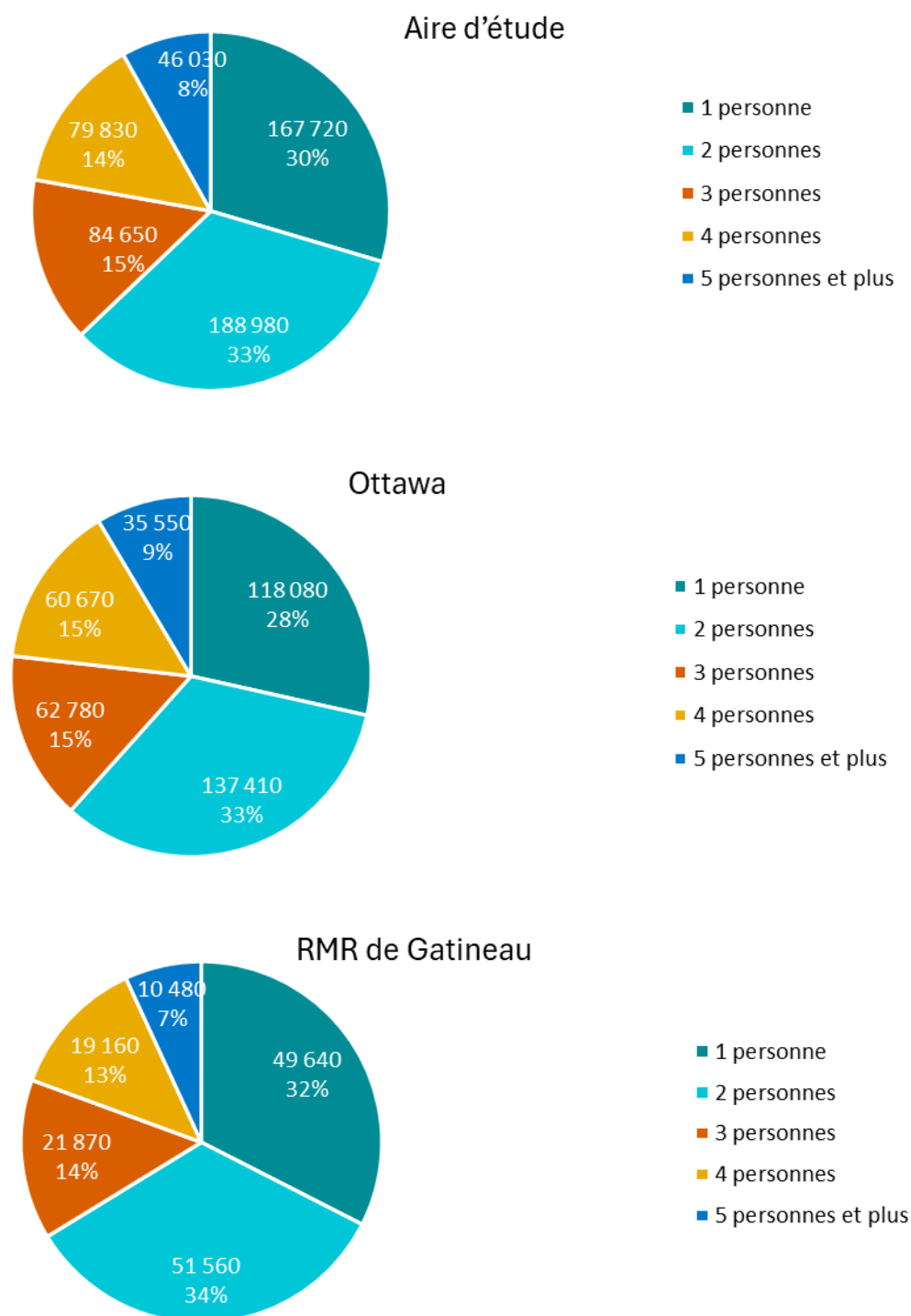


Tableau 11. Détails de la taille du ménage selon la sous-zone

	Aire d'étude	Région		Ottawa					RMR de Gatineau			
		Ottawa	RMR de Gatineau	Cœur de centre-ville	Secteur urbain intérieur	Zone urbaine extérieure/Ceinture de verdure	Banlieue	Zone rurale	Centre ville de Gatineau	Pôles urbains	Reste de Gatineau	Reste de la RMR
Nombre total de ménages	567 210	414 490	152 720	43 250	81 070	114 480	141 610	34 070	6 810	14 840	106 370	24 700
1 personne	30 %	28 %	33 %	56 %	40 %	28 %	17 %	16 %	58 %	44 %	31 %	23 %
2 personnes	33 %	33 %	34 %	31 %	34 %	34 %	32 %	39 %	29 %	34 %	33 %	37 %
3 personnes	15 %	15 %	14 %	7 %	11 %	16 %	19 %	17 %	7 %	11 %	15 %	16 %
4 personnes	14 %	15 %	13 %	5 %	10 %	13 %	21 %	19 %	4 %	7 %	13 %	15 %
5 personnes et plus	8 %	9 %	7 %	1 %	5 %	9 %	12 %	10 %	3 %	4 %	7 %	8 %
Taille moyenne du ménage	2,41	2,45	2,30	1,64	2,07	2,45	2,84	2,72	1,65	1,97	2,34	2,50

Tableau 12. Taille du ménage selon le type de logement

	Type de logement	Nombre total de logements privés	Taille du ménage					Nombre total
			1 personne	2 personnes	3 personnes	4 personnes	5 personnes et plus	
Aire d'étude	Maison	241 720	12 %	34 %	19 %	22 %	13 %	100 %
	Appartement dans un immeuble de 5 étages ou plus	85 110	62 %	31 %	5 %	2 %	1 %	100 %
	Appartement dans un immeuble de moins de 5 étages	84 210	56 %	33 %	6 %	3 %	2 %	100 %
	Autre logement plain-pied	156 170	25 %	34 %	19 %	14 %	7 %	100 %
	Nombre total	567 210	30 %	33 %	15 %	14 %	8 %	100 %
Ottawa	Maison	173 310	10 %	33 %	19 %	23 %	15 %	100 %
	Appartement dans un immeuble de 5 étages ou plus	78 010	61 %	32 %	5 %	2 %	1 %	100 %
	Appartement dans un immeuble de moins de 5 étages	43 600	56 %	34 %	7 %	3 %	1 %	100 %
	Autre logement plain-pied	119 570	24 %	35 %	19 %	15 %	8 %	100 %
	Nombre total	414 490	28 %	33 %	15 %	15 %	9 %	100 %

	Type de logement	Nombre total de logements privés	Taille du ménage					Nombre total
			1 personne	2 personnes	3 personnes	4 personnes	5 personnes et plus	
RMR de Gatineau	Maison	68 410	16 %	37 %	18 %	19 %	10 %	100 %
	Appartement dans un immeuble de 5 étages ou plus	7 100	72 %	20 %	2 %	3 %	2 %	100 %
	Appartement dans un immeuble de moins de 5 étages	40 610	56 %	31 %	6 %	4 %	3 %	100 %
	Autre logement plain-pied	36 600	29 %	32 %	20 %	12 %	6 %	100 %
	Nombre total	152 720	33 %	34 %	14 %	13 %	7 %	100 %

Le tableau 13 fournit une perspective alternative, montrant des ménages de différentes tailles répartis selon le type de logement plain-pied agrégés et selon le type de logement en appartement. Comme anticipé, les ménages plus grands sont plus susceptibles de vivre dans des logements plain-pied. Le profil des ménages interrogés est généralement similaire à Ottawa et à Gatineau, mais environ un ménage plus grand sur dix vit dans un appartement à Gatineau (9 % des ménages composés de 4 personnes, 12 % des ménages composés de 5 personnes et plus), comparativement à moins d'un ménage sur vingt à Ottawa (4 % des ménages composés de 4 personnes, 3 % des ménages composés de 5 personnes et plus). Des recherches supplémentaires seraient nécessaires pour déterminer si cela est dû à des différences dans le parc immobilier, comme plus d'appartements avec trois chambres ou plus, ou pour d'autres raisons.

Tableau 13. Type de logement selon la taille du ménage

	Type de logement	Taille du ménage					Nombre total
		1 personne	2 personnes	3 personnes	4 personnes	5 personnes et plus	
Aire d'étude	Nombre total de ménages	167 700	189 000	84 600	79 800	46 000	567 200
	Plain-pied	41 %	72 %	89 %	95 %	95 %	70 %
	Appartement	59 %	28 %	11 %	5 %	5 %	30 %
Ottawa	Nombre total de ménages	118 100	137 400	62 800	60 700	35 600	414 500
	Plain-pied	39 %	71 %	89 %	96 %	97 %	71 %
	Appartement	61 %	29 %	11 %	4 %	3 %	29 %
RMR de Gatineau	Nombre total de ménages	49 600	51 600	21 900	19 200	10 500	152 700
	Plain-pied	44 %	72 %	89 %	91 %	88 %	69 %
	Appartement	56 %	28 %	11 %	9 %	12 %	31 %

3.6.3 Revenu du ménage

Le revenu du ménage est un facteur qui peut influencer les choix de transport – par exemple, si un ménage possède ou non un véhicule. La figure 23 résume les proportions de ménages selon la tranche de revenu. À titre de comparaison, la figure 24 montre les répartitions pour l'enquête de 2022 et le Recensement de 2021. On observe que :

- Les réponses reflétaient une plus grande proportion de ménages à faible revenu dans la RMR de Gatineau (moins de 70 000 \$) qu'à Ottawa, et plus de ménages à revenu élevé à Ottawa (100 000 \$ et plus) que dans la RMR de Gatineau.
- Par rapport au Recensement, les données de l'enquête semblent sous-représenter quelque peu les ménages à faible revenu (moins de 70 000 \$) et surreprésenter les ménages à revenu élevé (70 000 \$ et plus) à Ottawa et dans la RMR de Gatineau. Cela peut s'expliquer en partie par la hausse des revenus depuis l'année de référence du recensement (Revenu du ménage en 2020), mais peut également suggérer un léger biais de non-réponse parmi les ménages à faible revenu.

Figure 23. Revenu du ménage, 2022

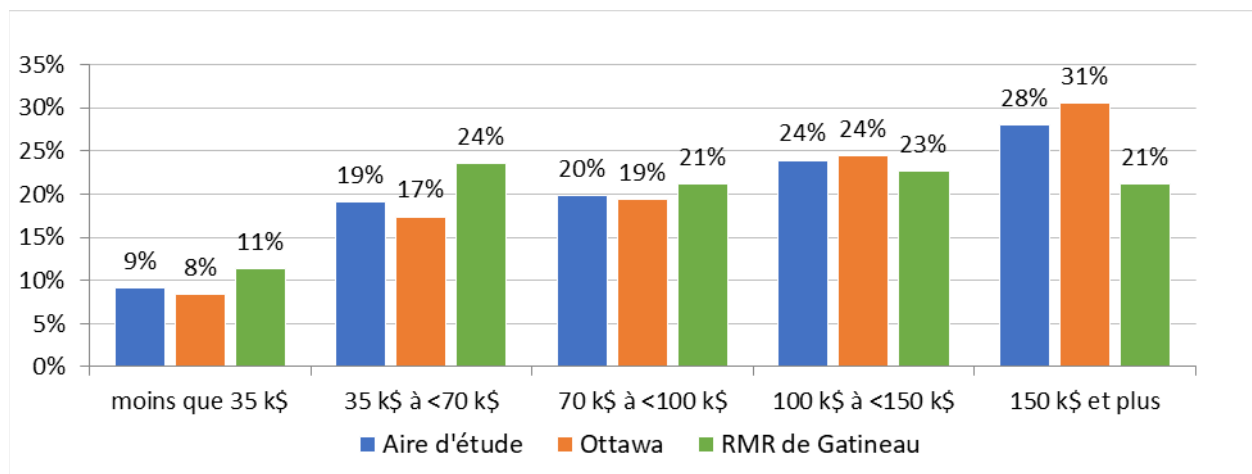


Figure 24. Revenu du ménage, OD 2022 et Recensement 2021



Remarque : Ces distributions reflètent les réponses de l'échantillon complet des ménages qui ont répondu à l'enquête. Par conséquent, ces répartitions ne sont pas nécessairement représentatives de la population dans son ensemble. Étant donné que le nombre de répondants est un sous-échantillon, ces données ne doivent pas être utilisées à d'autres fins que l'information. Cependant, pour les dossiers d'enquêtes qui contiennent cette information, TRANS pourrait utiliser ces données dans ses futures modélisations et analyses pour mieux comprendre les habitudes de déplacement des ménages dans les différentes tranches de revenus.

3.7 Véhicules et mobilité

3.7.1 Véhicules et disponibilité des véhicules

Il existe une relation étroite entre le choix du mode de transport et la disponibilité des véhicules. Autrement dit, il est probable que les ménages qui ont un véhicule s'en servent. Cette affirmation se vérifie en particulier pour les travailleurs qui ont tendance à avoir la priorité dans l'utilisation du véhicule du ménage pour se rendre au travail. Le tableau 14 fait la synthèse des caractéristiques de la disponibilité des véhicules des ménages.

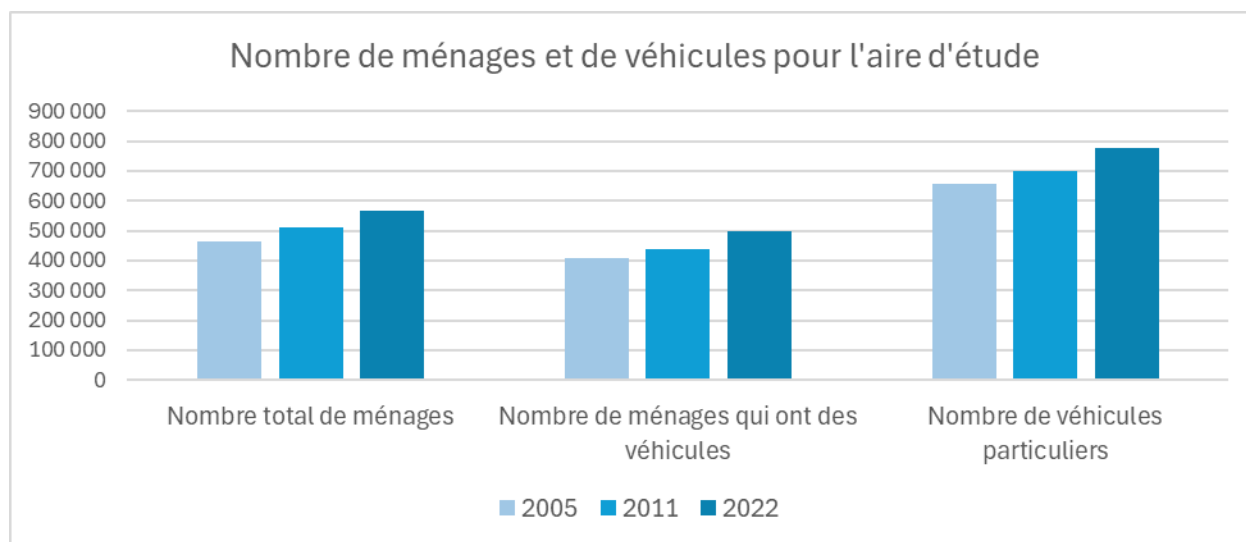
La figure 25 fait état des variations de ces caractéristiques dans le temps.

La disponibilité des véhicules reste élevée, à 88 % pour l'ensemble des ménages, même si ce pourcentage varie entre les deux juridictions. C'est dans la RMR de Gatineau que la disponibilité des véhicules est la plus élevée, puisque 92 % de tous les ménages ont au moins un véhicule, contre 86 % à Ottawa. Ces deux pourcentages sont légèrement supérieurs à ceux qui ont été comptabilisés en 2011, qui étaient inférieurs à ceux de 2005. Similairement, en chiffres absolus, le nombre de ménages, le nombre de véhicules particuliers et le nombre de ménages qui ont au moins un véhicule continuent d'augmenter.

Tableau 14. Disponibilité des véhicules des ménages, 2005 - 2022

	Aire d'étude			Ottawa			RMR de Gatineau		
	2005	2011	2022	2005	2011	2022	2005	2011	2022
Nombre total de ménages	465 400	510 000	567 200	347 900	379 800	414 500	117 500	130 200	152 700
Nombre de véhicules particuliers	657 500	699 200	776 400	482 000	508 100	550 800	175 400	191 200	225 600
Nombre moyen de véhicules par ménage	1,41	1,37	1,37	1,39	1,34	1,33	1,49	1,47	1,48
Pourcentage des ménages qui ont au moins un véhicule	88 %	86 %	88 %	87 %	84 %	86 %	91 %	89 %	92 %

Figure 25. Disponibilité des véhicules des ménages, aire d'étude, 2005 - 2022



La figure 26 fait état de l'évolution, au fil du temps, des pourcentages des ménages qui n'ont pas de véhicule ou qui en ont un, deux ou trois ou plus. Le tableau 15 apporte d'autres précisions.

Dans l'ensemble, le nombre moyen de véhicules par ménage est stable, causé par une légère diminution à Ottawa, mais une légère augmentation dans la RMR de Gatineau. Toutefois, la répartition de ces moyennes a basculé :

- **Ménages qui ont plus d'un véhicule.** La croissance des ménages qui ont un seul véhicule a été plus rapide que la croissance des ménages qui en ont plusieurs. Le tableau 15 indique que même si la plupart des ménages disposent d'un véhicule et que le nombre de ménages a augmenté, les ménages qui ont un seul véhicule représentent aujourd'hui un peu moins de la moitié de l'ensemble des ménages (49 % en 2022 contre 45 % en 2011).
- **Moins de ménages sans véhicule.** Le nombre de ménages sans véhicule (69 700 en 2022, soit 12 %) a diminué proportionnellement après avoir légèrement augmenté en 2011. Exceptionnellement, le nombre de ces ménages a aussi baissé en chiffres absolus, malgré l'augmentation de l'ensemble du nombre de ménages et après avoir légèrement augmenté en 2011.
- **Moins de ménages dotés de plusieurs véhicules, mais stabilité de la disponibilité des véhicules.** Le nombre de ménages qui ont au moins deux véhicules a augmenté, sans toutefois progresser aussi rapidement que le nombre de ménages qui ont un véhicule. Leur proportion globale a légèrement baissé à Ottawa (à 37 % en 2022 contre 40 % en 2011) et est restée stable dans la RMR de Gatineau. La RMR a une plus grande proportion de ménages dotés de plusieurs véhicules qu'Ottawa, soit 44 % en 2022 et

en 2011 (même s'il est inférieur à la moitié du nombre absolu de ménages dotés de plusieurs véhicules à Ottawa). La proportion de ménages qui ont trois véhicules ou plus a légèrement baissé à Ottawa pour s'inscrire à 7 % de l'ensemble des ménages en 2022 et est restée stable dans la RMR de Gatineau, à 9 %. Le nombre moyen de véhicules par ménage doté de plusieurs véhicules est resté stable, à 2,24 véhicules à Ottawa (après avoir légèrement baissé par rapport à 2011) et à 2,28 véhicules dans la RMR de Gatineau.

Figure 26. Pourcentage des ménages selon le nombre de véhicules, 2005-2022

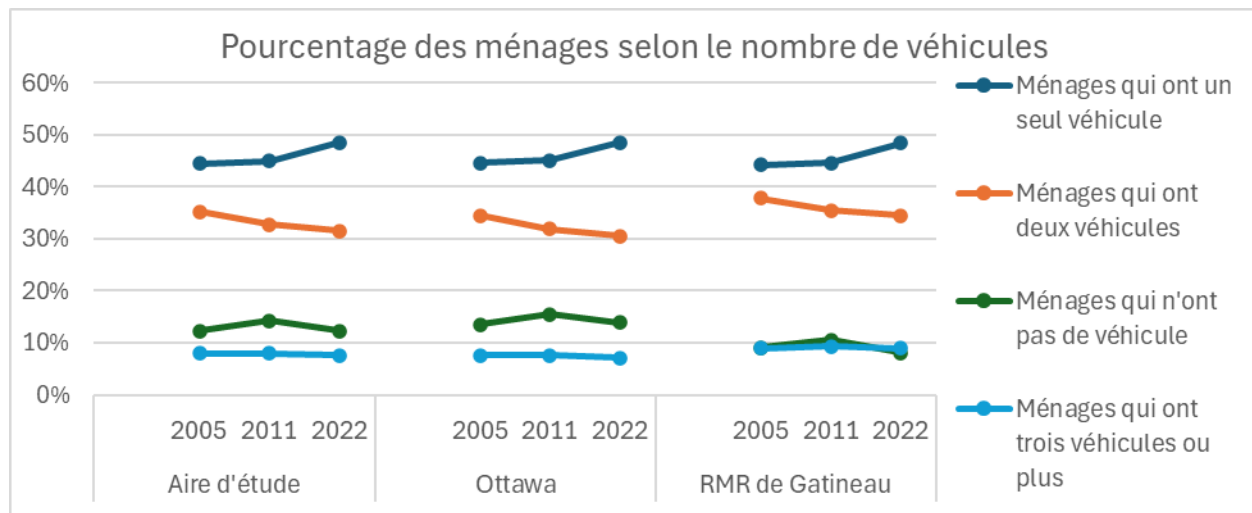


Tableau 15. Détail des véhicules selon le ménage, 2005-2022

	Aire d'étude		
	2005	2011	2022
Ménages sans véhicule	57 400	72 800	69 700
Ménages qui ont un seul véhicule	206 900	229 300	275 200
Ménages qui ont deux véhicules	164 200	167 100	179 000
Ménages qui ont trois véhicules ou plus	36 800	40 700	43 200
Nombre total de ménages	465 400	510 000	567 200
Nombre total de véhicules	657 500	699 200	776 400
Nombre total de véhicules dans les ménages qui ont plusieurs véhicules	450 500	469 900	501 200
Nombre moyen de véhicules dans les ménages qui ont plusieurs véhicules (deux véhicules ou plus)	2,24	2,26	2,26

	Ottawa			RMR de Gatineau		
	2005	2011	2022	2005	2011	2022
Ménages sans véhicule	46 800	59 000	57 400	10 600	13 800	12 300
Ménages qui ont un seul véhicule	155 000	171 300	201 200	51 900	58 100	74 000
Ménages qui ont deux véhicules	119 800	120 900	126 400	44 400	46 200	52 700
Ménages qui ont trois véhicules ou plus	26 300	28 600	29 500	10 500	12 100	13 700
Nombre total de ménages	347 900	379 800	414 500	117 500	130 200	152 700
Nombre total de véhicules	482 000	508 100	550 800	175 400	191 200	225 600
Nombre total de véhicules dans les ménages qui ont plusieurs véhicules	327 000	336 800	349 600	123 500	133 100	151 600
Nombre moyen de véhicules dans les ménages qui ont plusieurs véhicules (deux véhicules ou plus)	2,24	2,25	2,24	2,25	2,28	2,28

3.7.2 Ménages ayant moins de véhicules que de travailleurs (« ménages à faible taux de motorisation ») et ménages sans véhicule

L'un des objectifs des plans d'aménagement du territoire et de transport est de rendre les alternatives à la conduite suffisamment pratiques pour que les ménages puissent éviter d'avoir besoin d'un véhicule ou d'un deuxième véhicule. Une comparaison des enquêtes de 2011 et 2022 suggère qu'**une légère réduction de la dépendance à l'égard des véhicules se produit** dans l'aire d'étude, comme résumé dans tableau 16 et la figure 27. Le tableau met l'accent sur la disponibilité des véhicules pour les ménages en fonction du nombre de travailleurs qui, comme indiqué dans la Section 3.3, sont généralement les utilisateurs prioritaires d'un véhicule. Aux fins du présent rapport, les « ménages à faible taux de motorisation » sont ceux qui ont des véhicules, mais moins de véhicules que de travailleurs.

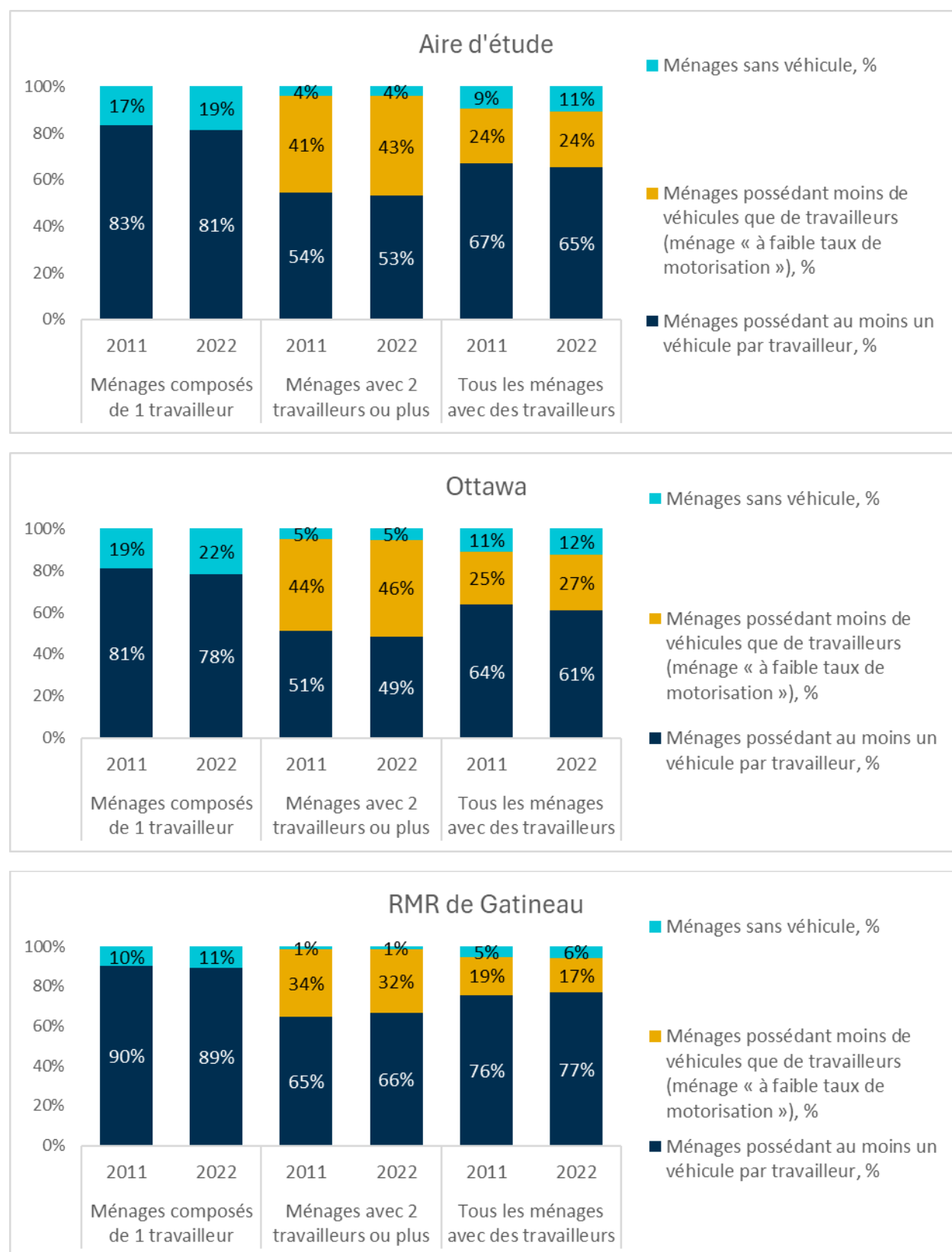
À Ottawa, la réduction est mise en évidence par une légère augmentation de la proportion de ménages « actifs » « à faible taux de motorisation » et sans véhicule. Dans la RMR de Gatineau, la réduction est également observée, mais seulement pour les ménages actifs et qui n'ont pas de véhicule : la proportion de ménages actifs à faible taux de motorisation a légèrement diminué.

Tableau 16. Modèles des ménages « à faible taux de motorisation » (examen du nombre de véhicules par rapport au nombre de travailleurs), 2011-2022

Véhicules dans les ménages actifs	2011			2022		
	Aire d'étude	Ottawa	RMR de Gatineau	Aire d'étude	Ottawa	RMR de Gatineau
Ménages composés de 1 travailleur	162 500	119 900	42 500	186 400	134 700	51 600
Sans véhicule	16,5 %	18,9 %	9,8 %	18,8 %	22,0 %	10,7 %
Au moins un véhicule	83,5 %	81,1 %	90,2 %	81,2 %	78,0 %	89,3 %
Ménages avec 2 travailleurs ou plus	218 700	163 300	55 400	244 100	182 900	61 200
Sans véhicule	4,2 %	5,1 %	1,5 %	4,3 %	5,2 %	1,4 %
Moins de véhicules que de travailleurs (ménage « à faible taux de motorisation »)	41,4 %	44,0 %	33,9 %	42,7 %	46,2 %	32,1 %
Au moins un véhicule par travailleur	54,4 %	51,0 %	64,6 %	53,0 %	48,5 %	66,5 %
Tous les ménages avec des travailleurs	381 200	283 200	97 900	430 500	317 600	112 800
Sans véhicule	9,4 %	10,9 %	5,1 %	10,6 %	12,3 %	5,7 %
Moins de véhicules que de travailleurs (ménage « à faible taux de motorisation »)	23,8 %	25,3 %	19,2 %	24,2 %	26,6 %	17,4 %
Au moins un véhicule par travailleur	66,8 %	63,7 %	75,7 %	65,2 %	61,0 %	76,9 %

Véhicules dans les ménages actifs	Variation %-pt 2011 à 2022			Variation du nombre de ménages 2011 à 2022		
	Aire d'étude	Ottawa	RMR de Gatineau	Aire d'étude	Ottawa	RMR de Gatineau
Ménages composés de 1 travailleur				15 %	12 %	21 %
Sans véhicule	2,3 %	3,0 %	0,9 %	31 %	30 %	32 %
Au moins un véhicule	-2,3 %	-3,0 %	-0,9 %	12 %	8 %	20 %
Ménages avec 2 travailleurs ou plus				12 %	12 %	10 %
Sans véhicule	0,1 %	0,2 %	-0,1 %	15 %	16 %	6 %
Moins de véhicules que de travailleurs (ménage « à faible taux de motorisation »)	1,3 %	2,3 %	-1,8 %	15 %	18 %	5 %
Au moins un véhicule par travailleur	-1,4 %	-2,4 %	1,9 %	9 %	7 %	14 %
Tous les ménages avec des travailleurs				13 %	12 %	15 %
Sans véhicule	1,1 %	1,4 %	0,6 %	27 %	26 %	28 %
Moins de véhicules que de travailleurs (ménage « à faible taux de motorisation »)	0,4 %	1,3 %	-1,8 %	15 %	18 %	5 %
Au moins un véhicule par travailleur	-1,6 %	-2,7 %	1,2 %	10 %	7 %	17 %

Figure 27. Modèles des ménages « moins motorisés », 2011-2022



Pour tous les ménages avec travailleurs :

- Un ménage actif sur dix (10,6 %) n'avait pas de véhicule en 2022. Cela représente une augmentation de 9,4 % par rapport à 2011. Les proportions des ménages sans véhicule sont plus élevées à Ottawa, reflétant 12,3 % des ménages actifs en 2022 et 10,9 % des ménages en 2011. Dans la RMR de Gatineau, cela correspond à 5,7 % des ménages actifs en 2022, contre 5,1 % en 2011.
- Près d'un ménage composé d'un travailleur sur cinq (18,8 %) n'avait pas de véhicule en 2022, contre 16,5 % en 2011. À Ottawa, la proportion était de 22,0 % en 2022 et dans la RMR de Gatineau, la proportion était de 10,7 % en 2022.
- Parmi les ménages de l'aire d'étude comptant deux travailleurs ou plus, 4,3 % n'avaient pas de véhicule en 2022. Les proportions étaient de 5,2 % à Ottawa (5,1 % en 2011) et de 1,4 % dans la RMR de Gatineau (1,5 % en 2011).
- Près d'un ménage actif sur quatre (24,2 %) dans l'aire d'étude avait « un seul véhicule » en 2022 – une légère augmentation par rapport à 23,8 % en 2011. À Ottawa, 26,6 % des ménages actifs avaient « un seul véhicule » en 2022, comparativement à 25,3 % en 2011. Dans la RMR de Gatineau, 17,4 % des ménages actifs avaient « un seul véhicule » en 2022, ce qui représente une légère baisse par rapport à 19,2 % en 2011.
- Le ratio de véhicules par travailleur a légèrement diminué dans l'aire d'étude. En 2011, 66,8 % des ménages avaient au moins un véhicule par travailleur ; en 2022, cette proportion a chuté à 65,2 %. À Ottawa, le taux était de 61,0 % en 2022, en baisse par rapport à 63,7 % en 2011. Cependant, la proportion a légèrement augmenté dans la RMR de Gatineau, pour atteindre 76,9 % de tous les ménages actifs en 2022, contre 75,7 % en 2011.

Bien que légères, ces tendances suggèrent que la dépendance des ménages à l'égard du véhicule privé pourrait diminuer. Les facteurs sous-jacents à ce changement ne sont pas connus – mais l'impact de la pandémie sur la nécessité du déplacement (d'où un éventuel report de l'achat d'un véhicule), l'impact de la pandémie sur les finances des ménages, les pénuries de véhicules disponibles (d'où des prix d'achat plus élevés), l'inflation des prix des denrées alimentaires et d'autres facteurs durant l'année 2022 sont de possibles explications. Ces tendances continueront d'être surveillées au fil du temps.

Indépendamment de cela, le pourcentage plus élevé de ménages composés de un travailleur sans véhicule par rapport aux ménages composés de deux travailleurs et plus (18,8 % et 4,3 % respectivement) pourrait être lié à des facteurs tels que la taille du ménage et le revenu du ménage. Des recherches supplémentaires sont nécessaires pour comprendre les facteurs sous-jacents. Il convient également de noter que le nombre de ménages composés de un travailleur et de deux travailleurs et plus est comparable (43 % contre 57 % de tous les ménages de l'aire d'étude avec des travailleurs), de sorte qu'une meilleure compréhension des facteurs pourrait fournir des informations importantes pour les politiques.

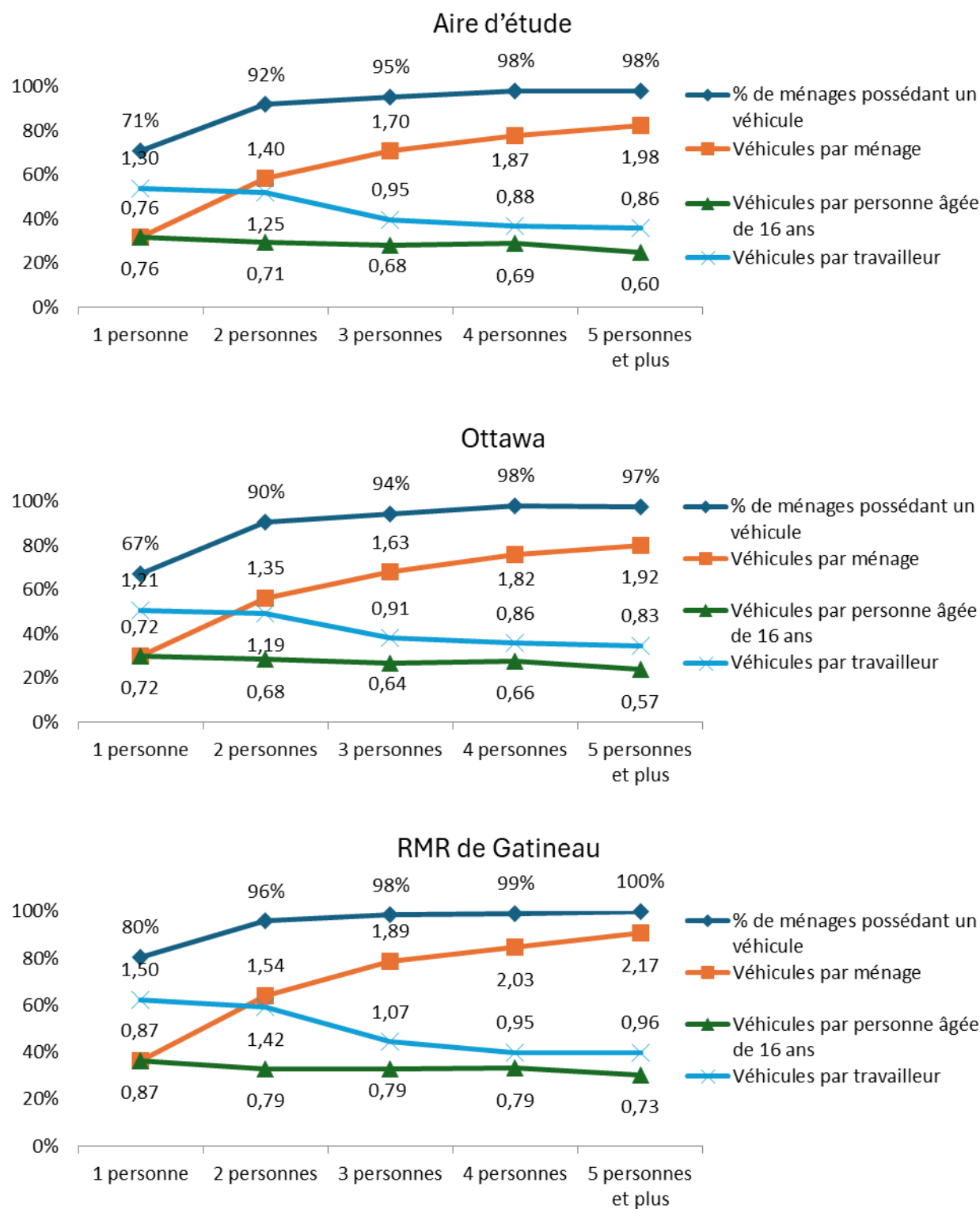
3.7.3 Relation avec la taille du ménage, la composition et le type de logement

Les deux figures suivantes montrent la relation entre la disponibilité des véhicules et les caractéristiques des ménages. La figure 28 montre la relation entre l'accès aux véhicules et la taille et la composition du ménage.³² On observe que :

- **La disponibilité des véhicules est pratiquement universelle dans les plus grands ménages.** Un véhicule est disponible pour 71 % des ménages composés d'une seule personne de l'aire d'étude. À Ottawa, 67 % des ménages composés d'une personne ont un véhicule à leur disposition. Dans la RMR de Gatineau, 80 % des ménages composés d'une personne ont un véhicule à leur disposition. Cependant, cette proportion augmente rapidement à mesure que la taille des ménages augmente. Pratiquement tous les ménages de l'aire d'étude comptant quatre membres ou plus ont accès à un véhicule (98 % des ménages).
- **Le nombre moyen de véhicules par ménage augmente rapidement avec la taille du ménage.** Les ménages composés de cinq personnes et plus ont en moyenne près de trois fois plus de véhicules que les ménages composés d'une personne.
- **Un véhicule est disponible pour les membres actifs du ménage dans l'aire d'étude, en moyenne, à l'exception des ménages les plus grands.** Il y a au moins un véhicule par travailleur, avec 1,3 véhicules disponibles en moyenne dans les ménages composés d'une personne (l'occupant est un travailleur), 1,2 véhicules disponibles pour les ménages composés de deux personnes et 1,0 véhicule disponible pour les ménages composés de trois personnes (au moins un membre travaille). Pour les ménages plus grands, la disponibilité est encore forte, à hauteur de 0,9 véhicule par ménage dans les ménages composés de quatre et cinq personnes et plus de l'aire d'étude. Dans la RMR de Gatineau, en moyenne, au moins un véhicule est disponible pour chaque travailleur, indépendamment de la taille du ménage.
- **Les personnes en âge de conduire (16 ans et plus) ont en moyenne un accès relativement facile à un véhicule.** Même les ménages qui ne comptent pas de membre actif (par exemple, les ménages dont les membres sont à la retraite ou ne travaillent pas) ont tendance à avoir accès à un véhicule. La disponibilité des véhicules par personne en âge de conduire diminue progressivement à mesure que la taille du ménage augmente, allant de 0,76 véhicule par personne âgée de 16 ans et plus dans les ménages composés d'une personne dans l'aire d'étude à 0,60 véhicule par personne âgée de 16 ans et plus dans les ménages composés de cinq personnes et plus. Les proportions sont plus élevées dans la RMR de Gatineau. En d'autres termes, si un membre du ménage travaille, il est presque certain que le ménage possède au moins un véhicule. Si personne dans le ménage ne travaille, il reste probable que le ménage ait un véhicule.

³² La composition fait référence à la présence (ou non) de personnes actives dans le ménage. L'idée est de montrer la disponibilité des véhicules par personne et la disponibilité des véhicules par travailleurs actifs.

Figure 28. Relation entre la disponibilité des véhicules et la taille du ménage, 2022



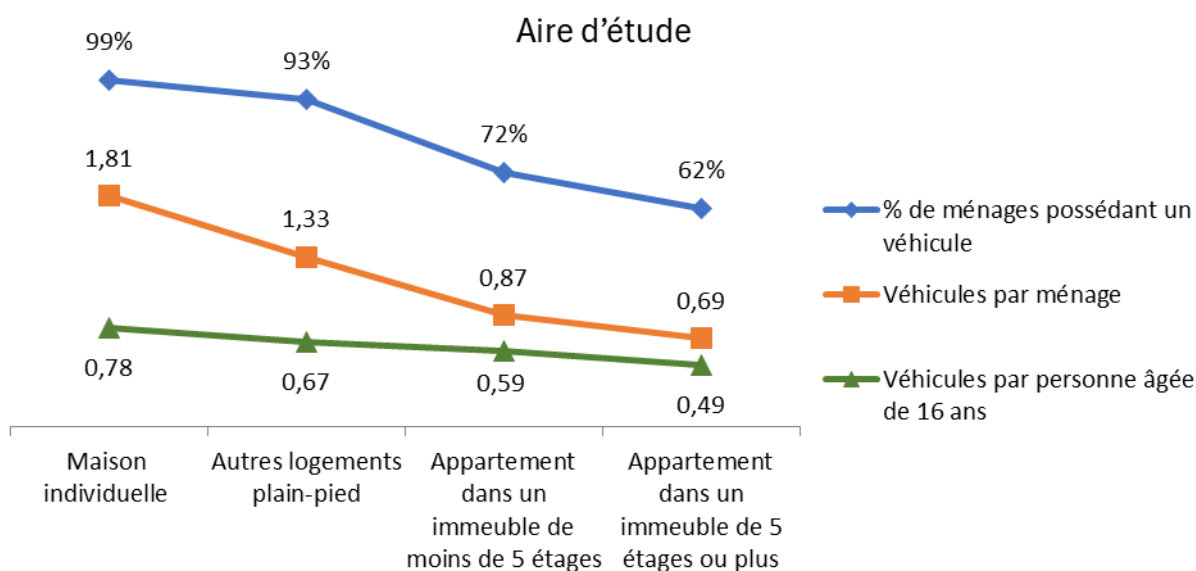
Remarque : Reflète les véhicules accessibles aux ménages dans les logements privés (c.-à-d., exclut les logements collectifs).

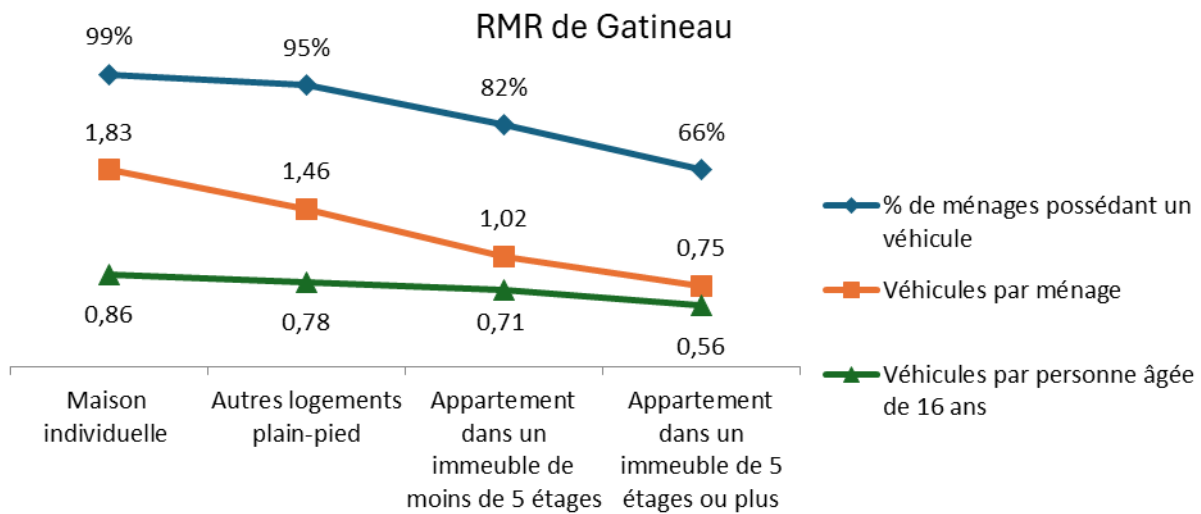
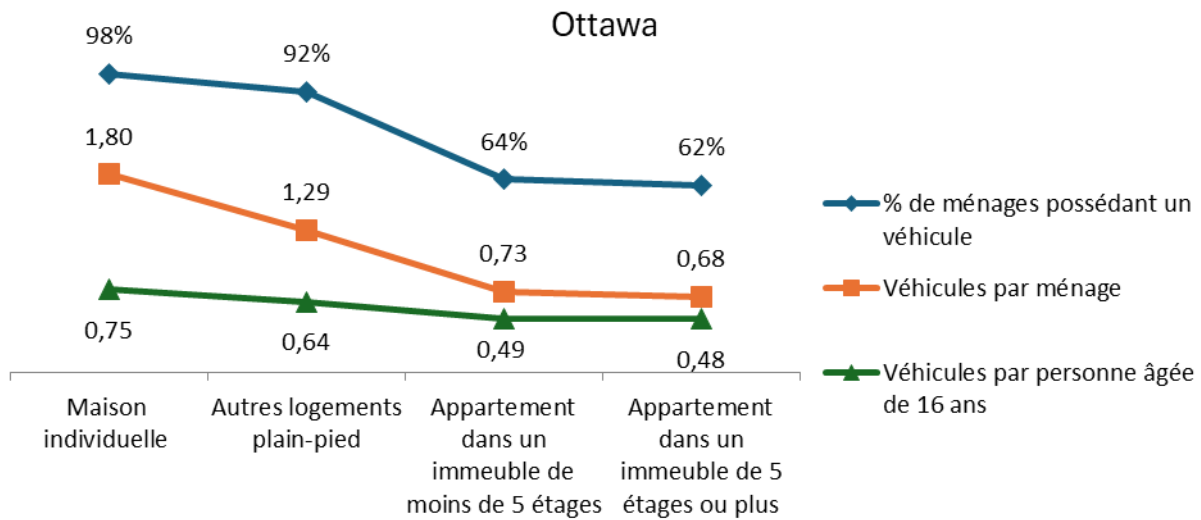
Le type de logement est également un indicateur de la disponibilité des véhicules. La figure 29 montre que :

- **Un véhicule est disponible pour presque tous les logements individuels et autres logements plain-pied**, la quasi-totalité des ménages dans des maisons individuelles de l'aire d'étude (99 %) ont accès à un véhicule et 93 % des autres logements plain-pied ont accès à un véhicule.
- **Les ménages résidant dans les bâtiments à forte densité disposent toujours d'un grand nombre de véhicules**, soit 72 % des ménages dans les bâtiments de moins de cinq étages et 62 % des ménages dans les bâtiments de cinq étages ou plus. Dans la RMR de Gatineau, le taux est de 82 % des ménages dans les immeubles de moins de cinq étages, qui sont le type d'appartement dominant dans la RMR de Gatineau.
- **L'accès au véhicule peut être lié à la densité.** En d'autres termes, plus il y a de logements par unité de surface, moins un ménage est susceptible d'avoir un véhicule. La disponibilité des véhicules par personne en âge de conduire (16 ans et plus) diminue également avec une densité plus élevée, bien que le taux de la RMR de Gatineau soit plus élevé pour tous les types de logements que les taux correspondants pour Ottawa.

Il est important de noter que les résultats décrits ici reflètent les conditions observées. Des recherches supplémentaires sont nécessaires pour comprendre la relation entre la densité et d'autres facteurs, comme l'emplacement du logement (ex. : un cœur dense ou une banlieue à faible densité), la proximité de destinations comme le travail ou l'école, la composition et la taille du ménage, le nombre de travailleurs dans le ménage, le revenu du ménage, etc.

Figure 29. Relation entre l'accès aux véhicules et le type de logement, 2022





Remarque : Reflète les véhicules accessibles aux ménages dans les logements privés (c.-à-d., exclut les logements collectifs).

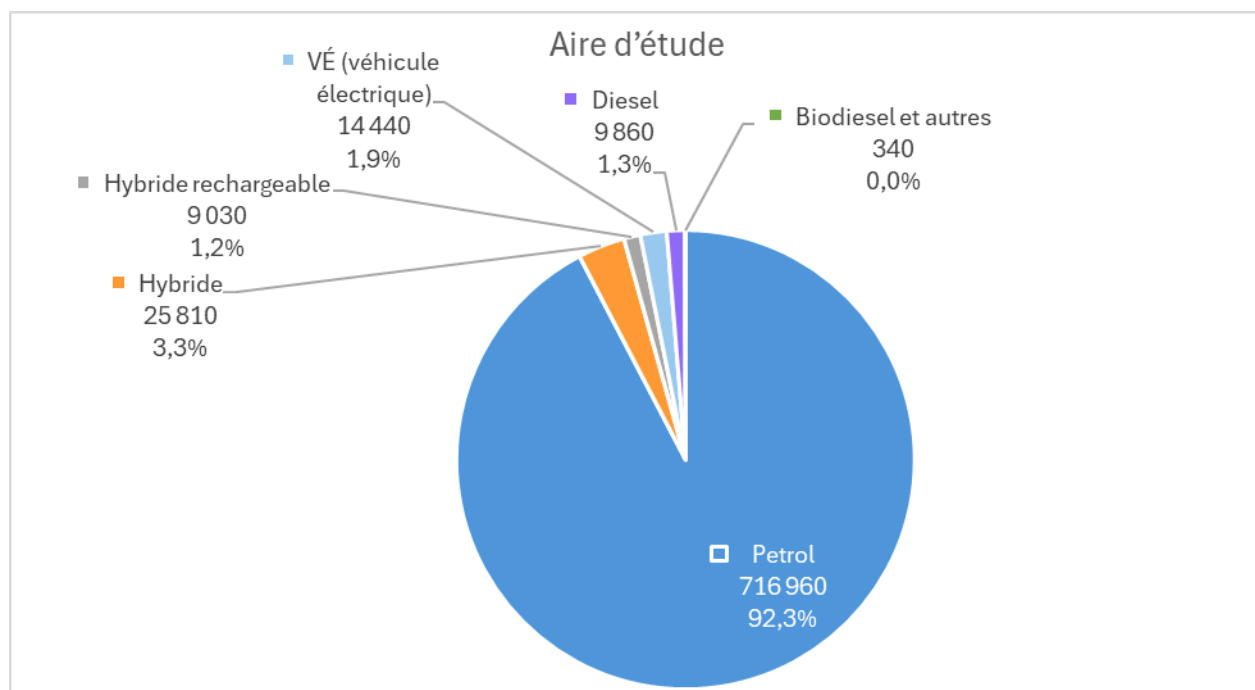
3.7.4 Types de carburant du véhicule

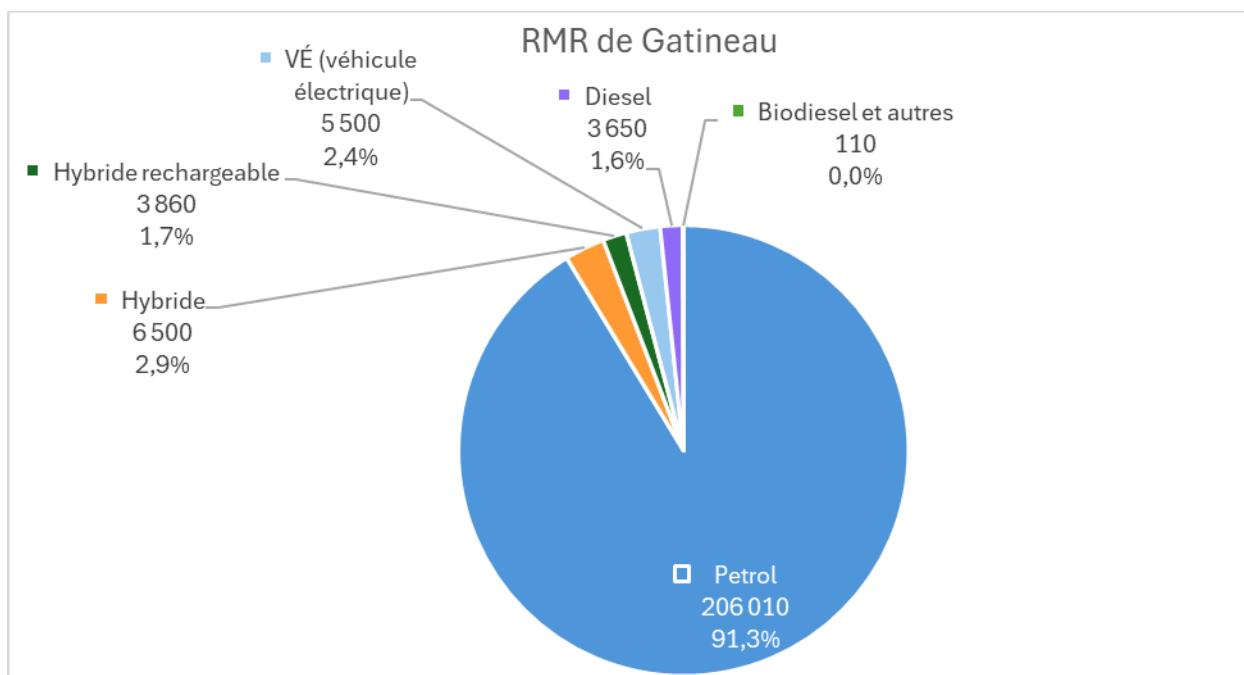
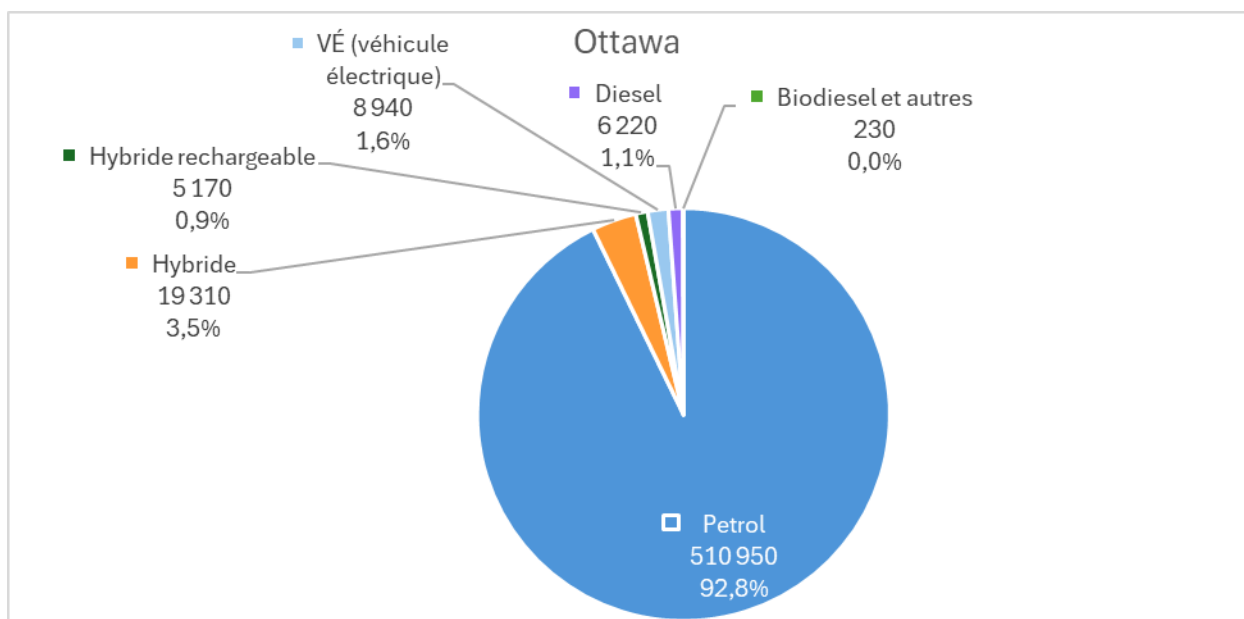
On a demandé aux répondants de l'enquête de 2022 si les véhicules des ménages étaient alimentés par des carburants autres que l'essence : les hybrides, les hybrides rechargeables, les véhicules électriques uniquement, le diesel, le biodiesel, etc. Ces données n'ont pas été recueillies en 2011. La figure 30 montre la répartition du parc de véhicules selon le type de carburant. La figure 31 examine la répartition des ménages disposant d'au moins un véhicule à carburant alternatif « vert » (hybrides, hybrides rechargeables, véhicules électriques uniquement et biodiesel).

Malgré la domination des véhicules à essence, les véhicules verts à carburant alternatif représentaient 6,3 % du parc de véhicules de l'aire d'étude déclarée en 2022. À Ottawa, les véhicules verts représentaient 6,1 % des véhicules déclarés, tandis que la RMR de Gatineau en comptait une proportion plus élevée, soit 7,0 % des véhicules déclarés. Les proportions d'hybrides étaient plus élevées à Ottawa, à 3,5 % de tous les véhicules déclarés, que dans la RMR de Gatineau, à 2,9 % de tous les véhicules déclarés. Cependant, les proportions de véhicules hybrides rechargeables et de véhicules électriques étaient plus élevées dans la RMR de Gatineau, à 1,7 % et 2,4 % respectivement. À Ottawa, les taux étaient de 0,9 % pour les véhicules hybrides rechargeables et de 1,6 % pour les véhicules électriques.

Veuillez noter que les « véhicules des ménages » capturés par l'enquête comprennent les véhicules privés, les véhicules professionnels conservés à la maison par la personne qui exploite l'entreprise et les véhicules professionnels mis à la disposition des employés pour un usage personnel. Par conséquent, les données affichées dans ces figures peuvent ne pas être directement comparables aux données du registre provincial.

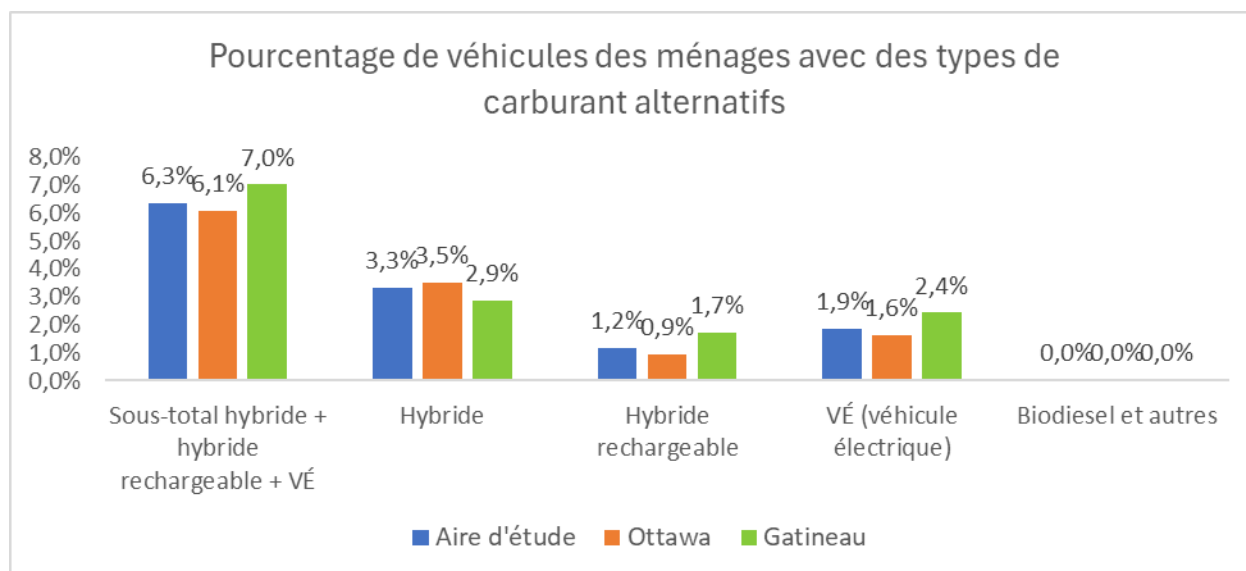
Figure 30. Parc de véhicules selon le type de carburant, 2022





Remarques : Compte tenu du nombre relativement faible de certains de ces types de véhicules, les pourcentages sont indiqués à la décimale près. Ces chiffres reflètent les réponses des ménages interrogés et pourraient ne pas correspondre aux ventilations provinciales de la population de véhicules.

Figure 31. Ménages avec des véhicules verts à carburant alternatif, 2022



Remarque : Reflète les ménages dans les logements privés (c.-à-d. exclut les logements collectifs).

3.7.5 Conducteurs titulaires d'un permis et adhésion aux services d'autopartage

L'enquête de 2022 portait sur la délivrance des permis de conduire et l'adhésion aux services d'autopartage. Ce sont des indicateurs de l'accès aux véhicules, c'est-à-dire qui peut accéder à un véhicule, quel que soit son propriétaire. Ces indicateurs varient également selon le genre et l'âge.³³ Aux fins du présent rapport, une analyse de genre est entreprise pour deux groupes, les hommes+ et les femmes+. Les personnes de genre non binaire ont été réparties de manière aléatoire entre ces deux groupes.

La figure 32 établit un profil de la proportion de la population admissible qui est titulaire d'un permis (14 ans et plus au Québec et 16 ans et plus en Ontario), en ventilant les résultats selon l'âge et selon le genre. On observe que :

- **L'octroi de licences est répandu chez la population de plus de 16 ans.** La proportion de 90 % de conducteurs titulaires d'un permis de conduire s'est maintenue au fil du temps, ce qui signifie que l'obtention d'un permis de conduire a suivi le rythme de la croissance démographique. La proportion d'hommes titulaires d'un permis de

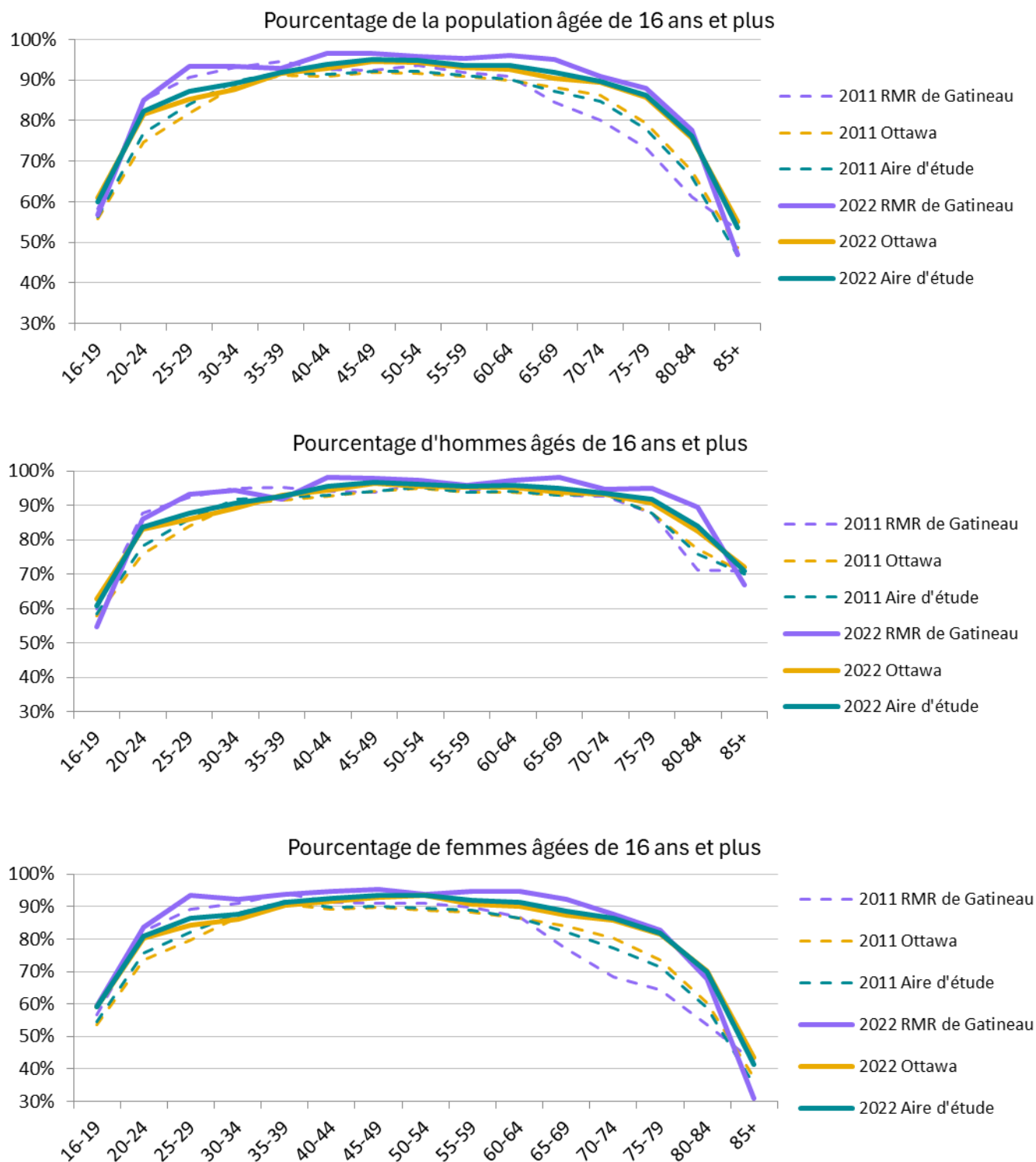
³³ Cela témoigne également de la mobilité des jeunes adultes, qui ne possèdent peut-être pas encore de véhicule, et des personnes âgées. D'autres enquêtes ont montré que les gens obtiennent leurs permis plus tôt et les conservent plus longtemps – c'est-à-dire qu'ils veulent conserver la capacité de conduire s'ils y sont toujours admissibles. L'adhésion à des services d'autopartage peut également appuyer cette volonté, les gens reconnaissant qu'ils n'ont pas nécessairement besoin de posséder un véhicule pour avoir cette mobilité. Bien que ces données n'aient pas été recueillies dans l'enquête de 2011, leur inclusion en 2022 constitue une référence pour l'avenir.

conduire est généralement supérieure à celle des femmes pour la plupart des cohortes d'âge, avec des différences accentuées entre les cohortes plus jeunes et plus âgées.

- **De plus en plus de jeunes conducteurs obtiennent leur permis.** Des enquêtes récentes ailleurs menées au Canada et aux États-Unis ont révélé une baisse du nombre de conducteurs titulaires d'un permis de conduire dans leur adolescence et leur vingtaine, suggérant que les jeunes adultes pourraient éviter les permis et l'achat d'un véhicule en faveur d'autres options de mobilité. En revanche, dans l'aire d'étude, la figure 32 montre que l'obtention de permis de conduire chez les adolescents et les jeunes adultes a augmenté depuis 2011 pour les hommes+ et les femmes+.
- **Les conducteurs plus âgés conservent leur permis pendant de plus longues périodes.** La figure 32 montre également que les conducteurs plus âgés conservent leurs permis à un âge plus avancé, bien que cela varie entre les hommes+ et les femmes+. Pour les femmes+, la baisse qui était apparente dans la cohorte des 55-59 ans en 2011 est maintenant retardée à la cohorte des 60-64 ans. Pour les hommes+, la baisse qui a commencé dans la cohorte des 70-74 ans en 2011 est maintenant retardée à la cohorte des 75-79 ans. En d'autres termes, les hommes+ conservent toujours leur permis plus longtemps, bien que les hommes+ et les femmes+ conduisent (ou conservent la capacité de conduire) à un âge plus avancé.

Au Québec, l'âge minimum pour obtenir un permis de conduire pour un cyclomoteur est de 14 ans, ou de 16 ans pour une voiture de tourisme. À noter que seulement 0,8 % des hommes+ du groupe d'âge de 14 à 15 ans dans la RMR de Gatineau détenaient un permis de conduire en 2022. Ce pourcentage était de 0 % pour les femmes+ et de 0,4 % pour la population totale. Pour maintenir les mêmes échelles sur tous les graphiques, la figure 32 affiche les données uniquement pour la population de plus de 16 ans.

Figure 32. Taux des permis de conduire selon l'âge et selon le genre, 2011 et 2022



Hommes+ : hommes (et/ou garçons) plus certaines personnes non binaires et certaines qui ont refusé de répondre.
Femmes+ : femmes (et/ou filles) plus certaines personnes non binaires et certaines qui ont refusé de répondre.

Le tableau 17 établit le profil des membres des services d'autopartage parmi la population en âge de conduire admissible à un permis pour conduire une voiture de tourisme (16 ans et plus dans les deux provinces). Dans l'ensemble, 1,9 % des personnes en âge de conduire dans l'aire d'étude sont membres d'un service d'autopartage. Le taux est légèrement plus élevé à Ottawa, à 2,1 %, et plus faible dans la RMR de Gatineau, à 1,5 %. Ces taux d'adhésion se traduisent par 3,3 % des ménages de l'aire d'étude qui ont au moins un membre avec une adhésion à un service d'autopartage. Le taux est légèrement plus élevé à Ottawa, à 3,6 % des ménages, et plus faible dans la RMR de Gatineau, à 2,3 % des ménages. Bien que les données sur les tendances ne soient pas disponibles pour l'utilisation des services d'autopartage dans l'aire d'étude, l'accessibilité accrue à ces services, par exemple grâce à des applications dédiées pour téléphones intelligents, a probablement augmenté leur utilisation par les résidents depuis 2011.

Tableau 17. Adhésion aux services d'autopartage, 2022

	Aire d'étude : Personnes âgées de 16 ans et plus		Ville d'Ottawa : Personnes âgées de 16 ans et plus		RMR de Gatineau : Personnes âgées de 16 ans et plus	
	2022	%	2022	%	2022	%
Nombre total des personnes âgées de 16 ans et plus	1 117 510	100,00 %	834 460	100,00 %	283 060	100,00 %
Membres d'autopartage	21 740	1,9 %	17 570	2,1 %	4 170	1,5 %
Ménages avec au moins un membre ayant une adhésion à un service d'autopartage *	18 670	3,3 %	15 090	3,6 %	3 580	2,3 %

* Seuls les ménages vivant dans des logements privés ont participé à l'enquête.

En comparaison, en décembre 2022, il y avait 7 688 adhésions au service d'autopartage Communauto pour les résidents d'Ottawa et 1 392 adhésions pour les résidents de la RMR de Gatineau, ce qui pourrait suggérer une certaine surreprésentation des membres de service d'autopartage dans l'échantillon de l'enquête.

En résumé, les caractéristiques du permis de conduire indiquent que les gens obtiennent leur permis plus tôt. Les conducteurs conservent également leur permis plus longtemps, afin qu'ils puissent conserver la capacité de conduire s'ils y sont admissibles. Bien qu'il ne représente encore qu'une faible proportion de la part actuelle des modes de transport des résidents, l'autopartage pourrait de plus en plus aider les résidents qui ne possèdent pas de véhicule à exercer cette possibilité.

3.7.6 Limitations à la mobilité

Une nouvelle question a été ajoutée à l'enquête de 2022. On a demandé aux répondants si des membres d'un ménage avaient un handicap ou une condition cognitive ou physique qui affectait ou limitait leur capacité de déplacement. La figure 33 résume les réponses (oui/non). Pour ceux qui ont répondu par l'affirmative, la figure 34 a résumé l'utilisation d'une aide à la mobilité telle qu'un fauteuil roulant, un déambulateur, une béquille, une canne ou un chien voyant. La figure 35 résume s'ils avaient une vignette de stationnement pour personnes handicapées (pour les résidents du Québec) ou un permis de stationnement accessible (pour les résidents de l'Ontario). On observe que :

- Six pour cent (6,3 %) des résidents de l'aire d'étude ont indiqué qu'ils avaient une condition cognitive ou physique qui avait une incidence sur leur capacité de déplacement. La proportion était légèrement plus élevée chez les résidents d'Ottawa, à 6,7 %, et plus faible chez les résidents de la RMR de Gatineau, à 5,1 %.
- Un peu moins du tiers (32,5 %) des résidents de l'aire d'étude qui ont répondu par l'affirmative ont indiqué qu'ils utilisaient une aide à la mobilité. La proportion était légèrement plus élevée chez les résidents d'Ottawa, à 32,6 %, et légèrement plus faible chez les résidents de la RMR de Gatineau, à 32,2 %.
- Plus du quart (27,7 %) des résidents de l'aire d'étude qui ont répondu par l'affirmative ont indiqué qu'ils avaient une vignette de stationnement pour personnes handicapées ou un permis de stationnement accessible. La proportion était légèrement plus élevée chez les résidents d'Ottawa, à 28,2 %, et légèrement plus faible chez les résidents de la RMR de Gatineau, à 25,8 %.

Figure 33. Limitations à la mobilité (de la population totale)

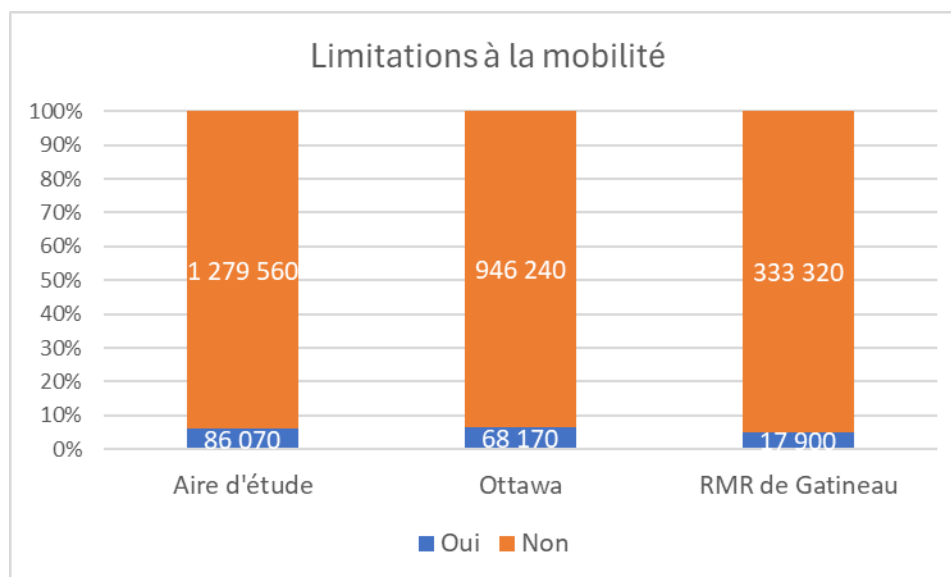


Figure 34. Utilisation d'aides à la mobilité chez les personnes à mobilité réduite

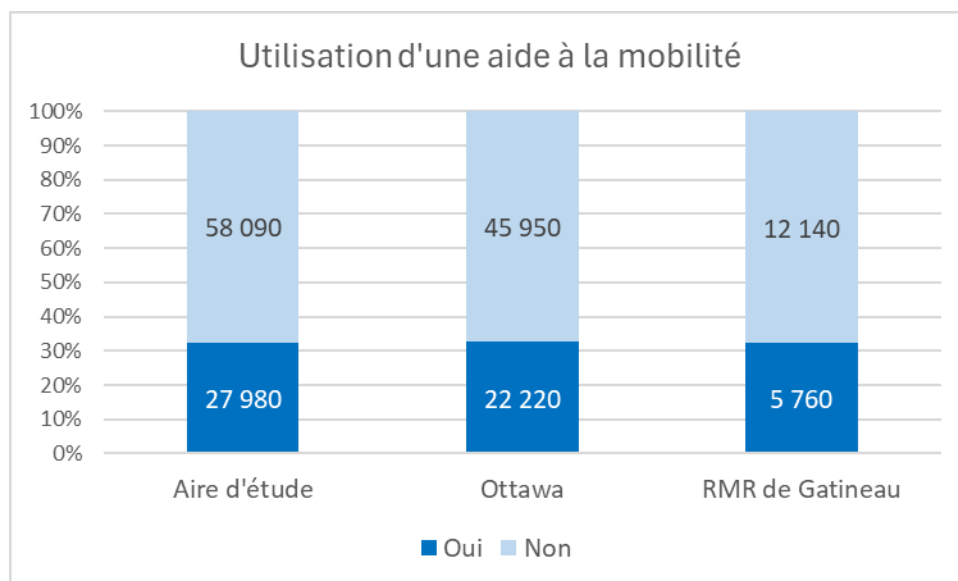
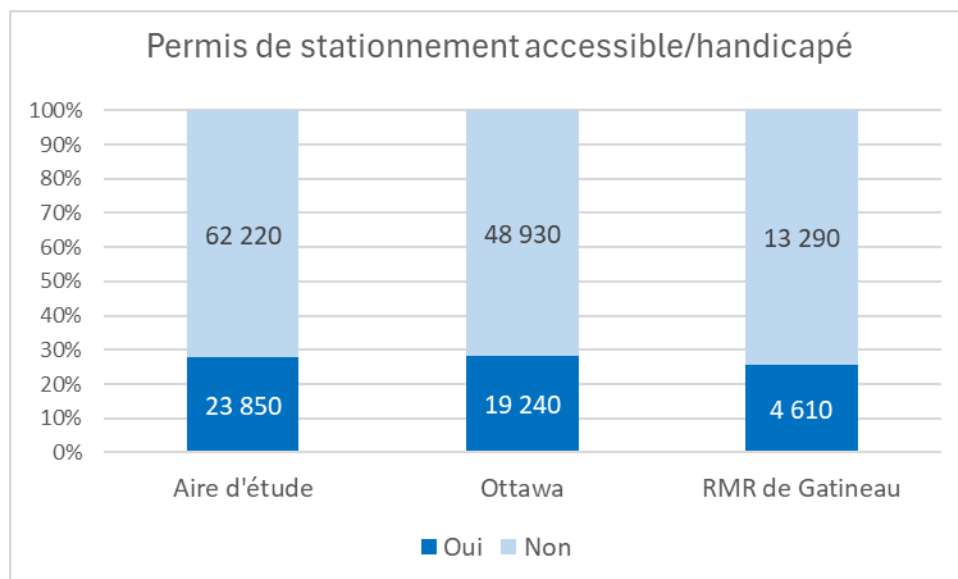


Figure 35. Permis de stationnement accessible / vignette pour personne handicapée chez les personnes à mobilité réduite



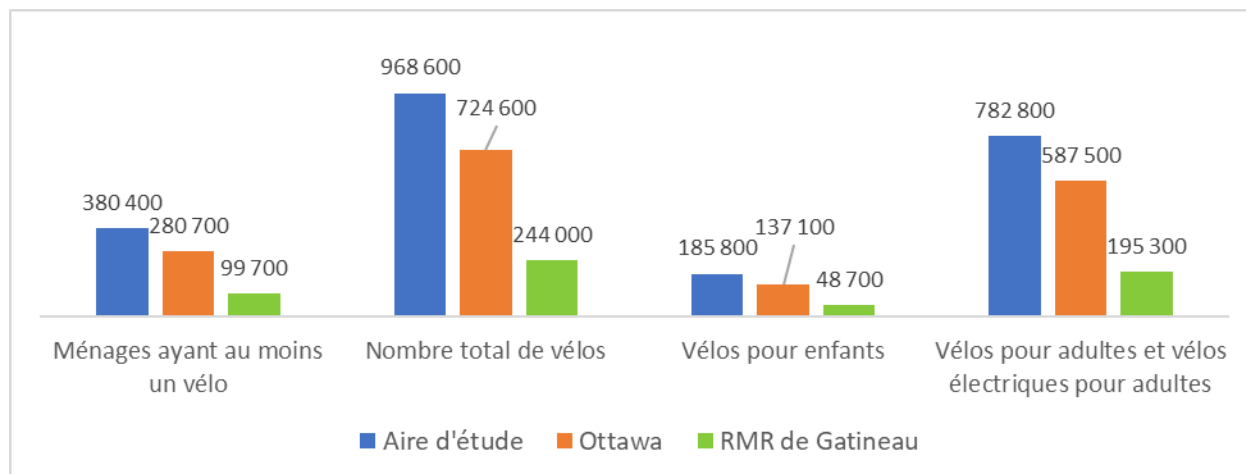
3.8 Disponibilité des vélos

Cette discussion porte sur l'accès des ménages aux vélos, qui peuvent compléter ou servir d'alternative à la possession d'un véhicule domestique. Comme défini dans l'enquête de 2022, les « vélos » comprennent les vélos pour adultes (qui ne sont pas assistés mécaniquement), les vélos électriques pour adultes (qui ont un moteur électrique pour aider le cycliste lorsqu'il pédale) et les vélos pour enfants. Les participants à l'enquête ont été invités à ne déclarer que le nombre de vélos pour enfants utilisés au cours de l'année écoulée.

La figure 36 et la figure 37 affichent les nombres et les proportions du parc de vélos et de vélos électriques, ainsi que les proportions de ménages possédant un vélo, respectivement. Le tableau 18 analyse la disponibilité des vélos pour les 9 sous-zones. Les principales conclusions sont les suivantes :

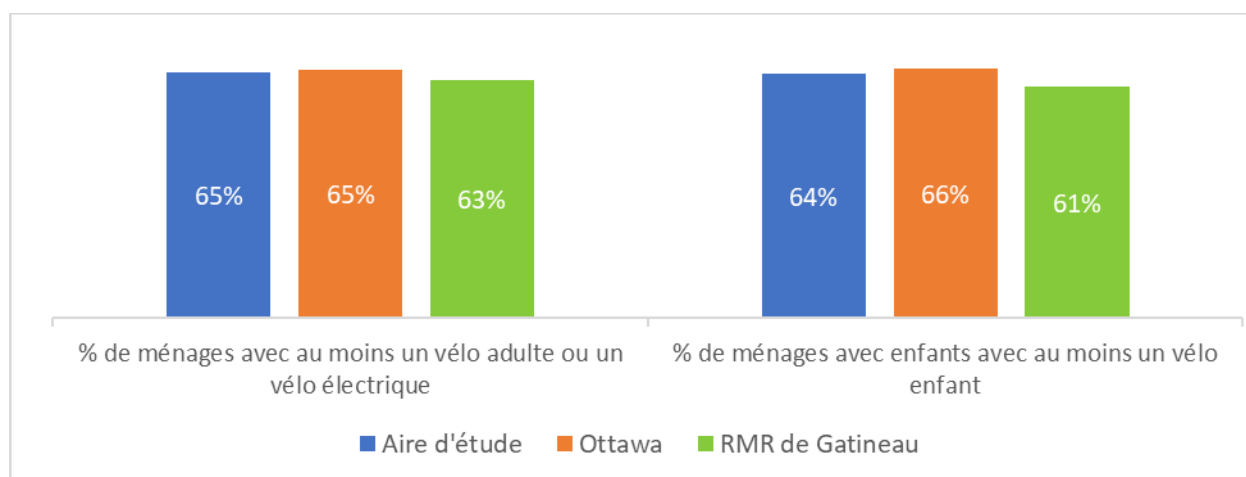
- **Les vélos étaient répandus parmi les ménages de l'aire d'étude en 2022, mais pas aussi répandu que les véhicules :**
 - **Les deux tiers des ménages de l'aire d'étude avaient au moins un vélo adulte ou un vélo électrique**, à 65 % en 2022. Le taux pour les ménages d'Ottawa était de 65 % et pour la RMR de Gatineau, le taux était légèrement inférieur, à 63 %. En comparaison, 88 % des ménages de l'aire d'étude avaient accès à au moins un véhicule.
 - **Une proportion légèrement plus faible (64 %) des ménages de l'aire d'étude avec enfants avaient au moins un vélo pour enfant.** Le taux pour les ménages d'Ottawa avec enfants était de 66 % et, pour les ménages de la RMR de Gatineau avec enfants, le taux était légèrement inférieur, à 61 %.
- **Les vélos électriques représentaient 3,1 % du parc de tous les vélos de l'aire d'étude** (y compris les vélos pour enfants). À Ottawa, le taux était de 2,7 % et dans la RMR de Gatineau, le taux était de 4,6 %. Les vélos électriques représentaient 3,9 % des vélos pour adultes dans l'aire d'étude (lorsque les vélos pour adultes non motorisés réguliers et les vélos électriques pour adultes sont combinés). À Ottawa, le taux était de 3,3 % et dans la RMR de Gatineau, le taux était de 5,7 %. Il convient de noter que les vélos électriques représentaient 9,3 % des déplacements journaliers élargis à vélo/micromobilité enregistrés dans l'enquête. Par région, cela se répartit comme suit : 8,6 % des déplacements à vélo effectués par les résidents d'Ottawa et 12,4 % des déplacements à vélo effectués par les résidents de la RMR de Gatineau ont été effectués à vélo électrique. Cela suggère que les propriétaires de vélos électriques sont plus susceptibles de les acheter dans l'intention de les utiliser à des fins de déplacement réguliers ou journaliers, plutôt que pour un usage récréatif occasionnel.
- **Les vélos pour adultes et les vélos électriques combinés représentaient 80,8 % du parc de vélos de l'aire d'étude en 2022** – un peu plus à Ottawa, à 81,1 %, et un peu moins dans la RMR de Gatineau, à 80,0 %.

Figure 36. Vélos des ménages, 2022



Remarque : Reflète les vélos accessibles aux ménages dans les logements privés (c.-à-d., exclut les logements collectifs).

Figure 37. Pourcentage des ménages ayant accès à des vélos, 2022



Remarque : Reflète les vélos accessibles aux ménages dans les logements privés (c.-à-d., exclut les logements collectifs).

Tableau 18. Vélos - statistiques selon la sous-zone, 2022

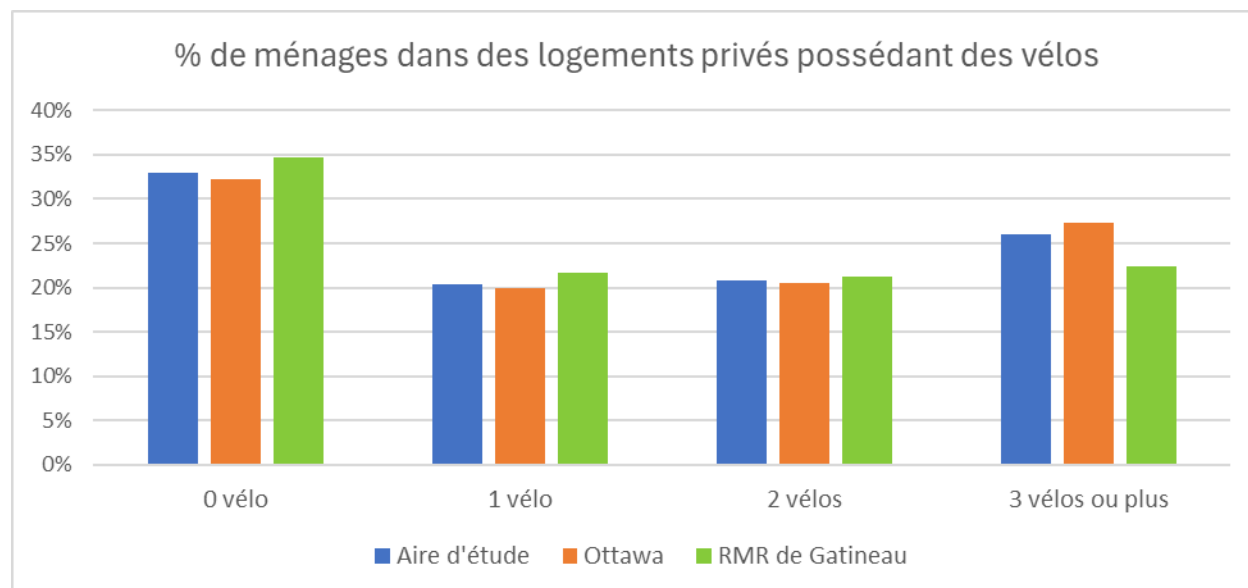
	Aire d'étude	Région		Ottawa					RMR de Gatineau			
		Ottawa	RMR de Gatineau	Cœur de centre-ville	Secteur urbain intérieur	Zone urbaine extérieure/ Ceinture de verdure	Banlieue	Zone rurale	Centre ville de Gatineau	Pôles urbains	Reste de Gatineau	Reste de la RMR
Nombre total de ménages	567 200	414 490	152 720	43 250	81 070	114 480	141 610	34 070	6 810	14 840	106 370	24 700
Effectifs des ménages	1 365 700	1 014 460	351 240	70 750	167 770	280 350	402 770	92 820	11 250	29 260	249 010	61 710
Ménages avec enfants âgés de moins de 18 ans	154 310	112 700	41 610	4 210	15 660	29 020	53 120	10 680	730	2 950	30 590	7 350
Nombre total de vélos	968 600	724 590	244 010	47 020	138 100	190 650	275 280	73 540	7 930	15 240	173 150	47 680
Vélos pour adultes	752 330	568 120	184 210	41 480	113 200	150 610	206 130	56 700	6 920	12 060	128 550	36 680
Vélos électriques pour adultes	30 470	19 360	11 110	1 720	4 450	5 210	5 970	2 010	230	850	8 020	2 010
Vélos pour enfants	185 800	137 110	48 690	3 820	20 450	34 830	63 180	14 830	780	2 330	36 580	8 990
Moyenne de vélos par ménage	1,71	1,75	1,60	1,09	1,70	1,67	1,94	2,16	1,16	1,03	1,63	1,93
Moyennes de vélos par habitant	0,71	0,71	0,69	0,66	0,82	0,68	0,68	0,79	0,70	0,52	0,70	0,77
Personnes âgées de 16 ans et plus	1 133 030	846 210	286 820	65 630	144 540	235 810	323 420	76 820	10 180	24 800	201 490	50 350
Moyenne des vélos pour adultes par personne âgée de 16 ans et plus	0,66	0,67	0,64	0,63	0,78	0,64	0,64	0,74	0,68	0,49	0,64	0,73
Moyenne des vélos pour adultes par adulte âgé de 18 ans et plus	0,69	0,70	0,67	0,64	0,81	0,66	0,67	0,78	0,69	0,50	0,67	0,76
Pourcentage des ménages ayant au moins un vélo	67 %	68 %	65 %	59 %	66 %	65 %	72 %	75 %	59 %	53 %	67 %	69 %
Pourcentage des ménages ayant au moins un vélo adulte ou un vélo électrique	65 %	65 %	63 %	58 %	65 %	62 %	68 %	73 %	59 %	51 %	64 %	66 %
Pourcentage de la population de 16 ans et plus dans les ménages ayant au moins un vélo adulte	69 %	70 %	65 %	61 %	71 %	67 %	72 %	76 %	63 %	54 %	66 %	67 %
Pourcentage de ménages avec enfants ayant au moins un vélo pour enfants	64 %	66 %	61 %	53 %	70 %	66 %	65 %	70 %	49 %	52 %	62 %	63 %

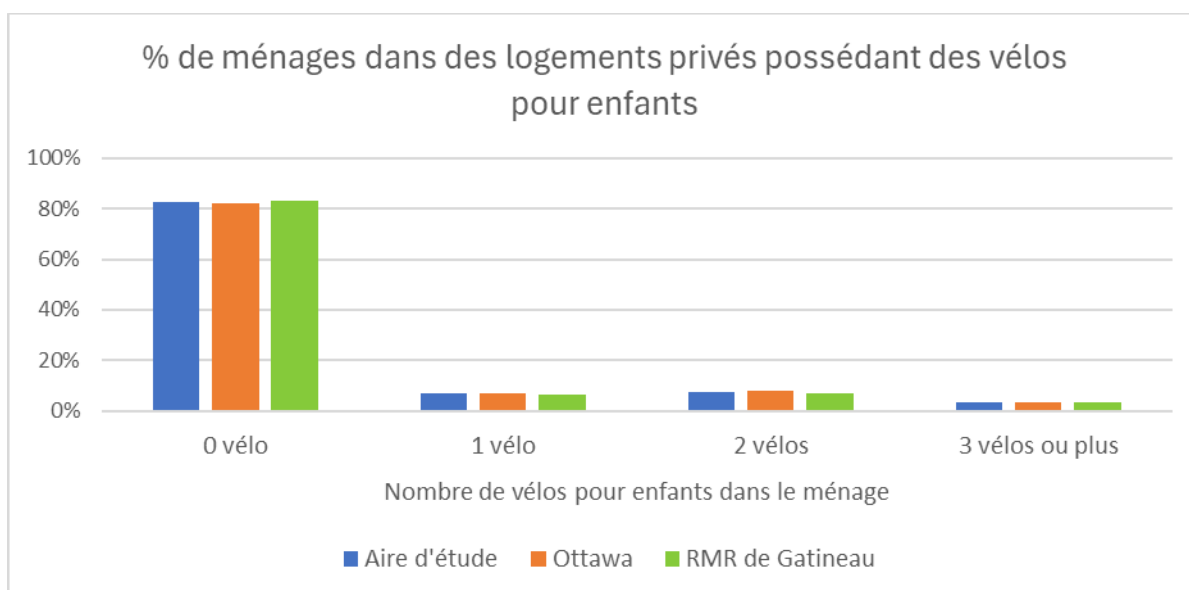
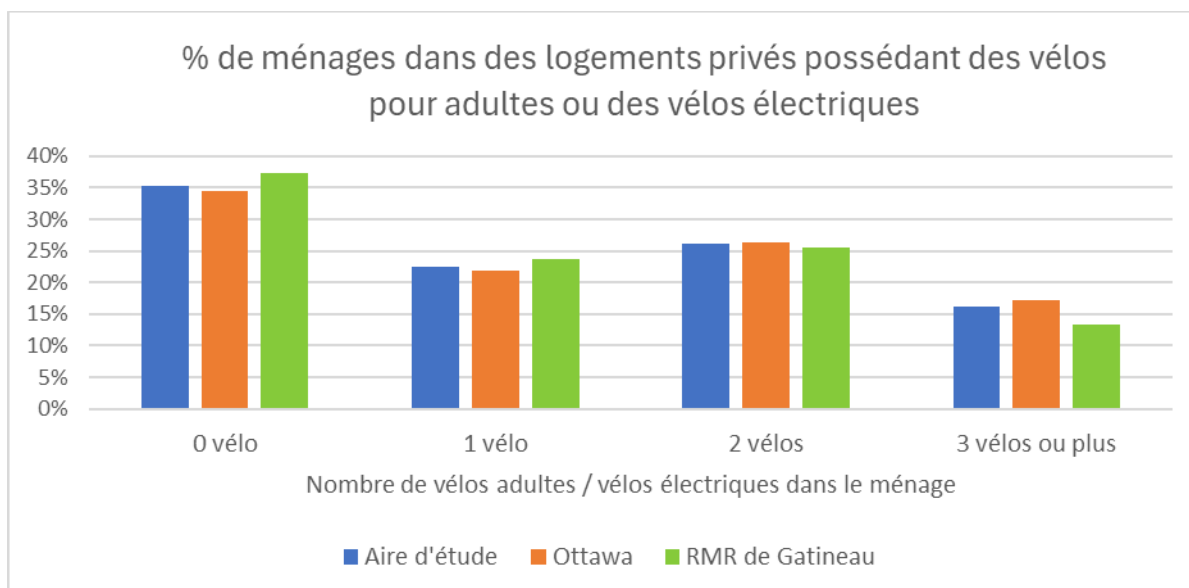
Les vélos électriques sont des vélos électriques à pédalage assisté avec une vitesse maximale de 32 km/h. Le moteur électrique ne fonctionne que lorsque vous pédalez.

La figure 38 présente la répartition des ménages par nombre de vélos, séparée en trois graphiques. Le premier graphique montre la répartition des ménages avec n'importe quel type de vélo. Le deuxième graphique montre la répartition des vélos électriques et des vélos pour adultes. Le troisième graphique montre la répartition des vélos pour enfants uniquement. Les ménages sont classés par 0, 1, 2 et 3+ vélos. La figure montre que :

- Parmi les 67 % de ménages de l'aire d'étude qui avaient des vélos de tout type en 2022, plus du quart (26 %) en avaient trois ou plus. Les ménages ayant soit un deux vélos représentaient chacun un cinquième des ménages (20 % et 21 % respectivement). Les proportions variaient légèrement entre les deux juridictions.
- Parmi les 65 % de ménages de l'aire d'étude qui avaient des vélos pour adultes ou des vélos électriques pour adultes en 2022, les ménages avec deux vélos représentaient une proportion plus élevée, à un peu plus d'un quart (26 %) de tous les ménages. Les ménages ayant un vélo représentaient quant à eux 22 % de tous les ménages, et les ménages avec trois vélos ou plus en représentaient 16 %. Les proportions variaient légèrement entre les deux juridictions.
- En 2022, 18 % de tous les ménages de l'aire d'étude avaient au moins un vélo pour enfants. Parmi ceux-ci, 7 % avaient un vélo pour enfants, 8 % en avaient deux et 3 % des ménages avaient trois vélos pour enfants ou plus. Les proportions variaient légèrement entre les deux juridictions.

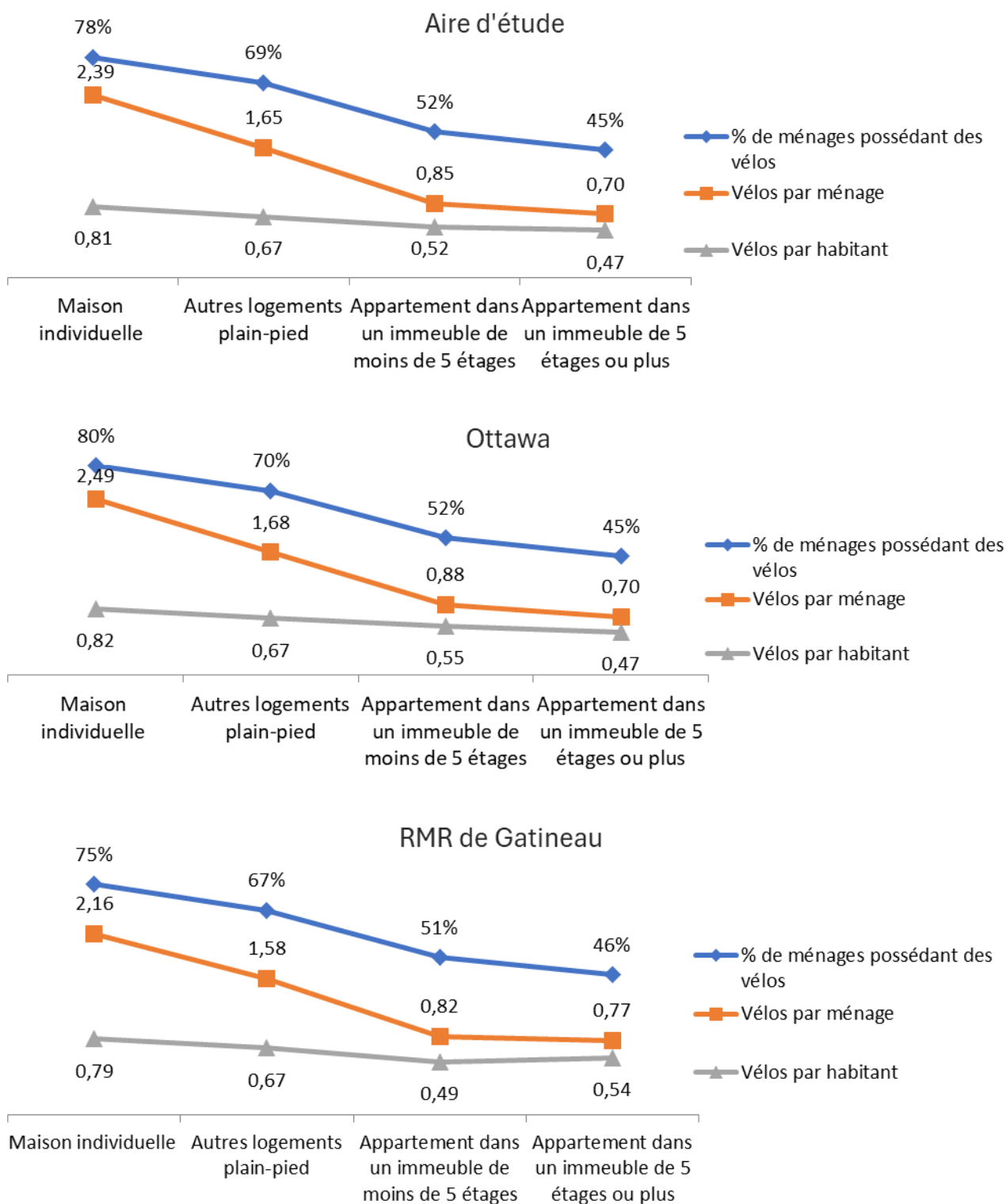
Figure 38. Répartition des ménages par nombre de vélos, 2022





La figure 39 indique la disponibilité des vélos selon le type de logement. Ce chiffre tient compte à la fois des vélos pour adultes et des vélos pour enfants. Les proportions les plus élevées des ménages de l'aire d'étude qui ont des vélos sont parmi les maisons individuelles (78 %) et les autres unités plain-pied (69 %). Pour les appartements des bâtiments de moins de 5 étages, 52 % des ménages possèdent des vélos et pour les bâtiments de 5 étages ou plus, cette proportion est de 45 %. Similairement, les taux de disponibilité des vélos par ménage étaient les plus élevés chez les ménages habitant dans des maisons individuelles, avec des taux 3,4 fois supérieurs à ceux des ménages vivant en appartements. Cela dit, les différences par nombre d'habitants par logement plutôt que par type de logement sont moins prononcées. Les taux variaient légèrement entre les deux juridictions.

Figure 39. Relation entre la disponibilité des vélos et le type de logement, 2022



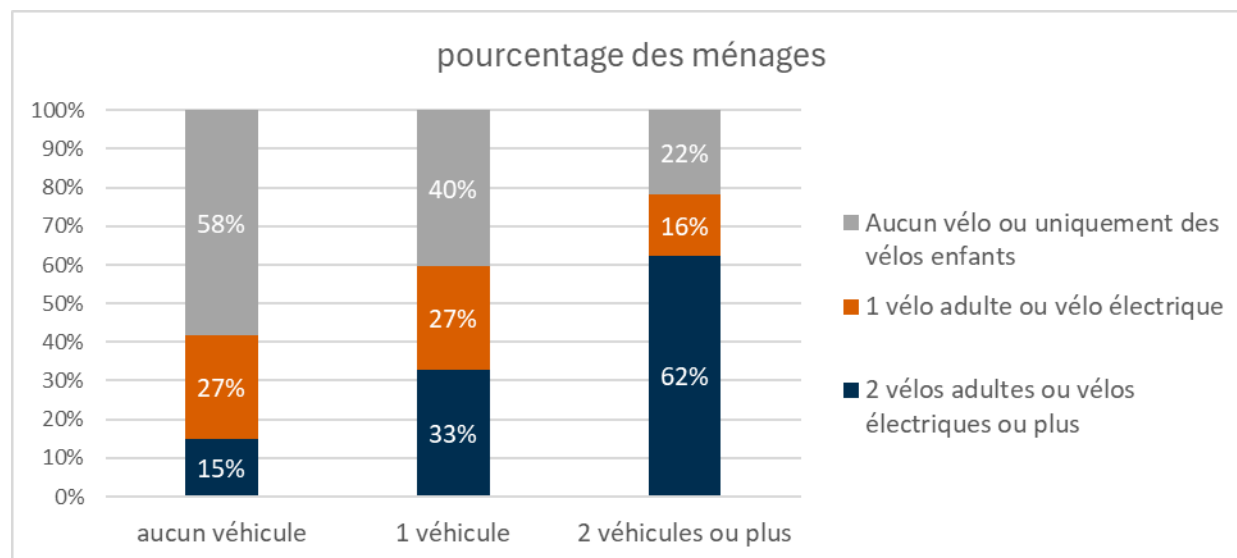
Remarque : Reflète les vélos accessibles aux ménages dans les logements privés (c.-à-d., exclut les logements collectifs).

Il est utile de comparer l'accès aux vélos selon le type de logement avec l'accès aux véhicules selon le type de logement (figure 29) :

- Généralement, les lignes de tendance (la forme des courbes) sont similaires pour les vélos et les véhicules.
- Presque toutes les maisons individuelles et autres logements plain-pied de l'aire d'étude avaient accès à un véhicule, alors que seulement 78 % des maisons individuelles et 69 % des autres logements plain-pied avaient accès à un vélo. Les trois quarts (72 %) des ménages vivant dans des appartements situés dans des bâtiments de moins de 5 étages avaient accès à un véhicule, tandis qu'un peu plus de la moitié (52 %) de ces appartements avaient accès à un vélo. Les proportions correspondantes étaient respectivement de 62 % et 45 % pour les appartements situés dans des bâtiments de 5 étages ou plus.
- Par ménage, les taux moyens de possession des vélos étaient soit légèrement ou modérément plus élevés que ceux des véhicules. Par exemple, dans les maisons individuelles, il y avait 2,39 vélos par ménage contre 1,81 véhicule par ménage. Les taux étaient presque égaux pour les appartements (à 0,70 vélo par ménage et 0,69 véhicule par ménage pour les bâtiments de 5 étages ou plus et 0,85 vélo par ménage et 0,87 véhicule par ménage pour les appartements situés dans des bâtiments de moins de 5 étages).
- Par habitant, les taux étaient également similaires, avec des taux de disponibilité des vélos légèrement supérieurs à ceux de la disponibilité des véhicules pour la plupart des types de logements, à l'exception des appartements dans les bâtiments de moins de 5 étages où la disponibilité des vélos était inférieure à la disponibilité des véhicules pour les appartements situés dans des bâtiments de moins de 5 étages. Cela dit, dans la RMR de Gatineau, les taux de disponibilité des vélos par habitant sont tous inférieurs aux taux de disponibilité des véhicules pour tous les types de logement. Il convient de noter que l'utilisation du vélo est mesurée par rapport à l'ensemble de la population tandis que l'utilisation du véhicule est mesurée par rapport à la population de plus de 16 ans (la population en âge de conduire éligible).

La figure 40 compare la part des ménages de l'aire d'étude qui avaient accès à un vélo adulte à ceux qui avaient accès à un véhicule. La figure montre que l'accès au vélo et l'accès au véhicule, en fonction du taux de motorisation de chaque ménage, ne sont pas liés entre eux. En d'autres termes, il n'y a aucune indication apparente que les ménages achetaient un vélo pour remplacer un véhicule, ou vice versa. D'autres facteurs peuvent être plus indicatifs de l'adoption de l'un ou l'autre mode – par exemple, la taille et la composition du ménage. Des recherches supplémentaires sont nécessaires pour comprendre les facteurs sous-jacents.

Figure 40. Disponibilité des vélos par rapport à la disponibilité des véhicules, pourcentage des ménages de l'aire d'étude, 2022



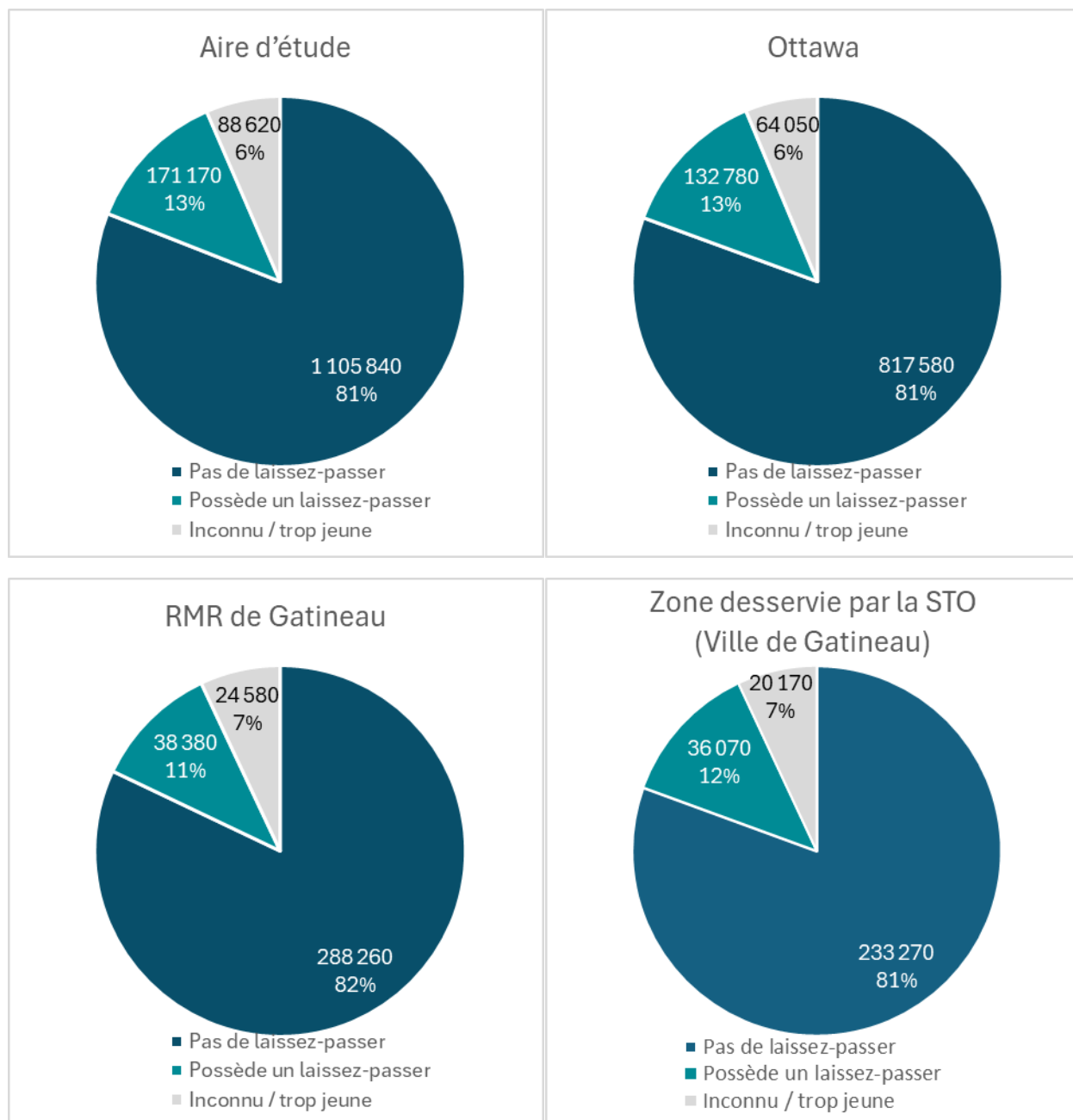
3.9 Utilisation des laissez-passer de transport en commun

Cette discussion dresse le profil de l'utilisation par les individus des laissez-passer mensuels de transport. La figure 41 établit un profil du nombre de détenteurs de laissez-passer parmi les résidents de l'aire d'étude, et selon différentes zones : Ottawa, la RMR de Gatineau, la MRC des Collines-de-l'Outaouais et les zones desservies parla STO et la MRC des Collines-de-l'Outaouais. La figure 42 illustre le changement de 2011 à 2022 pour l'aire d'étude, Ottawa et la RMR de Gatineau.

Parmi les résidents de l'aire d'étude, 13 % avaient un laissez-passer de transport en commun, contre 17 % en 2011. La proportion parmi les résidents d'Ottawa était également de 13 %, en baisse par rapport à 18 % en 2011. Dans la RMR de Gatineau, la proportion était légèrement inférieure, à 11 % des résidents, en baisse par rapport à 14 % en 2011. La tendance générale est une baisse significative de la proportion de la population disposant d'un laissez-passer de transport en commun, suffisante pour que le nombre absolu de détenteurs diminue également par rapport à 2011, malgré l'augmentation de la population. Le nombre de détenteurs de laissez-passer de transport en commun a diminué d'environ un cinquième à Ottawa et de près d'un dixième à Gatineau. Cela peut s'expliquer en partie par l'augmentation du nombre de personnes travaillant à domicile chez les travailleurs hybrides (ces derniers étant potentiellement moins enclins à acheter un laissez-passer mensuels de transport en commun s'ils se déplacent moins fréquemment pour se rendre au travail). Si l'on ne considère que la zone desservie par la STO (qui couvre la vVille de Gatineau), la proportion de résidents possédant un laissez-passer de transport en commun était légèrement plus élevée,

à 12 %. En examinant seulement la MRC des Collines-de-l'Outaouais,³⁴ qui est desservie par le service de Transcollines, la proportion n'était que de 4 %. Aucune comparaison avec 2011 n'a été faite pour les aires de service.

Figure 41. Laissez-passer de transport en commun, 2022



³⁴ La MRC des Collines-de-l'Outaouais comprend les municipalités de Cantley, Chelsea, La Pêche, L'Ange-Gardien, Pontiac et Val-des-Monts.

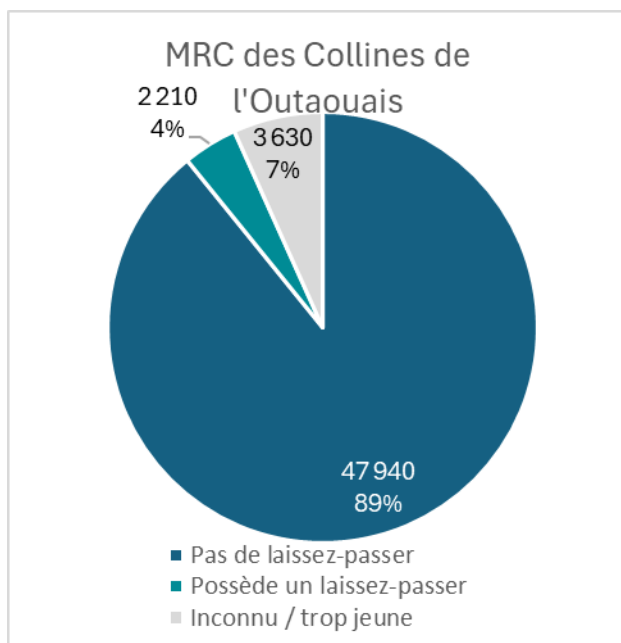
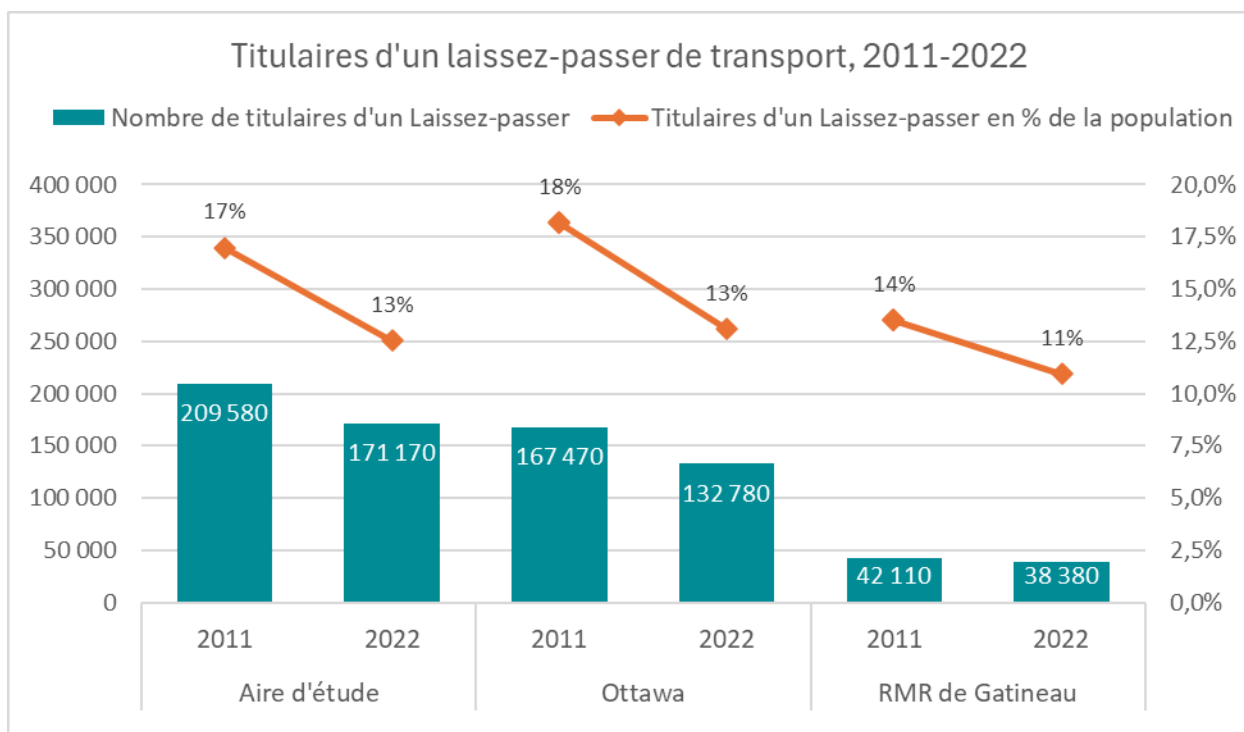


Figure 42. Titulaires d'un laissez-passer de transport en commun, 2011-2022



La figure 43 détaille l'utilisation selon le type de laissez-passer. La figure 44 et la figure 45 ajoutent le taux d'utilisation des laissez-passer selon l'âge et genre et selon le statut professionnel, respectivement. Les chiffres montrent que :

- Parmi les résidents d'Ottawa, les laissez-passer U-Pass représentaient 40 % des laissez-passer d'OC Transpo. Les laissez-passer à prix réduit représentaient 30 % de plus. Parmi les résidents de la RMR de Gatineau, les laissez-passer mensuels ou annuels de la STO représentaient 48 % de tous les laissez-passer, et les laissez-passer étudiants de la STO représentaient 31 % de plus.³⁵
- Les laissez-passer Transcollines étaient détenus par 2 % des titulaires de laissez-passer de la RMR de Gatineau et 0,1 % des titulaires de laissez-passer d'Ottawa (à noter que le service Transcollines ne s'étend pas au-delà du territoire de la STO jusqu'à Ottawa). Bien que 4 % de tous les résidents de la MRC des Collines-de-l'Outaouais détenaient un laissez-passer de quelque nature que ce soit, seulement un peu plus d'un quart (27 %) d'entre eux, soit 1 % de tous les résidents, avaient un laissez-passer Transcollines. La plupart des autres détenteurs de laissez-passer de transport en commun de la MRC ont des laissez-passer de la STO, qu'il s'agisse de laissez-passer mensuels ou annuels. Veuillez noter qu'au sein de la MRC, les municipalités de Cantley et Chelsea sont couvertes à la fois par la zone desservie par la STO et la zone desservie par Transcollines.
- Les laissez-passer d'OC Transpo de toutes sortes étaient détenus par 20 % des titulaires de laissez-passer de la RMR de Gatineau, dont 14 % étaient des laissez-passer U. Les laissez-passer de la STO étaient détenus par 4 % des titulaires de laissez-passer d'OC Transpo, dont 3 % étaient des laissez-passer étudiants de la STO. En d'autres termes, le plus grand nombre de laissez-passer d'un réseau de transport détenus par des personnes vivant de l'autre côté de la rivière des Outaouais étaient des laissez-passer d'études postsecondaires.
- Près de la moitié (47 %) de la cohorte des 15-19 ans était titulaire d'un laissez-passer de transport en commun, tout comme 40 % de la cohorte des 20-24 ans et 19 % de la cohorte des 10-14 ans – ce qui correspond à la population d'âge scolaire. Les proportions d'Ottawa étaient de 48 %, 42 % et 19 % respectivement. Les proportions de la RMR de Gatineau étaient respectivement de 42 %, 30 % et 20 %. Les proportions diminuent rapidement dans la cohorte des 25-34 ans (12 % de l'aire d'étude), avant d'atteindre un 6 à 7 % pour tous les âges des 35 ans et plus. Veuillez noter que l'âge en dessous duquel les enfants voyagent gratuitement varie selon le service de transport.
- Par profession, les laissez-passer de transport en commun étaient les plus répandus chez les travailleurs à temps partiel. Un peu moins du tiers (32 %) des travailleurs à

³⁵ Notez que les répondants pouvaient détenir plus d'un type de laissez-passer. En conséquence, la somme des pourcentages peut être supérieure à 100 %.

temps partiel de l'aire d'étude étaient titulaires d'un laissez-passer de transport en commun. Les taux étaient légèrement plus élevés chez les travailleurs à temps partiel d'Ottawa (34 %), mais plus faibles chez les travailleurs à temps partiel de la RMR de Gatineau (28 %). L'incidence plus élevée des laissez-passer de transport en commun chez les travailleurs à temps partiel peut être due en partie au fait qu'une partie de ces travailleurs sont des étudiants de niveau postsecondaire qui travaillent pendant leurs études, dont beaucoup ont des laissez-passer de transport en commun couverts par les frais de scolarité. En général, les travailleurs à temps partiel ont également des revenus personnels plus faibles et sont moins susceptibles d'avoir les moyens de posséder et d'utiliser un véhicule.

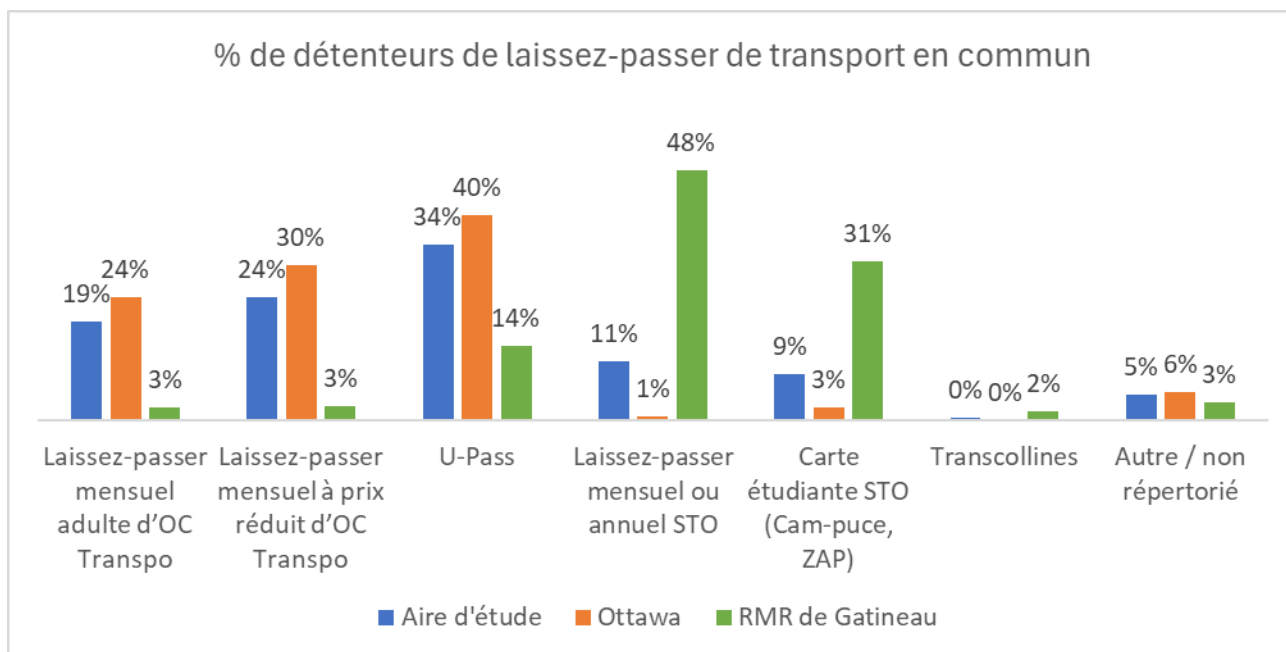
- Près d'un quart (23 %) des personnes de l'aire d'étude ayant un autre statut professionnel, y compris les étudiants qui n'ont pas d'emploi, détenaient également des laissez-passer de transport en commun. Les taux étaient légèrement plus élevés à Ottawa (24 % de ce groupe professionnel) et modérément plus faibles dans la RMR de Gatineau (18 % de ce groupe professionnel). En comparaison, seulement 8 % des travailleurs à temps plein de l'aire d'étude détenaient un laissez-passer de transport en commun – un peu moins chez les travailleurs à temps plein d'Ottawa (7 %), mais plus chez les travailleurs à temps plein de la RMR de Gatineau (9 %). Ces proportions étaient similaires aux personnes sans emploi (9 % dans l'aire d'étude) et aux retraités (6 % dans l'aire d'étude).

Les comparaisons avec 2011 n'ont pas été possibles pour les types de laissez-passer individuels, compte tenu des changements dans la structure tarifaire et des différences dans les questions de l'enquête. Cependant, il a été possible de comparer le nombre de laissez-passer U-Pass et Cam-puce combinés. En 2011, les résultats de l'enquête ont suggéré que les résidents de l'aire d'étude détenaient 34 100 laissez-passer de ce type. En 2022, l'estimation de l'enquête a approché le double, à 63 900.³⁶ Cela peut être dû en partie à l'extension de ces laissez-passer à d'autres écoles ainsi qu'à l'augmentation des inscriptions scolaires. L'augmentation du nombre de détenteurs de laissez-passer étudiants souligne la baisse du nombre de laissez-passer de transport en commun parmi les autres résidents. Le nombre de détenteurs de laissez-passer de transport en commun pour tous les autres types de laissez-passer combinés est passé d'environ 175 400 en 2011 à 107 200 en 2022. On rappelle aux lecteurs que l'enquête de 2022 a été menée après une perturbation importante

³⁶ Les réponses à l'enquête 2022 de « U-Pass » et « Cam-puce ou ZAP » totalisent 73 400 lorsqu'elles sont étendues à la population. Les 63 900 laissez-passer U-Pass et Cam-Puce estimés excluent les réponses « Cam-puce ou ZAP » pour les moins de 17 ans, car les laissez-passer ZAP ne sont disponibles que pour les étudiants de 1 à 16 ans. Veuillez noter qu'aucune des deux enquêtes n'a échantillonné les étudiants de niveau postsecondaire résidant dans des résidences sur le campus, de sorte que l'utilisation réelle des laissez-passer U-Pass et Cam-puce est probablement plus élevée que le résultat de l'enquête, qui ne représente que les résidents habituels des logements privés.

des modalités de travail, des navettages pour se rendre au travail et de l'utilisation des transports en commun, et que les tendances ont peut-être encore évolué.

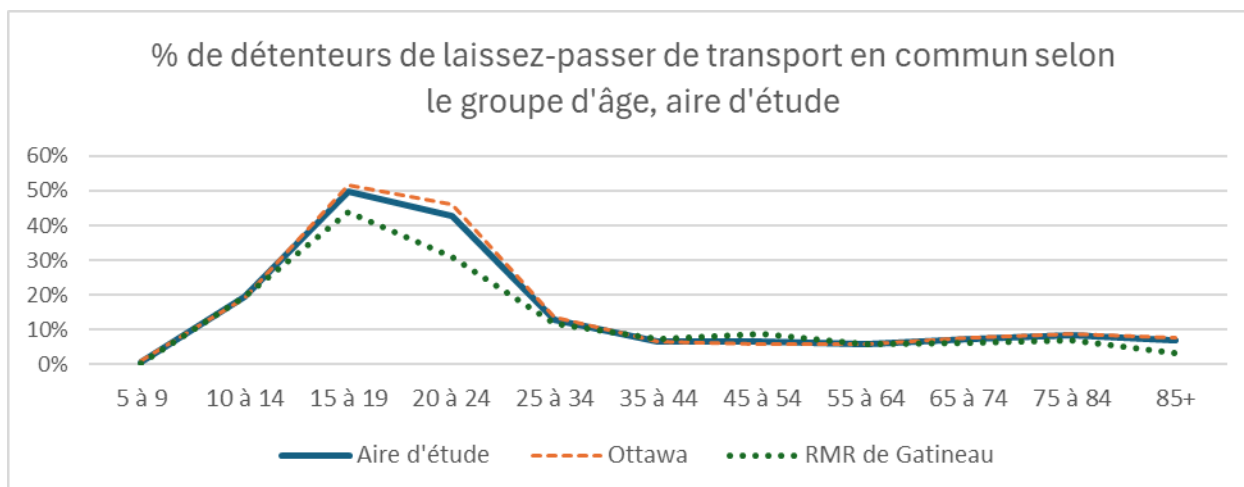
Figure 43. Laissez-passer de transport en commun en commun selon le type, 2022

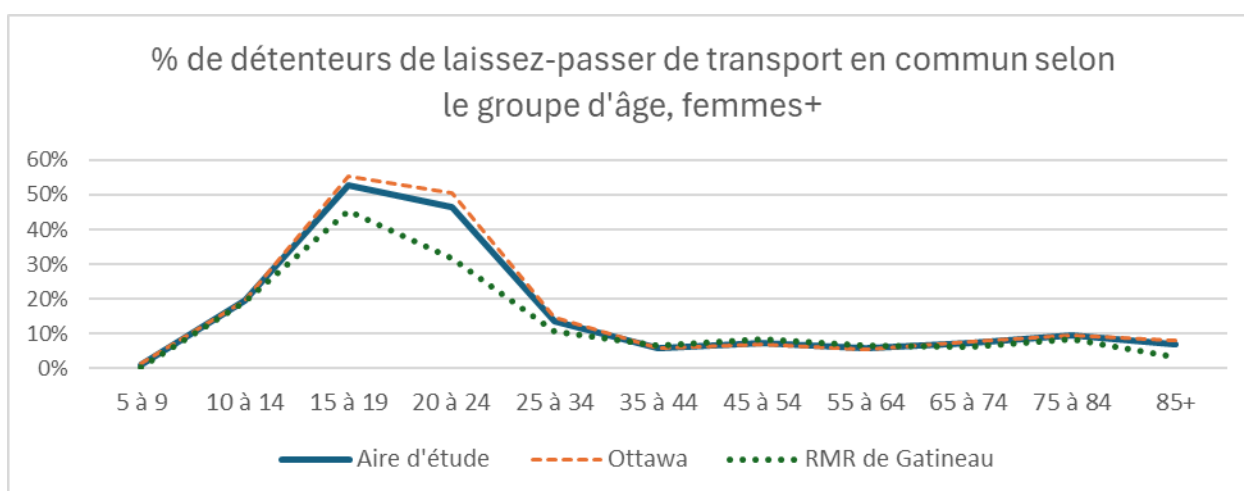
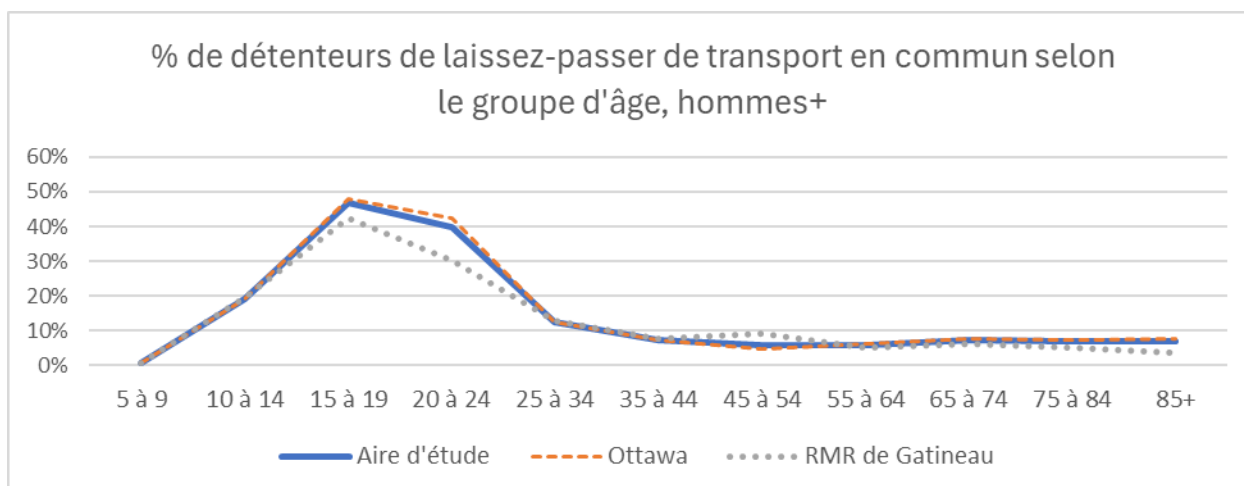


Remarque : Les répondants peuvent choisir plus d'une option, de sorte que le pourcentage dans chacune des régions géographiques s'élèvera à plus de 100 %.

Les laissez-passer mensuels à prix réduit d'OC Transpo comprennent : Aînés, Jeunes, EquiPass, Accès, Communauté et A-Card. U-Pass est un laissez-passer automne/hiver pour les étudiants au collège/université. Les laissez-passer mensuels ou annuels STO comprennent : Régulier, Aînés, ECHO, et Fidélité.

Figure 44. Taux d'utilisation des laissez-passer de transport en commun selon l'âge et selon le genre, 2022

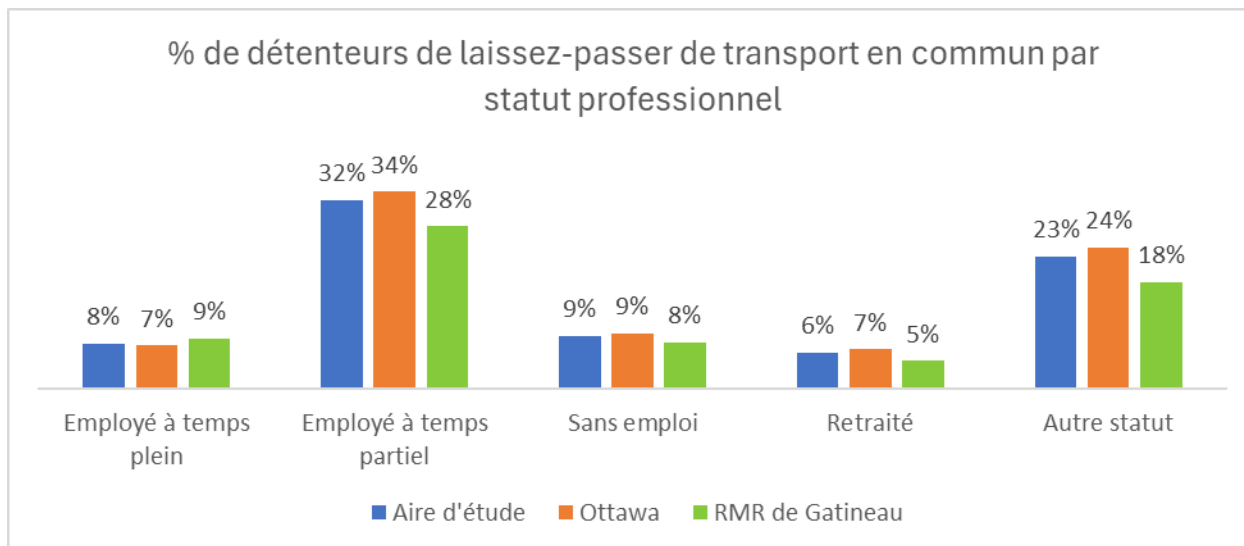




Hommes+ : hommes (et/ou garçons) plus certaines personnes non binaires et certaines qui ont refusé de répondre.

Femmes+ : femmes (et/ou filles) plus certaines personnes non binaires et certaines qui ont refusé de répondre.

Figure 45. Taux d'utilisation des laissez-passer de transport en commun selon le statut professionnel, 2022



Remarque : uniquement les personnes âgées de 5 ans et plus

3.10 Données démographiques mises en évidence selon la sous-zone

Le tableau 19 est un tableau récapitulatif qui combine les données démographiques précédentes pour l'aire d'étude, Ottawa, la RMR de Gatineau et les neuf sous-zones. Il s'agit d'une simple référence à des faits clés, sans commentaire supplémentaire.

Tableau 19. Statistiques démographiques clés selon la sous-zone

	Aire d'étude	Région		Ottawa					RMR de Gatineau			
		Ottawa	RMR de Gatineau	Cœur de centre-ville	Secteur urbain intérieur	Zone urbaine extérieure / Ceinture de verdure	Banlieue	Zone rurale	Centre-ville de Gatineau	Pôles urbains	Reste de Gatineau	Reste de la RMR
Taille de l'échantillon (nombre d'enregistrements de personnes)	69 501	50 469	19 032	4 074	9 091	13 368	18 269	5 667	571	1 346	13 410	3 705
Population dans les logements privés	1 365 700	1 014 460	351 240	70 750	167 770	280 350	402 770	92 820	11 250	29 260	249 010	61 710
Nombre total des 5 ans et plus	1 297 630	965 480	332 150	68 780	160 620	266 760	380 840	88 480	10 880	27 720	235 120	58 430
Personnes 16 ans et plus (ON)/14 ans et plus (QC)	1 125 980	834 450	291 520	65 270	142 750	233 030	317 790	75 630	10 220	25 100	204 720	51 490
Travailleurs vivant dans la zone	736 580	548 510	188 070	46 600	92 290	144 350	215 970	49 290	6 400	15 210	133 300	33 150
Travailleurs à temps partiel	128 610	98 940	29 680	9 590	16 060	28 230	35 840	9 230	930	2 230	21 870	4 650
Moins de 15	17 %	17 %	18 %	7 %	14 %	16 %	20 %	17 %	10 %	15 %	19 %	18 %
15 à 24	12 %	13 %	11 %	17 %	11 %	14 %	13 %	11 %	13 %	11 %	11 %	9 %
25 à 44	28 %	28 %	28 %	41 %	30 %	27 %	27 %	21 %	38 %	28 %	28 %	25 %
45 à 64	27 %	27 %	28 %	21 %	26 %	25 %	27 %	32 %	23 %	25 %	27 %	32 %
65 ans et plus	16 %	16 %	15 %	14 %	20 %	18 %	13 %	18 %	17 %	21 %	15 %	16 %
% admissible ayant un permis de conduire	88 %	87 %	88 %	81 %	84 %	85 %	90 %	95 %	79 %	87 %	88 %	92 %
% avec un laissez-passer de transport en commun	13 %	13 %	11 %	21 %	15 %	16 %	11 %	3 %	22 %	12 %	12 %	4 %
% Travaillant à temps plein	47 %	47 %	48 %	54 %	47 %	44 %	47 %	45 %	50 %	47 %	47 %	49 %
% Travaillant à temps partiel	10 %	10 %	9 %	14 %	10 %	11 %	9 %	10 %	9 %	8 %	9 %	8 %
% Sans emploi	2 %	2 %	2 %	3 %	2 %	3 %	2 %	2 %	2 %	3 %	2 %	2 %
% Retraité	19 %	18 %	20 %	15 %	21 %	20 %	15 %	21 %	20 %	24 %	19 %	21 %
% Autre	22 %	23 %	21 %	14 %	19 %	23 %	26 %	22 %	19 %	18 %	22 %	21 %
% avec lieu de travail habituel	80 %	79 %	82 %	82 %	80 %	80 %	78 %	79 %	80 %	86 %	82 %	81 %



3.11 Résumé : principaux points à retenir

Ce chapitre se termine par une sélection de points à retenir tirés de l'examen des ménages et des facteurs démographiques qui déterminent les choix de déplacement.

Plusieurs points clés à retenir sont présentés ci-dessous :

1. **Le nombre de travailleurs (navetteurs potentiels) a augmenté plus rapidement que la population, les ménages et les véhicules depuis 2011.**
2. Dans l'ensemble de l'aire d'étude, **les rapports entre ces indicateurs ont été relativement stables.** Cependant, les changements variaient entre les ménages d'Ottawa et les ménages de la RMR de Gatineau. La taille moyenne des ménages a légèrement augmenté à Ottawa, mais a diminué modérément dans la RMR de Gatineau après 2011, ce qui a entraîné une légère réduction pour l'ensemble de l'aire d'étude. Le nombre moyen de travailleurs par ménage a légèrement augmenté dans l'aire d'étude, en raison d'une augmentation à Ottawa, et ce malgré une baisse dans la RMR de Gatineau. Le nombre moyen de véhicules par travailleur a diminué à Ottawa mais a augmenté dans la RMR de Gatineau.
3. **La cohorte des 25-64 ans**, qui domine la population active et la formation des ménages, **représentait plus de la moitié de la population.** Cependant, la **population des 0-24 ans a augmenté légèrement plus rapidement que la population en âge de travailler**, représentant près d'un quart de la population. **Les personnes âgées (65 ans et plus) constituaient la cohorte à la croissance la plus rapide**, représentant 16 % de la population totale en 2022.
4. **Un peu plus de la moitié (54 %) des résidents admissibles de l'aire d'étude étaient employés.** Il s'agit d'une légère baisse depuis 2011 (57 %), bien que **le nombre total de travailleurs ait augmenté de près de 12 %.** Le nombre de travailleurs à temps plein a augmenté de 15 %, tandis que le nombre de travailleurs à temps partiel a diminué de 2,5 %. **Le nombre d'étudiants a augmenté plus rapidement que la population des 0-24 ans.**
5. **Le navettage pour se rendre au travail a continué d'être une composante importante des déplacements en période de pointe.** Cependant, **les lieux de travail ont changé au cours de la pandémie.** Les trois quarts des travailleurs avaient un lieu de travail habituel à l'extérieur de la maison en 2022. À la suite de la pandémie, un peu moins de la moitié (45 %) des travailleurs à temps plein ayant des lieux de travail habituels à l'extérieur de la maison avaient des modalités de travail hybrides. **La moitié de tous les travailleurs ayant un lieu de travail habituel ont télétravaillé au moins une journée de travail au cours de la semaine de travail précédente.** En moyenne, un tiers des travailleurs ayant un lieu de travail habituel travaillaient à domicile en 2022. **La part des travailleurs qui travaillent exclusivement à domicile a triplé, passant de 6 % en 2011 à 19 % en 2022.** Environ

7 % des travailleurs n'avaient pas de lieu de travail fixe.

6. Historiquement, l'aire d'étude a eu plus d'emplois que de travailleurs résidents, le déficit étant comblé par les travailleurs qui vivent dans les zones adjacentes en dehors de l'aire d'étude. Dans l'aire d'étude, **Ottawa a continué d'être un importateur net de déplacements professionnels, ayant plus d'emplois que de résidents actifs. La RMR de Gatineau a continué d'être un exportateur net de déplacement professionnels, avec plus de résidents actifs que d'emplois, et même si le ratio emplois/travailleurs résidents a augmenté, la RMR de Gatineau a tout de même généré un important navettage pour se rendre au travail vers Ottawa.**
7. **La plupart (85 %) des étudiants de l'aire d'étude ont assisté à des cours en personne en 2022, 5 % n'assistant qu'à des cours en ligne/virtuels et les 10 % restants à une combinaison des deux.**
8. **La disponibilité des véhicules pour les ménages est restée répandue, 88 % des ménages de l'aire d'étude (et 92 % de tous les ménages de la RMR de Gatineau) ayant accès à au moins un véhicule. Il y avait plus de ménages ayant un véhicule et moins de ménages sans véhicule et ménages ayant plus de 2 véhicules.**
9. En moyenne, il y avait **1,14 véhicule par travailleur – chiffre plus que suffisant pour servir les travailleurs (qui ont tendance à avoir la priorité pour le véhicule domestique) et les autres membres de la famille. Malgré cela, il y a eu une légère réduction de la dépendance à l'égard des véhicules**, comme en témoigne la légère augmentation du nombre de ménages « ayant un véhicule » (ceux qui ont moins de véhicules que de travailleurs) et de ménages « actifs » sans voiture dans l'aire d'étude.
10. **Les véhicules « verts » à carburant alternatif représentaient 6 % du parc de véhicules en 2022, dont 3 % étaient des véhicules hybrides rechargeables et électriques.**
11. **Les personnes ont commencé à conduire plus tôt et ont conservé leurs permis plus longtemps**, par rapport à 2011. De plus en plus de jeunes obtiennent leur permis de conduire et les personnes âgées conservent leur permis plus longtemps. Un peu plus de 3 % des ménages comptaient au moins un membre avec une adhésion à un service d'autopartage en 2022.
12. **Un peu plus de 6 % des résidents de l'aire d'étude ont indiqué qu'ils avaient une condition cognitive ou physique qui avait une incidence sur leur capacité de déplacement.**
13. **L'accès des ménages à un vélo pour adultes était répandu, mais moins que l'accès aux véhicules. L'utilisation du vélo et du véhicule avait tendance à être complémentaire, ce qui signifie qu'aucun des deux modes ne se substituait**

complètement à l'autre.

14. Dans l'ensemble, 13 % des résidents de l'aire d'étude avaient un laissez-passer de transport en commun, avec une incidence similaire dans les RMR d'Ottawa et de Gatineau. **Les laissez-passer de transport en commun sont plus fréquents chez les jeunes (dont beaucoup ont accès à des laissez-passer subventionnés par l'école),** à 19 % des résidents des 10-14 ans, 47 % des résidents des 15-19 ans et 40 % de ceux des 20-24 ans. L'incidence tombe à seulement 6 % - 7 % pour tous les âges de 35 ans et plus. Les travailleurs à temps partiel sont plus susceptibles d'avoir des laissez-passer de transport en commun (à 32 %), comparativement à 8 % des travailleurs à temps plein, 9 % des personnes sans emploi et 6 % des retraités.

4 LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS

4.1 Vue d'ensemble

Dans cette section, nous présentons les grandes caractéristiques des déplacements d'après l'enquête de 2022 et nous les comparons aux enquêtes précédentes. Cet exposé décrit essentiellement les déplacements-personnes, soit les déplacements effectués par des particuliers par opposition aux véhicules ou aux modes de transport qu'utilisent les particuliers pour faire leurs déplacements. Nous décrivons le total des déplacements, les taux des déplacements, les motifs de déplacement et les indicateurs des activités relatives aux déplacements. Nous présentons les parts modales dans la section 4.3.

Il convient de noter ce qui suit :

- Avant 2011, on tenait compte des déplacements effectués par la population de 11 ans et plus. À partir de 2011, on a capté les déplacements de la population de 5 ans et plus.

Sauf indication contraire, pour assurer l'uniformité avec les précédents rapports des enquêtes du Comité TRANS, quand nous présentons les résultats pour Ottawa et pour la RMR de Gatineau, nous les tabulons pour les résidents d'Ottawa et les résidents de Gatineau (au lieu d'examiner les déplacements à Ottawa et dans Gatineau).

4.2 Total des déplacements et taux de déplacements

4.2.1 Déplacements journaliers

La figure 46 fait état de la comparaison immédiate du total des déplacements journaliers et de la moyenne des taux de déplacements journaliers par personne de 5 ans et plus pour 2011 et 2022. La figure 47 indique ces valeurs depuis 2005 jusqu'en 2022 pour la population de 11 ans et plus, ainsi que les taux de déplacements par ménage. Le tableau 20 apporte d'autres précisions.

Selon l'enquête de 2011, le nombre total de déplacements journaliers effectués par les résidents de l'aire d'étude a augmenté, même si le nombre journalier moyen de déplacements effectués par personne a constamment baissé. Entre 2011 et 2022, **le nombre total de déplacements a continué d'augmenter, mais légèrement seulement**, de 2,9 %, ce qui est nettement inférieur à l'accroissement de 11 % et plus de la population, des travailleurs, des ménages et des véhicules (cf. le tableau 3). Conformément à cette croissance démesurée du total des déplacements, **l'année 2022 a été marquée par une baisse continue du taux moyen des déplacements par personne**, pour la population de 5 ans et plus comme pour celle de 11 ans et plus (2,47 déplacements par personne pour les deux populations),

ainsi que par **une plus forte baisse du taux moyen des déplacements par ménage**, qui a plongé à 5,23 déplacements journaliers par ménage pour la population de 11 ans et plus.³⁷

La réduction du taux des déplacements correspond aux tendances en cours : elle a été quasiment égale depuis 2011 (-8,2 % pour les déplacements par personne de 11 ans et plus et -8,3 % pour les déplacements par ménage). La réduction soutenue au-delà de la pandémie laisse entendre que la baisse des taux de déplacements a pu être renforcée par le télétravail et par les autres changements induits par la pandémie dans les activités journalières de la population.

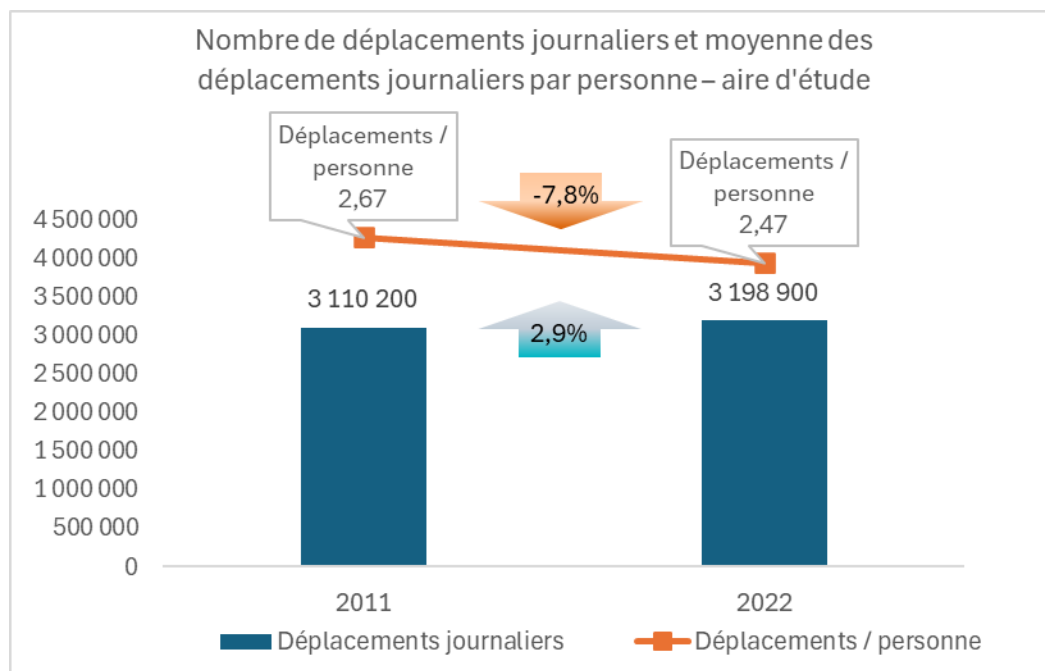
Or, on relève certaines différences entre les résidents d'Ottawa et ceux de la RMR de Gatineau. La figure 48 et le tableau 21 font état de ces différences. Entre 2011 et 2022, le taux de déplacements d'Ottawa pour la population de 5 ans et plus a baissé de 9,2 %, ce qui a ramené à 0,7 % la hausse totale des déplacements des résidents d'Ottawa. Dans la RMR de Gatineau, le taux de déplacements par personne n'a baissé que de 3,0 %, et les déplacements journaliers ont inscrit une hausse correspondante de 10,3 %.³⁸ Même dans ce cas, le taux de 2,50 déplacements des résidents d'Ottawa par personne de 5 ans et plus a été supérieur à celui des résidents de la RMR de Gatineau, soit 2,35 déplacements par personne de 5 ans et plus.

Le tableau 21 indique également que quatre personnes de 5 ans et plus sur cinq s'étaient déplacées à la date de l'enquête; ce chiffre, qui n'a pas bougé depuis 2011 pour Ottawa, a légèrement augmenté dans la RMR de Gatineau.

³⁷ En tenant compte de la population des 5 ans et plus, on a dénombré 5,64 déplacements par ménage de l'aire d'étude en 2022, soit une baisse de 7,5 % par rapport à la moyenne de 6,10 déplacements par ménage en 2011. Veuillez consulter le Tableau 21.

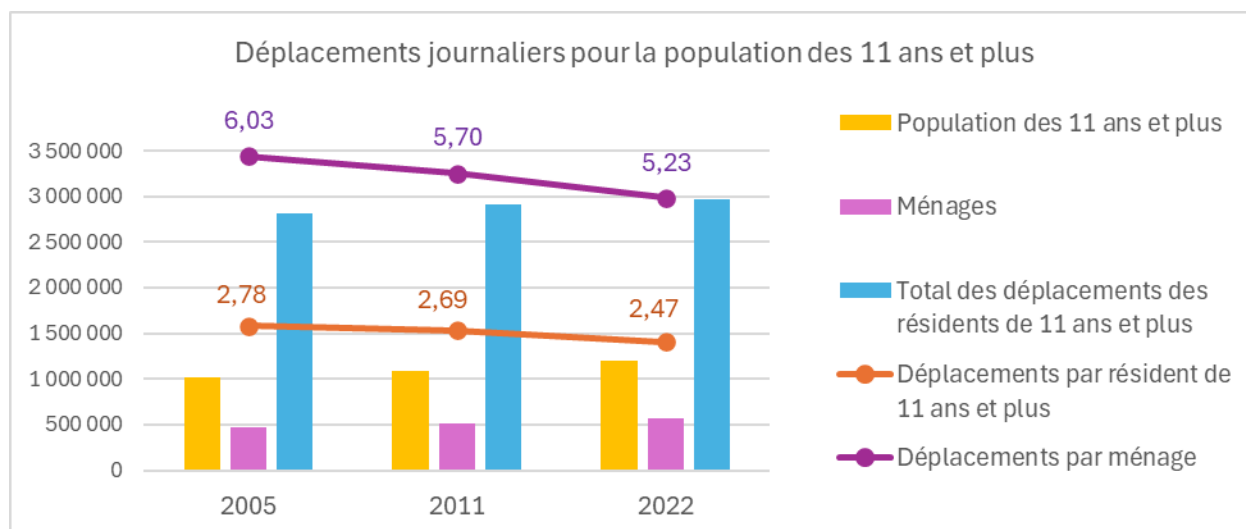
³⁸ Il faut noter que pour la RMR de Gatineau, une partie de la hausse du nombre de déplacements journaliers est probablement attribuable à l'augmentation de la taille de l'aire d'étude, qui regroupe les petites municipalités de la RMR qui ne font pas partie de la MRC des Collines-de-l'Outaouais. Ces municipalités représentent environ 0,6 % de l'ensemble de l'aire d'étude- et 2,3 % de la population de la RMR de Gatineau.

Figure 46. Déplacements journaliers pour la population de 5 ans et plus, aire d'étude, 2011 et 2022



Nombre total de déplacements : tous les déplacements dans l'aire d'étude. Déplacements/personne : déplacements effectués par les résidents de l'aire d'étude.

Figure 47. Déplacements pour la population de 11 ans et plus, aire d'étude, 2005-2022



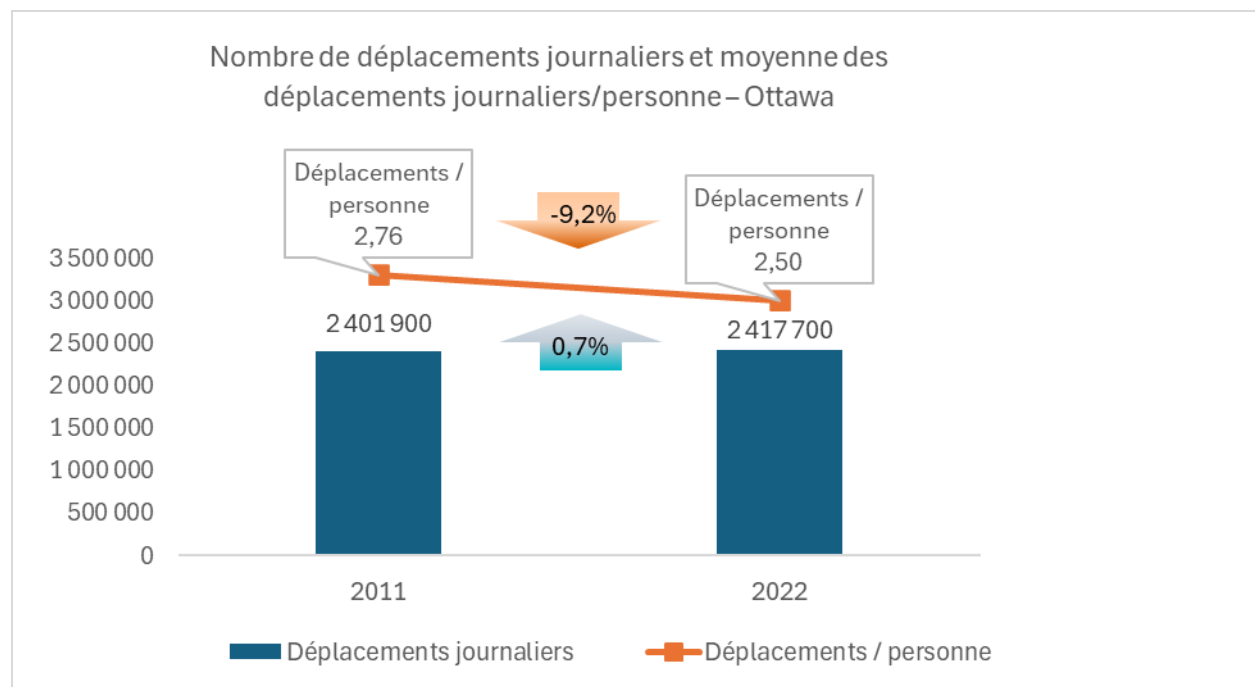
En tenant compte de tous les déplacements effectués dans l'aire d'étude par les résidents de 11 ans et plus de cette aire.

Tableau 20. Détails des déplacements pour la population de 11 ans et plus, aire d'étude, 2005-2022

	Déplacements journaliers			Écart en %		
	2005	2011	2022	6 ans 2005-2011	11 ans 2011-2022	17 ans 2005-2022
Population de 11 ans et plus	1 010 500	1 163 200	1 200 800	7,0 %	11,1 %	18,8 %
Ménages	465 400	510 000	567 200	9,6 %	11,2 %	21,9 %
Total des déplacements des résidents de 11 ans et plus	2 806 200	2 909 000	2 966 300	3,7 %	2,0 %	5,7 %
Déplacements par résident de 11 ans et plus	2,78	2,69	2,47	-3,2 %	-8,2 %	-11,1 %
Déplacements par ménage	6,03	5,70	5,23	-5,4 %	-8,3 %	-13,3 %

En tenant compte de tous les déplacements effectués dans l'aire d'étude par les résidents de 11 ans et plus de cette aire.

Figure 48. Déplacements journaliers de la population des 5 ans et plus, résidents d'Ottawa et de la RMR de Gatineau, 2011 et 2022



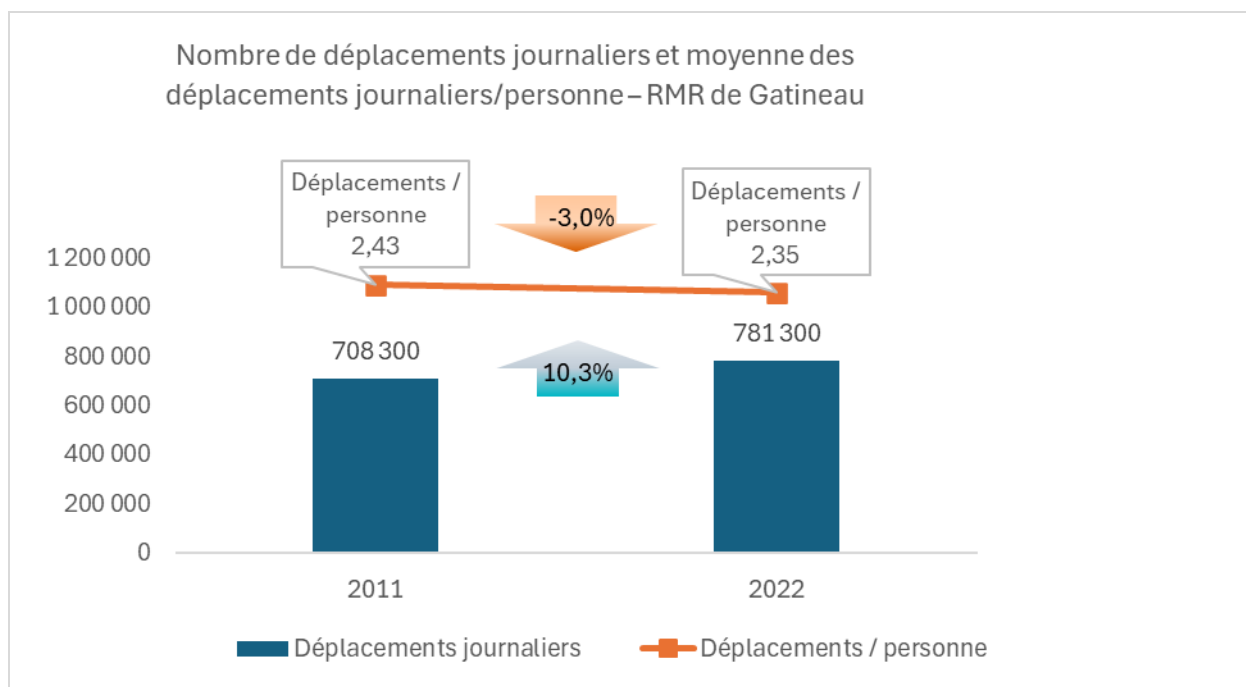


Tableau 21. Déplacements et taux de déplacements de la population de 5 ans et plus, 2011 et 2022

	Aire d'étude		Ottawa		RMR de Gatineau	
	2011	2022	2011	2022	2011	2022
Ménages	510 000	567 200	379 800	414 500	130 200	152 700
Population de 5 ans et plus	1 163 200	1 297 600	871 200	965 500	292 100	332 100
Pourcentage de ceux qui se sont déplacés	79,7 %	79,8 %	80,7 %	79,8 %	76,5 %	79,7 %
Total des déplacements	3 110 200	3 198 910	2 401 878	2 417 651	708 322	781 259
Taux de déplacements des ménages	6,10	5,64	6,32	5,83	5,44	5,12
Taux de déplacements des particuliers	2,67	2,47	2,76	2,50	2,42	2,35

Les taux de déplacement varient selon les sous-zones. Comme indiqué dans la figure 49 et détaillé dans le tableau 21, le taux de déplacement journalier par population de 5 ans et plus était le plus élevé dans le centre-ville d'Ottawa à 2,76 déplacements par population de 5 ans et plus et dans le transect urbain intérieur d'Ottawa, à 2,68 déplacements par population de 5 ans et plus. Les taux de déplacements étaient les plus bas dans le reste de la RMR de Gatineau, à raison de 2,25 déplacements par population de 5 ans et plus, et dans la sous-zone des pôles urbains de la RMR de Gatineau, à raison de 2,27 déplacements par population de 5 ans et plus.

Le transect banlieue d'Ottawa a enregistré les déplacements les plus élevés par ménage, avec 6,49 déplacements par ménage, et dans le transect rural d'Ottawa, avec 6,38 déplacements par ménage, ce qui correspond aux proportions plus élevées de ces transects de grandes tailles (voir la section 3.6.2). Les taux les plus bas ont été enregistrés au centre-ville de Gatineau, avec 3,88 déplacements par ménage, ce qui correspond à la taille moyenne des ménages de cette sous-zone.

Environ quatre résidents sur cinq, âgés de plus de 5 ans, de chaque sous-zone ont voyagé à la date de leur enquête, à des taux compris entre 77 % dans la sous-zone des pôles urbains de la RMR de Gatineau et 83 % dans le centre-ville d'Ottawa.

Veuillez noter que ces taux de déplacement font référence aux déplacements effectués par les résidents de la population de 5 ans et plus de chaque sous-zone, pas nécessairement tous les déplacements effectués à destination ou en provenance de chaque sous-zone. Le lecteur est invité à se reporter à la figure 2 dans le chapitre d'introduction de ce rapport pour une carte des sous-zones.

Figure 49. Détails des déplacements journaliers selon la sous-zone, 2022

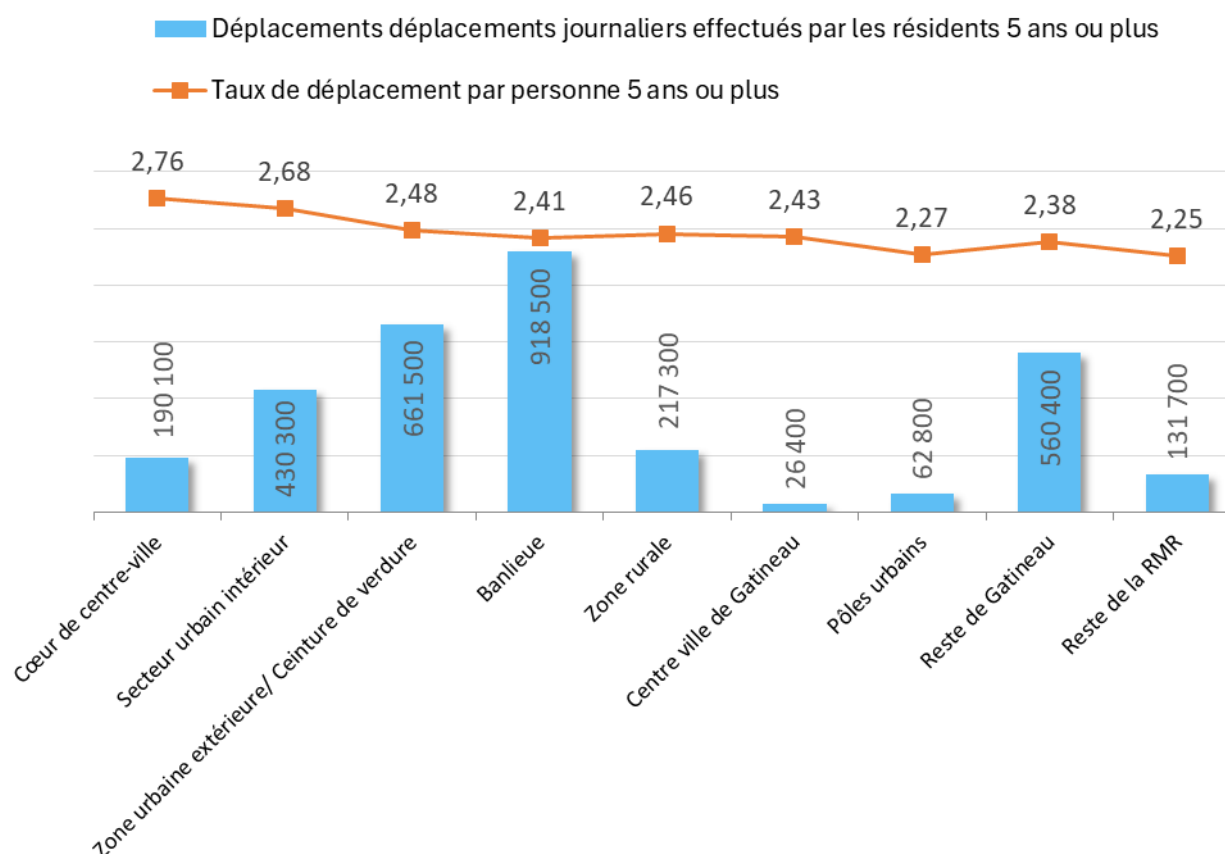


Tableau 22. Déplacements, taux de déplacement et taux de tournées pour la population de 5 ans et plus, selon la sous-zone, 2022

	Aire d'étude	Ottawa	RMR de Gatineau
Ménages	567 200	414 490	152 720
Total des personnes âgées de 5 ans et plus	1 297 630	965 480	332 150
Pourcentage de personnes qui ont voyagé	80 %	80 %	80 %
Nombre total de déplacements	3 198 900	2 417 700	781 300
Taux de déplacement des ménages	5,64	5,83	5,12
Taux de déplacement par personne	2,47	2,50	2,35

	Ottawa					RMR de Gatineau			
	Cœur de centre-ville	Secteur urbain intérieur	Zone urbaine extérieure/ Ceinture de verdure	Banlieue	Zone rurale	Centre-ville de Gatineau	Pôles urbains	Reste de Gatineau	Reste de la RMR
Ménages	43 250	81 070	114 480	141 610	34 070	6 810	14 840	106 370	24 700
Total des personnes âgées de 5 ans et plus	68 780	160 620	266 760	380 840	88 480	10 880	27 720	235 120	58 430
Pourcentage de personnes qui ont voyagé	80 %	80 %	80 %	83 %	81 %	79 %	79 %	80 %	79 %
Nombre total de déplacements	190 100	430 300	661 500	918 500	217 300	26 400	62 800	560 400	131 700
Taux de déplacement des ménages	4,40	5,31	5,78	6,49	6,38	3,88	4,23	5,27	5,33
Taux de déplacement par personne	2,76	2,68	2,48	2,41	2,46	2,43	2,27	2,38	2,25

Remarque : Le tableau présente tous les déplacements effectués dans l'aire de l'étude par les résidents des 5 ans et plus de chaque sous-zone.

4.2.2 Comparaison avec d'autres juridictions

Le tableau 23 compare les taux journaliers de déplacements des personnes et des ménages de l'aire d'étude (qui se rapproche étroitement de la RCN) des enquêtes TRANS sur les déplacements des ménages de 2011 et 2022 avec les taux sélectionnés des enquêtes récentes dans plusieurs autres régions urbaines du Canada et des États-Unis. La comparaison valide ces principales caractéristiques de déplacement, à la fois les caractéristiques les plus récentes et telles qu'elles ont évolué avant et pendant la pandémie.

Toutes les sources sont accessibles au public ou utilisées avec autorisation, bien que toutes les informations ne soient pas disponibles pour toutes les juridictions. Veuillez noter que les différences dans la méthodologie de l'enquête (y compris les approches d'échantillonnage, la méthode d'enquête, la définition d'un déplacement et les âges pour lesquels les déplacements ont été capturés) peuvent affecter les comparaisons.

Tableau 23. Comparaison des taux de déplacement

Ville	Année de l'enquête	Taux de déplacement journalier par personne	Taux de déplacement journalier par ménage	Population *
RCN (aire d'étude)	2022	2,47	5,23	1 365 600
	2011	2,69	5,70	1 233 800
	2005	2,78	6,03	1 150 600
Région de Québec-Lévis	2017	2,57	--	841 404
	2011	2,40	--	827 929
	2006	2,73	--	743 392
Région du Grand Montréal **	2023	2,01	4,44	4 674 080
	2018	2,22	4,97	4 474 181
	2013	2,30	4,13	4 287 629
	2008	2,16	--	3 939 761
Région du Grand Toronto et de Hamilton ***	2022 5+	2,10	5,27	7 154 600
	2022 11+†	1,96	4,61	
	Automne 2021 ††	--	2,60	--
	2016	2,22	5,24	6 813 900
	2011	2,36	5,76	6 577 200
	2006	2,40	5,67	5 871 900
Ville de Kingston	2024	2,69	5,66	157 600
	2019	2,98	6,43	139 600
Région métropolitaine de recensement de Regina	2024	2,67	6,11	252 500
	2009	3,37	--	203 400
Ville de Saskatoon	2023	2,74	5,60	281 700
	2008	3,29	7,42	218 800
Ville de Red Deer	2024	2,48	5,67	94 100
	2016	2,83	6,55	91 900
Ville de Calgary	2022	3,4	8,2	--
	2020	2,8	7,3	--
	2019	3,5	9,3	--
Ville d'Edmonton	2015	3,51	8,54	894 400
	2005	3,63	8,57	712 400

Ville	Année de l'enquête	Taux de déplacement journalier par personne	Taux de déplacement journalier par ménage	Population *
Ville de Vancouver ***	2024	3,17	--	714 600
	2023	3,03	--	687 700
	2022	2,90	--	674 100
	2021	2,85	--	663 900
	2020	2,71	--	--
	2019	3,73	--	--
	2018	3,76	--	--
Okanagan central (région de Kelowna)	2018	3,02	6,67	237 250
	2013	3,22	7,14	220 470
	2007	3,37	7,63	198 870
District régional de la capitale (CRD - région de Victoria)	2022	2,63	5,23	394 000
	2017	3,20	6,35	363 300
	2011	3,30	6,58	338 000
Raleigh-Durham, Caroline du Nord, États-Unis	2022	3,86	--	--
	2021	3,08	--	--
	2018	4,29	--	--
Ensemble de l'État de l'Ohio, États-Unis	2022-2023	3,81	--	--
	2021-2022	3,89	--	--
	2019-2020	4,14	--	--
Minneapolis – St Paul, Minnesota, États-Unis	2021-2022	3,89	--	--
	2018-2019	4,29	--	--
Seattle, Washington, États-Unis	2021	4,10	--	--
	2019	4,19	--	--

Remarques :

* Dans certaines juridictions, les aires de l'étude variaient entre les enquêtes.

** Déplacements par personne âgée de 5 ans et plus. Sources :

Enquête origine-destination 2018, La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal, ARTM, 2020.

Enquête origine-destination 2013, La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal, AMT (aujourd'hui l'ARTM), 2015.

Enquête origine-destination 2008, La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal, AMT (aujourd'hui l'ARTM), 2011.

*** Les résultats de l'enquête sur les transports de demain (« Transportation Tomorrow Survey » ou « TTS ») concernent les déplacements par personne âgée de 11 ans et plus, sauf indication contraire. La définition du déplacement par l'enquête sur les transports de demain dans tous les cycles d'enquête n'inclut pas les arrêts fortuits de moins de 15 minutes (tels que l'arrêt pour l'essence ou un service au volant café) sur le chemin d'une destination principale. Au cours des cycles 2016 et antérieurs, les déplacements à pied pour un motif autre que le navettage n'ont pas été capturés, et l'âge pour la capture des déplacements était de 11 ans et plus. En 2022, les déplacements pour les personnes de 5 ans et plus ont été capturés.

Sources :

Résultats préliminaires de l'enquête sur les transports de demain 2022 présentés avec l'autorisation du ministère des

Transports de l'Ontario.

RA Malatest, « *TTS 2016: 2016, 2011, 2006, 1996 and 1986 Travel Summaries for the Greater Toronto & Hamilton Area*, MTO, 2018 » (Enquête sur les transports de demain 2016 : Résumés des déplacements de 2016, 2011, 2006, 1996 et 1986 pour la région du Grand Toronto et de Hamilton), MTO, 2018. Les taux de déplacements-personnes montrés ont été fournis uniquement à une seule décimale.

[†] Enquête sur les transports de demain des personnes de 11 ans et plus de 2022 est destinée à être comparée aux cycles de l'enquête sur les transports de demain précédents. Elle filtre le résultat de 2022 pour les personnes âgées de 11 ans et plus et filtre les déplacements à pied pour un motif autre que le navettage qui n'auraient pas été capturés en 2016 et lors de cycles antérieurs.

^{††} Très petit échantillon. Résultats non pondérés. Source : « *COVID-19 influenced Households' Interrupted Travel Schedules (COVHITS) Survey: Fall 2021 Cycle Report* » (Enquête sur les horaires de déplacements interrompus des ménages influencés par la COVID-19 (COVHITS) : Rapport du cycle d'automne 2021), Université de Toronto, 31 décembre 2021.

^{†††} Petit échantillon (enquête par panel) d'adultes de 18 ans et plus. Source : « *2022 Vancouver Transportation Fall Survey, Final Report* » (Enquête d'automne 2022 sur les transports à Vancouver, rapport final), ville de Vancouver, juillet 2023.

Autres sources (d'est en ouest) :

- *Enquête origine-destination 2017, La mobilité des personnes dans la région de Québec-Lévis, Faits saillants*, MTMD, 2019.
- Ville de Calgary, données non publiées provenant d'enquêtes par panel. Utilisé avec l'autorisation de la ville de Calgary. Les taux affichés n'ont été fournis qu'à une seule décimale. Cette étude rapporte chaque segment d'un déplacement multimode comme un déplacement individuel.
- Résultats non encore publiés du rapport de l'Enquête sur les déplacements des ménages à Kingston de 2024, de l'Enquête sur les déplacements des ménages à Regina de 2024 et de l'Enquête sur les déplacements des ménages à Red Deer de 2024, avec l'autorisation de la ville de Kingston, de la ville de Regina et de la ville de Red Deer, respectivement.
- RA Malatest en collaboration avec David Kriger Consultants Inc., « *2015 Edmonton and Region Household Travel Survey, Summary Report* » (2015 Enquête sur les déplacements des ménages d'Edmonton et de la région, Rapport sommaire), Ville d'Edmonton, 2018.
- RA Malatest en collaboration avec David Kriger Consultants Inc., « *Capital Region District (CRD) [of British Columbia] Origin Destination Household Travel Survey* » (District régional de la capitale de la Colombie-Britannique (CRD), Enquête Origine-Destination sur les déplacements des ménages 2022, rapport final), septembre 2023.
- Données d'enquêtes américaines fournies par Resource Systems Group.

La comparaison montre que **les taux de déplacements des personnes et des ménages de l'aire d'étude sont comparables à ceux des autres zones urbaines**, bien que les taux varient et que les taux américains sont généralement plus élevés que ceux de la plupart de leurs homologues canadiens.³⁹ Veuillez noter que les enquêtes menées aux États-Unis présentent souvent des différences méthodologiques importantes par rapport aux enquêtes canadiennes, souvent avec des objectifs de taux d'échantillonnage et des taux de réponse plus faibles, et des différences dans les méthodes de recrutement (par exemple, l'utilisation d'échantillons de courriels supplémentaires), les méthodes d'enquête, les approches de pondération et de traitement des données, et/ou peuvent avoir des définitions différentes de ce qui constitue un déplacement. Les enquêtes canadiennes les plus similaires à l'enquête TRANS 2022 en matière d'échantillonnage et de méthodes d'enquête comprennent les enquêtes les plus récentes réalisées à Montréal, dans la région de Hamilton du Grand

³⁹ Les enquêtes menées aux États-Unis ont été recueillies via une application pour téléphone intelligent et des enquêtes en ligne. Source : *Taux des déplacements avant et après la pandémie*, Mémoire de Resource Systems Group aux consultants, 29 décembre 2023.

Toronto, à Saskatoon, à Edmonton et dans le District régional de la capitale de la Colombie-Britannique (CRD – région de Victoria) et le centre de l'Okanagan (région de Kelowna). Même lorsqu'il existe des différences dans les méthodes, les résultats au fil du temps peuvent encore expliquer les tendances communes.

Les données comparatives montrent également que les **taux de déplacements des personnes et des ménages étaient en baisse avant la pandémie** dans plusieurs régions urbaines. La région du Grand Montréal, la région du Grand Toronto et de Hamilton, Edmonton, le District régional de la capitale de la Colombie-Britannique (CRD) et Vancouver montrent des signes de réduction des taux de déplacements des personnes et/ou des ménages avant la pandémie. La région de Québec-Lévis affiche un rebond après une baisse.

Les réductions des taux se sont poursuivies tout au long de la pandémie, bien qu'elles puissent se redresser dans certaines régions urbaines. Vancouver, le CRD et trois des enquêtes menées au États-Unis montrent des réductions continues des taux de déplacements-personne post-pandémie par rapport aux taux pré-pandémie. D'autre part, les données de Calgary montrent une reprise presque complète du taux de déplacement-personne post-pandémie, bien que le taux des ménages reste inférieur. Le taux de déplacement-personne de Raleigh-Durham s'est également rétabli, bien qu'il soit encore inférieur à son niveau d'avant la pandémie. L'enquête de la RGTH 2021, bien qu'il s'agisse d'un très petit échantillon, fournit des preuves de la baisse extrême des déplacements pendant la pandémie.

La tendance la plus claire est fournie par la ville de Vancouver. Ces enquêtes annuelles réalisées sur de petits échantillons (panel) reflètent des taux de déplacements journaliers stables avant la pandémie (3,73 déplacements journaliers en 2019). La chute précipitée de 2020 à 2,71 déplacements-personnes journaliers s'est lentement rétablie, bien que le taux de 2,90 déplacements-personnes journaliers en 2022 soit encore bien inférieur au taux de 2019.⁴⁰

4.2.3 Déplacements journaliers par caractéristiques du ménage

Le tableau 24 résume la façon dont les taux de déplacement varient en fonction des principales caractéristiques du ménage. Historiquement, les taux de déplacement ont généralement varié en fonction d'indicateurs au niveau du *ménage* tels que le type de logement, le revenu et l'accès aux véhicules. Les taux de déplacement par ménage peuvent

⁴⁰ Enquête d'automne 2022 sur les transports à Vancouver, rapport final, ville de Vancouver, juillet 2023. Bien qu'elle soit la seule à fournir des profils de déplacements annuels, il convient de noter que la taille des échantillons de l'enquête est petite par rapport aux autres enquêtes à l'échelle régionale citées dans cette discussion.

en outre varier lorsqu'ils sont mesurés au niveau de la personne, par exemple, lorsqu'ils sont distingués par la taille du ménage et le type de ménage.⁴¹

- Les taux moyens de déplacements-personnes les plus élevés concernaient les parents célibataires ayant un ou plusieurs enfants âgés de 0-17 ans, les personnes dont le revenu du ménage était supérieur à 150 000 \$ et les personnes vivant dans des ménages comptant quatre personnes.
- Les taux moyens de déplacements-personnes les plus faibles concernaient les personnes vivant dans des ménages comptant trois adultes ou plus et sans enfants, les personnes vivant dans des ménages sans travailleurs, les personnes vivant dans des ménages sans véhicules et celles dont le revenu du ménage se situait entre 35 000 \$ et 70 000 \$.
- Les taux de déplacements des ménages les plus élevés concernaient les ménages comptant cinq personnes et plus, et les taux de déplacements des ménages les plus bas concernaient les ménages de personnes seules et les ménages sans travailleurs.

Ces hauts et ces bas de l'aire d'étude se sont largement vérifiés pour Ottawa et la RMR de Gatineau.

Tableau 24. Nombre total de déplacements journaliers et taux de déplacement par caractéristiques du ménage, population de 5 ans et plus, 2022

Caractéristiques du ménage	Aire d'étude			Ottawa			RMR de Gatineau		
	Déplacements effectués par des résidents	Taux de déplacement du ménage	Taux de déplacement de la personne	Déplacements effectués par des résidents	Taux de déplacement du ménage	Taux de déplacement de la personne	Déplacements effectués par des résidents	Taux de déplacement du ménage	Taux de déplacement de la personne
Aire d'étude	3 198 900	5,64	2,47	2 417 700	5,83	2,50	781 300	5,12	2,35
Taille du ménage									
1 personne	427 000	2,55	2,55	312 200	2,64	2,64	114 800	2,31	2,31
2 personnes	878 300	4,65	2,33	661 300	4,81	2,41	217 000	4,21	2,11
3 personnes	561 100	6,63	2,38	422 000	6,73	2,40	139 100	6,35	2,32
4 personnes	775 100	9,71	2,66	588 500	9,70	2,65	186 600	9,75	2,70
5 personnes et plus	557 400	12,11	2,46	433 600	12,20	2,47	123 800	11,82	2,45

⁴¹ Le type de ménage fait référence à la composition du ménage : nombre d'adultes et nombre d'enfants, présence ou non de travailleurs dans le ménage.

Caractéristiques du ménage	Aire d'étude			Ottawa			RMR de Gatineau		
	Déplace-ments effectués par des résidents	Taux de déplace-ment du ménage	Taux de déplace-ment de la personne	Déplace-ments effectués par des résidents	Taux de déplace-ment du ménage	Taux de déplace-ment de la personne	Déplace-ments effectués par des résidents	Taux de déplace-ment du ménage	Taux de déplace-ment de la personne
Type de logement									
Maison	1 681 800	6,96	2,48	1 263 000	7,29	2,52	418 800	6,12	2,37
Appartement situé dans un bâtiment de 5 étages et plus	298 800	3,51	2,40	275 900	3,54	2,40	22 800	3,21	2,30
Appartement situé dans un bâtiment de moins de 5 étages	324 400	3,85	2,44	180 200	4,13	2,64	144 200	3,55	2,23
Autres logements plain-pied	894 000	5,72	2,48	698 500	5,84	2,49	195 400	5,34	2,42
Revenu du ménage									
Moins de 35 000 \$	171 900	5,72	2,48	126 300	5,84	2,49	45 600	5,34	2,42
5 000 \$ à < 70 000 \$	394 500	3,31	2,04	275 900	3,65	2,13	118 600	2,64	1,83
70 000 \$ à < 100 000 \$	530 400	3,65	2,21	376 800	3,83	2,29	153 500	3,29	2,05
100 000 \$ à < 150 000 \$	826 600	4,71	2,42	614 900	4,70	2,44	211 700	4,74	2,36
Plus de 150 000 \$	1 275 500	6,09	2,52	1 023 700	6,08	2,53	251 900	6,11	2,50
Type de ménage									
Personne seule	427 533 000	2,55	2,55	312 200	2,64	2,64	114 800	2,31	2,31
Deux adultes, sans enfants	839 800	4,62	2,31	637 000	4,79	2,39	202 700	4,16	2,08
Trois adultes ou plus, sans enfant	434 500	6,87	1,98	355 000	7,02	2,00	79 500	6,26	1,88
Parent célibataire, un ou plusieurs enfants âgés de 0-17 ans	103 800	7,22	2,95	61 100	7,28	2,97	42 600	7,15	2,93
Deux adultes, un ou plusieurs enfants âgés de 0-17 ans	1 076 500	9,63	2,85	801 100	9,77	2,89	275 400	9,26	2,74
Trois adultes ou plus, un ou plusieurs enfants âgés de 0-17 ans	317 400	11,27	2,38	251 200	11,28	2,38	66 200	11,21	2,38
Possession d'un véhicule									
Aucun véhicule domestique	213 400	3,06	2,17	184 500	3,21	2,22	29 000	2,35	1,90
Au moins un véhicule	2 985 500	6,00	2,49	2 233 200	6,25	2,53	752 300	5,36	2,37

Caractéristiques du ménage	Aire d'étude			Ottawa			RMR de Gatineau		
	Déplacements effectués par des résidents	Taux de déplacement du ménage	Taux de déplacement de la personne	Déplacements effectués par des résidents	Taux de déplacement du ménage	Taux de déplacement de la personne	Déplacements effectués par des résidents	Taux de déplacement du ménage	Taux de déplacement de la personne
Ménages avec travailleurs par rapport aux ménages sans travailleurs									
Aucun travailleur	459 400	3,36	2,15	344 200	3,55	2,26	115 300	2,89	1,88
1 travailleur	806 400	4,33	2,48	603 700	4,48	2,51	202 700	3,93	2,38
2 travailleurs ou plus	1 933 100	7,92	2,55	1 469 800	8,04	2,57	463 300	7,57	2,49

L'ombrage bleu met en évidence des valeurs plus élevées. L'intensité de la nuance augmente au fur et à mesure que la valeur s'approche de la valeur la plus élevée.

4.2.4 Déplacements journaliers par caractéristiques démographiques

Le tableau 25 examine comment les déplacements journaliers et les taux de déplacements-personnes varient selon le statut professionnel, le statut d'étudiant, le genre et le groupe d'âge. Le tableau montre que les taux de déplacements étaient les plus élevés pour les personnes de la cohorte des 35-44 ans (c.-à-d. les personnes qui sont généralement au milieu de leur carrière professionnelle et qui ont un ménage établi), les travailleurs ayant un lieu de travail habituel à l'extérieur de la maison et les travailleurs à temps plein et à temps partiel. Parmi les étudiants, les étudiants à temps partiel de niveau postsecondaire affichaient les taux de déplacement les plus élevés. Les taux de déplacement les plus bas étaient associés aux personnes de 85 ans et plus. Il est intéressant de noter que les taux de déplacements-personnes des personnes travaillant exclusivement à domicile étaient les plus bas de tous les travailleurs, et à peine plus élevés que ceux des personnes qui n'étaient pas des travailleurs. Dans l'ensemble, les hauts et les bas de l'aire d'étude se sont généralement vérifiés pour Ottawa et la RMR de Gatineau.

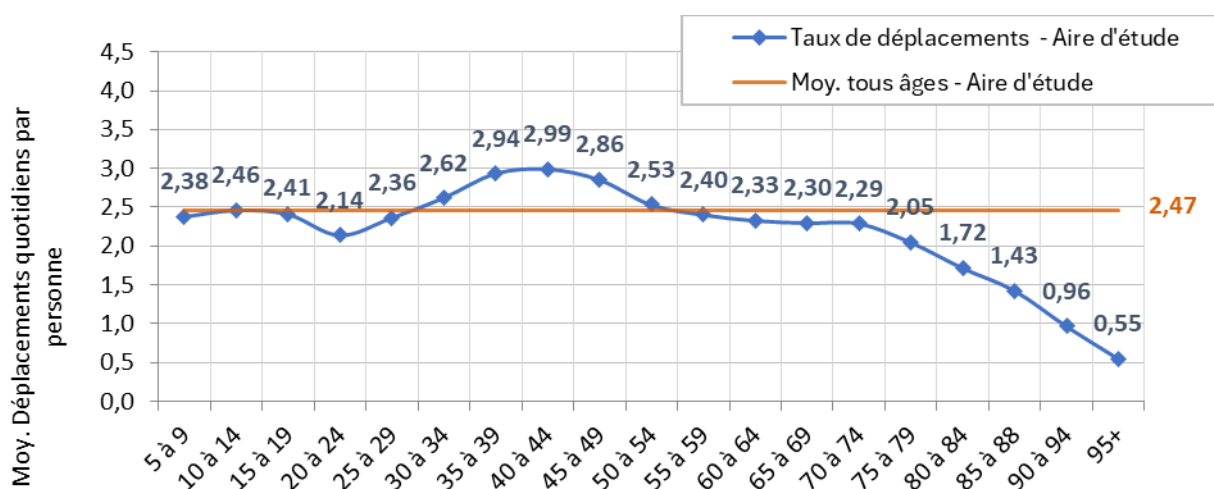
Tableau 25. Nombre total de déplacements journaliers et taux de déplacements par caractéristiques démographiques, population de 5 ans et plus, 2022

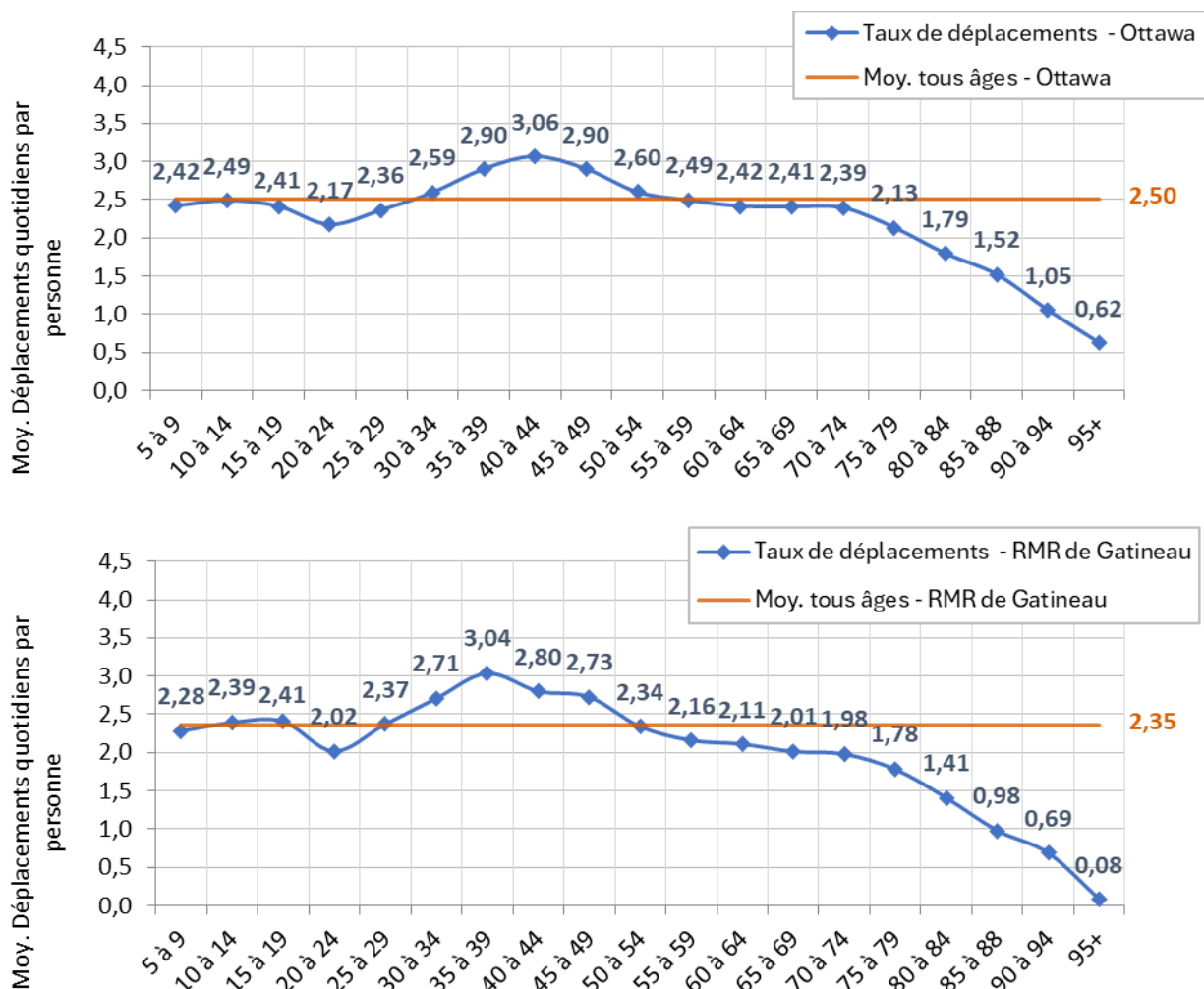
	Aire d'étude		Ottawa		RMR de Gatineau	
	Déplacements journaliers	Taux de déplacement de la personne	Déplacements journaliers	Taux de déplacement de la personne	Déplacements journaliers	Taux de déplacement de la personne
Aire d'étude	3 198 900	2,47	2 417 700	2,50	781 300	2,35
Selon le statut professionnel						
Travail à temps plein	1 624 100	2,67	1 211 800	2,70	412 300	2,60
Travail à temps partiel	341 300	2,67	267 400	2,71	73 900	2,52
Sans emploi	49 100	1,69	38 900	1,74	10 200	1,50
Autre (y compris les étudiants de 15 ans et plus qui ne travaillent pas)	271 500	2,14	216 900	2,15	54 700	2,10
Retraités	514 400	2,13	390 000	2,23	124 400	1,88
non applicable (5-14 ans)	398 600	2,42	292 700	2,45	105 900	2,34
Par lieu de travail						
N'est pas un travailleur	1 231 800	1,96	937 700	2,01	294 100	1,80
Travail exclusivement à domicile	280 300	2,04	220 300	2,08	60 000	1,92
Pas de lieu de travail fixe	137 100	2,68	104 900	2,72	32 200	2,56
Lieu de travail habituel	1 549 600	2,83	1 154 700	2,86	394 900	2,74
Selon le statut d'étudiant						
N'est pas un étudiant	2 446 600	2,32	1 854 900	2,36	591 700	2,18
Étudiant de maternelle à la 12e année/maternelle à la 5e année	513 800	2,46	387 100	2,49	126 600	2,36
EPS Temps plein	197 300	2,33	146 900	2,31	50 400	2,39
EPS Temps partiel	41 200	2,60	28 700	2,57	12 500	2,66
Genre						
Hommes+	1 589 600	2,51	1 198 200	2,55	391 300	2,40
Femmes+	1 609 400	2,42	1 219 400	2,46	390 000	2,31
Groupe d'âge						
05 à 14	398 600	2,42	292 700	2,45	105 900	2,34
15 à 24	384 800	2,27	299 200	2,28	85 700	2,21
25 à 34	473 500	2,49	355 200	2,48	118 300	2,54
35 à 44	552 700	2,96	406 700	2,98	145 900	2,92
45 à 54	486 500	2,69	368 800	2,75	117 700	2,53
55 à 64	440 000	2,37	331 900	2,45	108 100	2,13
65 à 74	303 400	2,30	233 800	2,40	69 600	2,00
75 à 84	139 200	1,93	111 700	2,01	27 500	1,67
85 ans et plus	20 300	1,27	17 700	1,37	2 600	0,86

La figure 50 montre comment le taux de déplacement journalier varie selon les groupes d'âge de 5 ans. Après une légère baisse des déplacements à la fin de l'adolescence et au début de l'âge adulte, les déplacements ont atteint leur pic chez les cohortes des 35-39 ans et des 40-44 ans, ce qui, comme on l'a vu, correspond à une période de la vie où les gens sont actifs dans leur carrière professionnelle et élèvent parfois des enfants - autant de facteurs qui contribuent à augmenter l'activité de déplacement. Après avoir culminé à 2,99 déplacements par personne chez la cohorte des 40-44 ans, le taux moyen de déplacements par personne a diminué progressivement avec l'âge, passant sous la moyenne journalière de 2,47 déplacements par personne chez la cohorte des 55-59 ans, puis commençant à chuter plus fortement chez la cohorte des 70-74 ans.

La tendance générale dans l'ensemble de l'aire d'étude s'appliquait à Ottawa et dans la RMR de Gatineau. Cependant, deux des transitions de la RMR de Gatineau se sont produites chez une cohorte plus jeune que celle d'Ottawa : à Gatineau, le taux de déplacement maximal s'est produit chez la cohorte des 35-39 ans et le taux de déplacement a chuté sous la moyenne journalière chez la cohorte des 50-54 ans.

Figure 50. Taux de déplacements selon l'âge (groupes d'âge de 5 ans), 2022

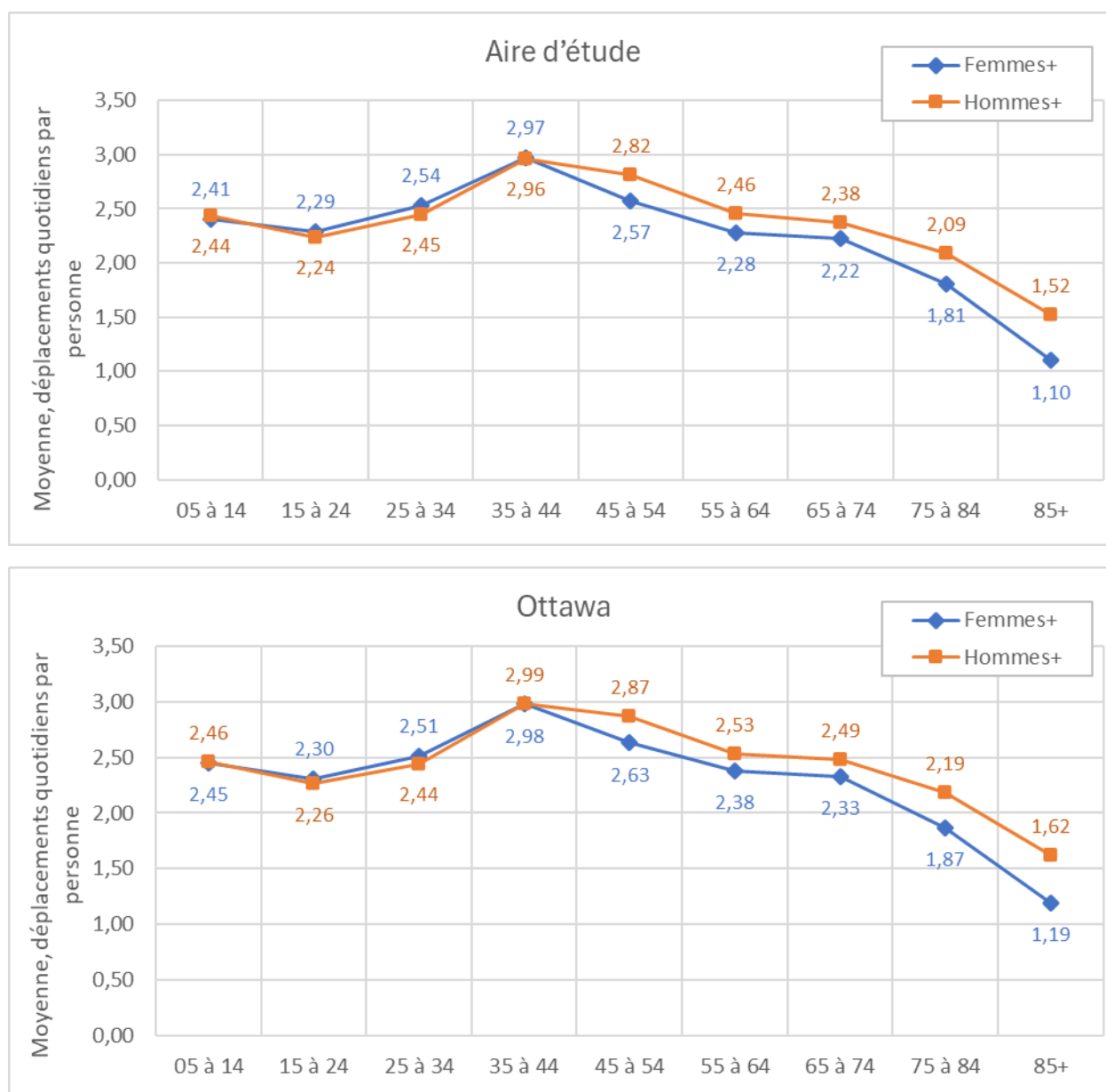


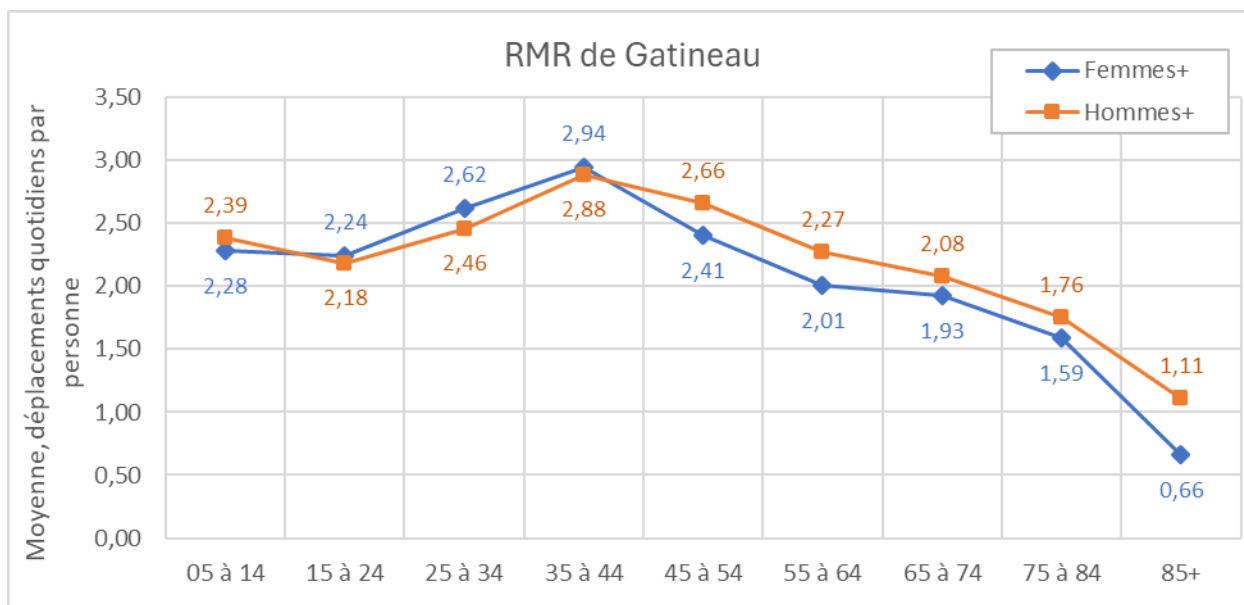


La figure 51 ventile en outre le taux de déplacement dans l'aire d'étude selon le genre, en utilisant des groupes d'âge de 10 ans. Les femmes+ ont eu des taux de déplacement constamment plus élevés chez la cohorte des 35-44 ans, après quoi les hommes+ ont eu des taux de déplacements plus élevés et l'activité de déplacement des femmes a chuté plus rapidement que celle des hommes. Les taux de déplacement les plus élevés dans l'ensemble étaient chez la cohorte 35-44 ans, avec 2,97 déplacements par personne pour les femmes+ et 2,96 déplacements par personne pour les hommes+. Les femmes+ de plus de 85 ans avaient le taux de déplacement le plus bas, avec 1,10 déplacements par personne.

Si l'on examine individuellement la RMR de Gatineau et Ottawa, on constate quelques différences par rapport à la moyenne de l'enquête, mais la tendance générale de l'écart entre les hommes+ et les femmes+ est très similaire.

Figure 51. Taux de déplacement selon le genre et selon l'âge (groupes d'âge de 10 ans), 2022





Hommes+ : hommes (et/ou garçons) plus certaines personnes non binaires et certaines qui ont refusé de répondre.

Femmes+ : femmes (et/ou filles) plus certaines personnes non binaires et certaines qui ont refusé de répondre.

4.2.5 Déplacements selon l'heure du jour

La figure 52 fait état du nombre de déplacements-personnes pour chaque heure du jour en 2011 et 2022 dans l'aire d'étude. Le nombre de déplacements-personnes est indiqué selon l'heure du début. Cette figure répond à trois questions importantes : quelle a été l'évolution de la distribution temporelle et de l'ampleur des déplacements après la pandémie? La période de pointe de l'après-midi a-t-elle commencé plus tôt (ce qui a été le cas dans plusieurs villes canadiennes)? L'activité en milieu de journée a-t-elle progressé (ce qui a aussi été le cas dans certaines villes canadiennes)?

Le profil général des déplacements est resté le même : les pics des navetteurs du matin et de l'après-midi ont inscrit le plus grand nombre de déplacements dans la journée. Comme l'indique le grisé de la figure, la période de pointe du matin s'étendait entre 6 h 30 à 8 h 59 (soit une durée de 2,5 heures), et la période de pointe de l'après-midi s'étendait entre 15 h et 17 h 59 (soit une durée de trois heures).⁴² Comme en 2011, l'augmentation du volume de

⁴² Il faut noter que les périodes de pointe (pics) ont changé en 2022 : ce compte rendu de l'enquête correspond à la définition du nouveau modèle de transport. Dans le compte rendu de l'enquête de 2011 et dans le modèle de transport de 2019, on reprend la même plage horaire pour la définition de la période de pointe du matin; la période de pointe de l'après-midi est toutefois écourtée (puisqu'elle est comprise entre 15 h 30 et 17 h 59), alors que le modèle de transport de 2019 prévoyait une période de pointe de l'après-midi comprise entre 15 h 30 et 18 h 29.

l'après-midi a commencé à 13 h, et l'heure du début de la soirée s'est terminée un peu plus tôt en 2022.⁴³

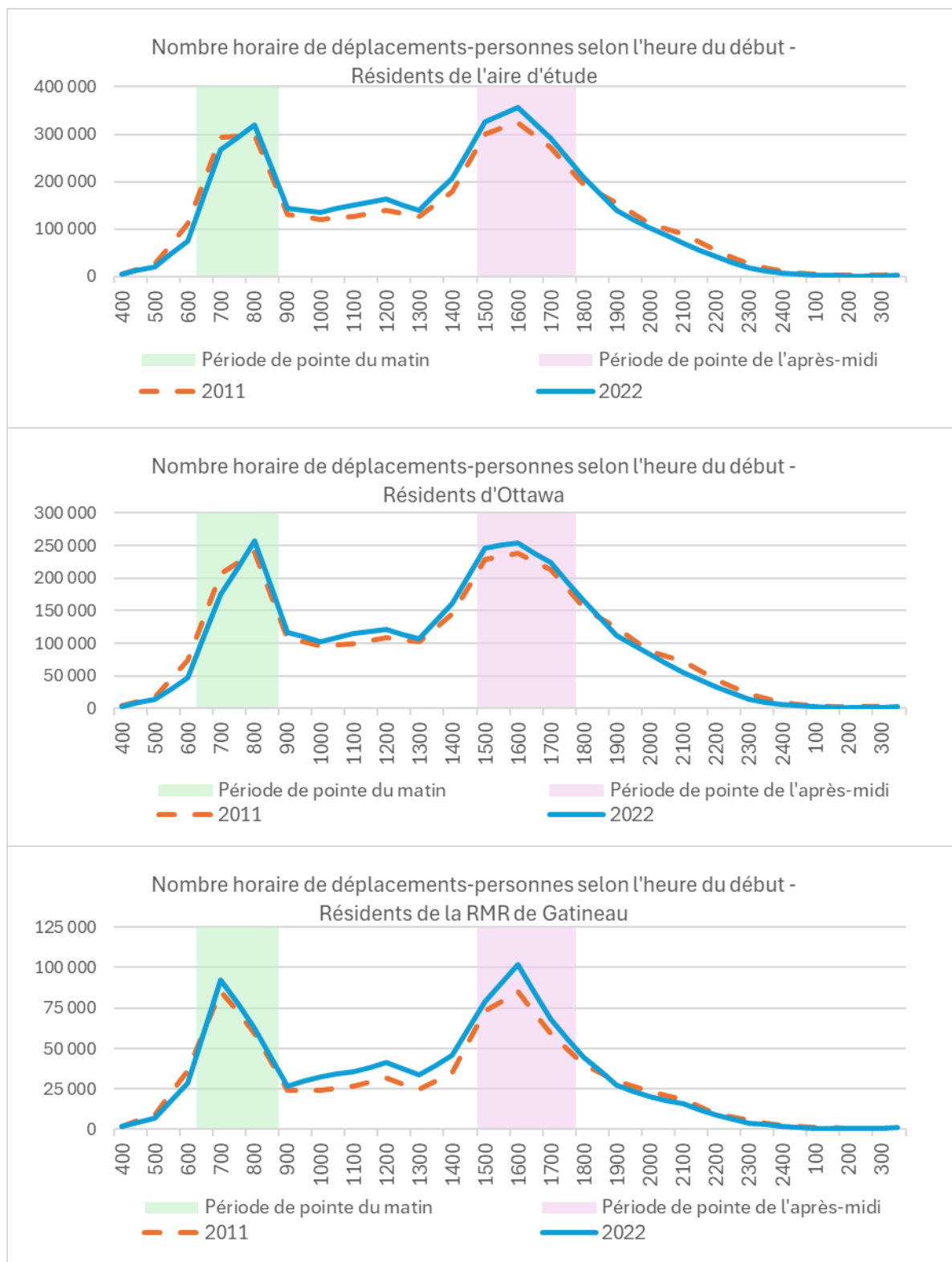
Toutefois, le nombre de déplacements a fléchi durant la période de pointe du matin, en soirée et la nuit, alors qu'on a comptabilisé des hausses à partir de la fin de la période de pointe du matin jusqu'à la fin de la période de pointe de l'après-midi. Les changements les plus notables ont été à partir des heures suivantes :

- 6 h et 7 h le matin à -35 200 déplacements (soit la plus forte baisse horaire individuelle dans la journée) et à -24 500 déplacements respectivement (pour le pic de la période de navettage du matin). Ces baisses s'expliquent par un retard dans les volumes de pointe du matin : on a enregistré une augmentation de 21 900 déplacements à 8 h.
- 11 h, à +24 600 déplacements, midi, à +22 500 déplacements, et 14 h, à +28 000 déplacements (l'heure de pointe du milieu de la journée).
- De 16 h à 18 h, avec des augmentations de +32 800 déplacements à 16 h (soit le plus fort gain horaire individuel), de +18 800 déplacements à 17 h et de +15 600 déplacements à 18 h (pendant le pic du navettage de l'après-midi).
- 19 h, à -15 000 déplacements, et 21 h, à -19 800 déplacements (durant la soirée).
- 22 h, à -12 800 déplacements, et 23 h, à -8 900 déplacements (pendant la fin de la soirée).

Autrement dit, les changements ne se sont pas limités aux heures de déplacements typiques des périodes de pointe. Leur ampleur durant la journée peut s'expliquer par les variations dans le navettage pour se rendre au travail et à l'école, ainsi que par les courses dans les magasins, les soirées dans les restaurants et les bars, les activités sociales et d'autres activités qui se déroulent hors des pics du navettage.

⁴³ Il faut noter que pour les besoins de la clarté visuelle et pour faciliter la lecture du texte, la figure 52 fait état des heures selon le format de 24 heures. Ainsi, 6 h de l'avant-midi correspond à 0600, et 17 h à 1700.

Figure 52. Nombre de déplacements personnes selon l'heure du jour, population des 5 ans et plus, 2011 et 2022



Il faut noter que ces données sont agrégées selon l'heure. Une analyse plus précise des données pour l'aire d'étude par période de 15 minutes nous apprend que l'heure la plus achalandée dans la période de pointe du matin est comprise entre 7 h 30 et 8 h 29, ce qui donne 346 500 déplacements. L'heure la plus achalandée de la période de pointe de l'après-midi (et l'heure la plus achalandée de la journée) est comprise entre 15 h 45 et 16 h 44, ce qui donne 367 200 déplacements. Par rapport à 2011, ces heures accusent un retard de 15 minutes dans le matin et une avance de 15 minutes dans l'après-midi respectivement.

Enfin, il faut noter que la baisse horaire la plus importante, pour la période qui a commencé à 6 h, était cohérente dans l'ensemble de l'aire d'étude. Si on fait la répartition de la baisse de 35 200 déplacements à partir de 6 h, on obtient -27 200 déplacements à Ottawa et 8 000 déplacements dans la RMR de Gatineau. Toutefois, le gain horaire le plus important s'est produit à différents moments de la journée. Le gain horaire le plus important à Ottawa était de +18 500 déplacements à 8 h. Dans la RMR de Gatineau, le gain horaire le plus important était de +16 300 déplacements à 16 h. Ces heures correspondent respectivement aux heures de pointe du navettage pour le matin et l'après-midi.

La figure 53 montre comment les habitudes de déplacement varient en fonction de l'heure de la journée entre les adultes qui travaillent et ceux qui ne travaillent pas et les enfants de 5 à 17 ans dans l'aire d'étude. La figure 54 et la figure 55 montrent les mêmes informations pour Ottawa et la RMR de Gatineau respectivement. Comme prévu, les heures de pointe de déplacement pour les travailleurs et les enfants se sont produites pendant les heures de pointe des navetteurs, ce qui correspond à leurs navettages entre le domicile et le lieu de travail et entre le domicile et l'école, respectivement⁴⁴ Cependant, alors qu'il y avait encore une certaine activité des travailleurs entre les deux pics de navettage (y compris les déplacements liés au travail), les déplacements des enfants ont chuté à des volumes proches de zéro pendant cette période, ce qui correspond à leur présence à l'école. L'heure de pointe du matin a eu lieu à 8 heures pour les travailleurs et les enfants (étudiants). Cependant, l'heure de pointe de l'après-midi pour les étudiants a eu lieu à 15 h et une heure plus tard pour les travailleurs. Les pics respectifs de l'après-midi ont été les plus importants pour les étudiants et les travailleurs.

Les déplacements effectués par des adultes non actifs ont atteint un pic au cours de la période de midi, ce qui est compatible avec le magasinage, les rendez-vous personnels et d'autres activités discrétionnaires.

⁴⁴ Parce que ce sont des déplacements habituels que les travailleurs et les étudiants « doivent » faire dans le cadre de leur emploi ou de leur scolarité, ils sont décrits comme des déplacements « non discrétionnaires », même s'ils ne se produisent pas tous les jours. En revanche, les déplacements pour faire du magasinage, des activités récréatives, aller au restaurant, etc. sont considérés comme des déplacements « discrétionnaires » car ils ont généralement des horaires flexibles.

Figure 53. Déplacements selon l'heure de début pour les travailleurs, les non-travailleurs et les enfants, aire d'étude, 2022

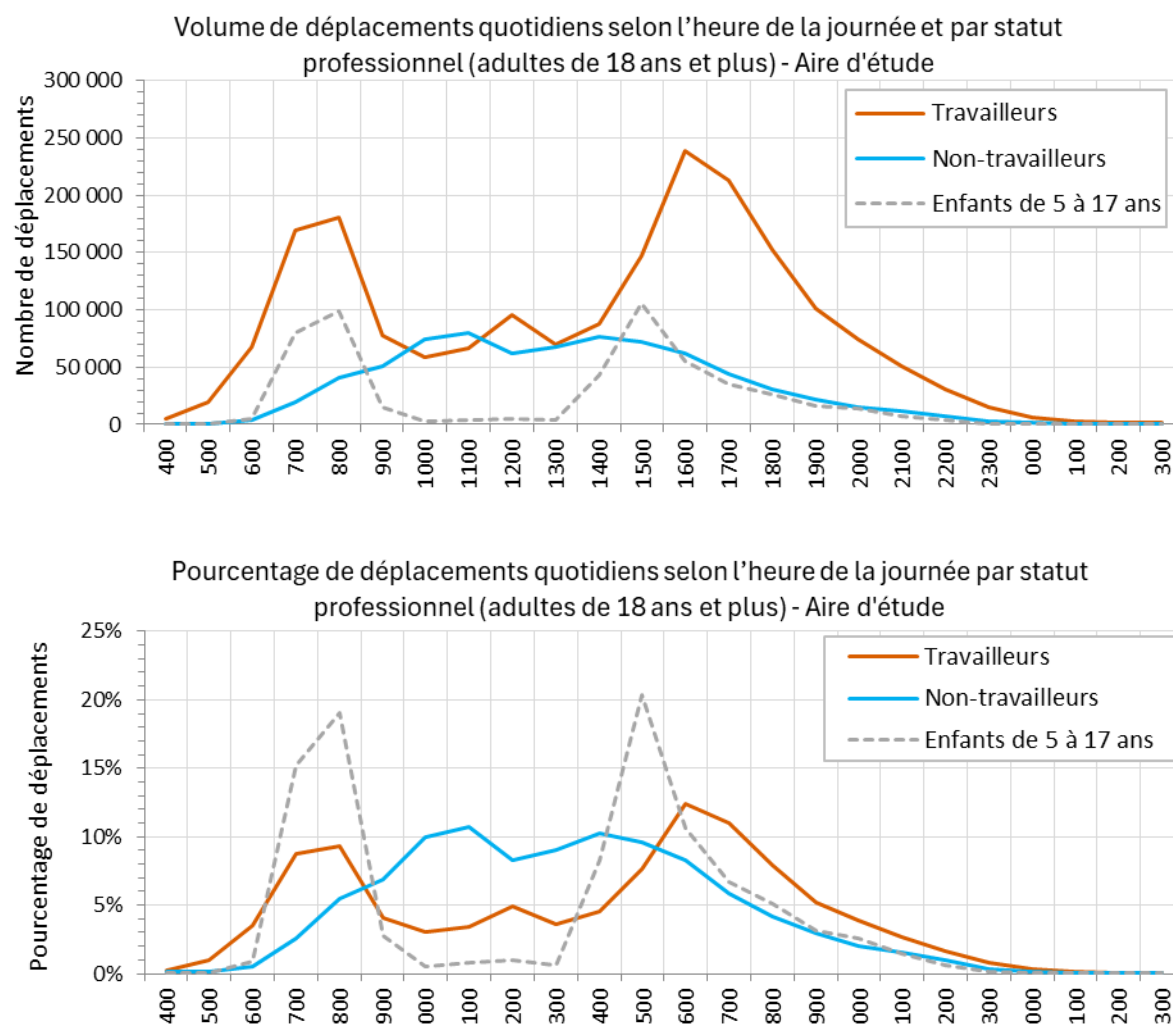


Figure 54. Déplacements selon l'heure de début pour les travailleurs, les non-travailleurs et les enfants, Ottawa, 2022

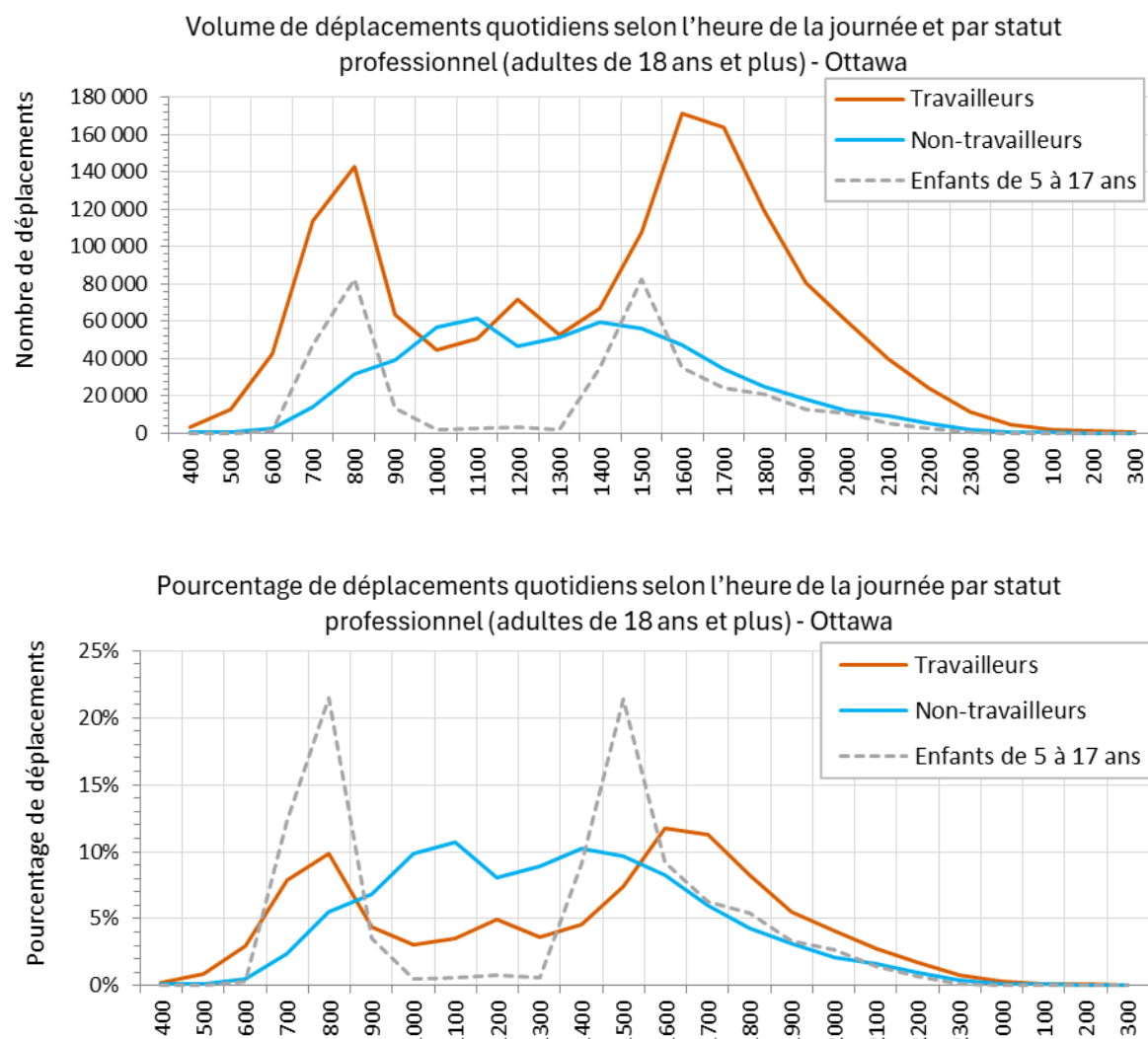
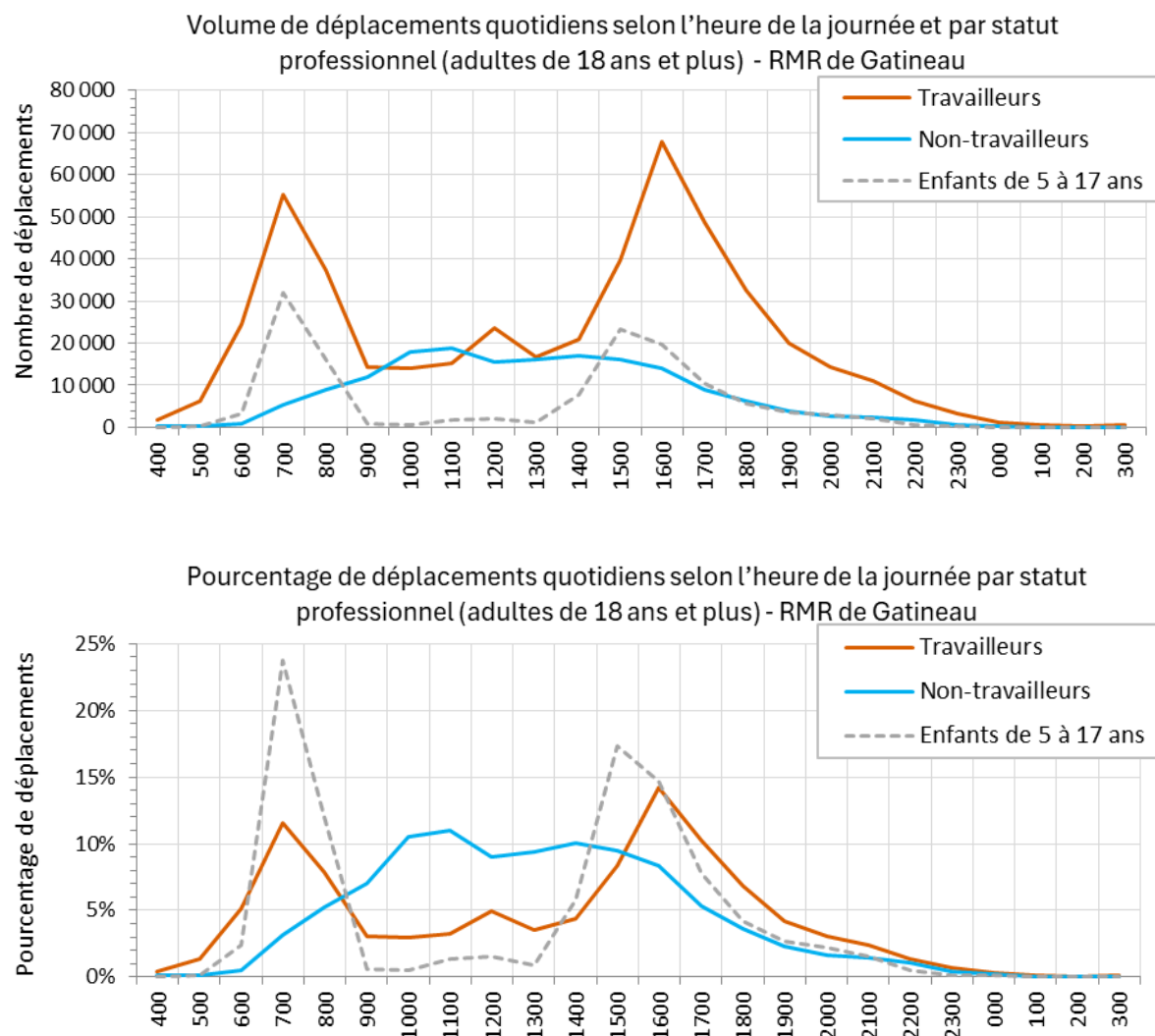


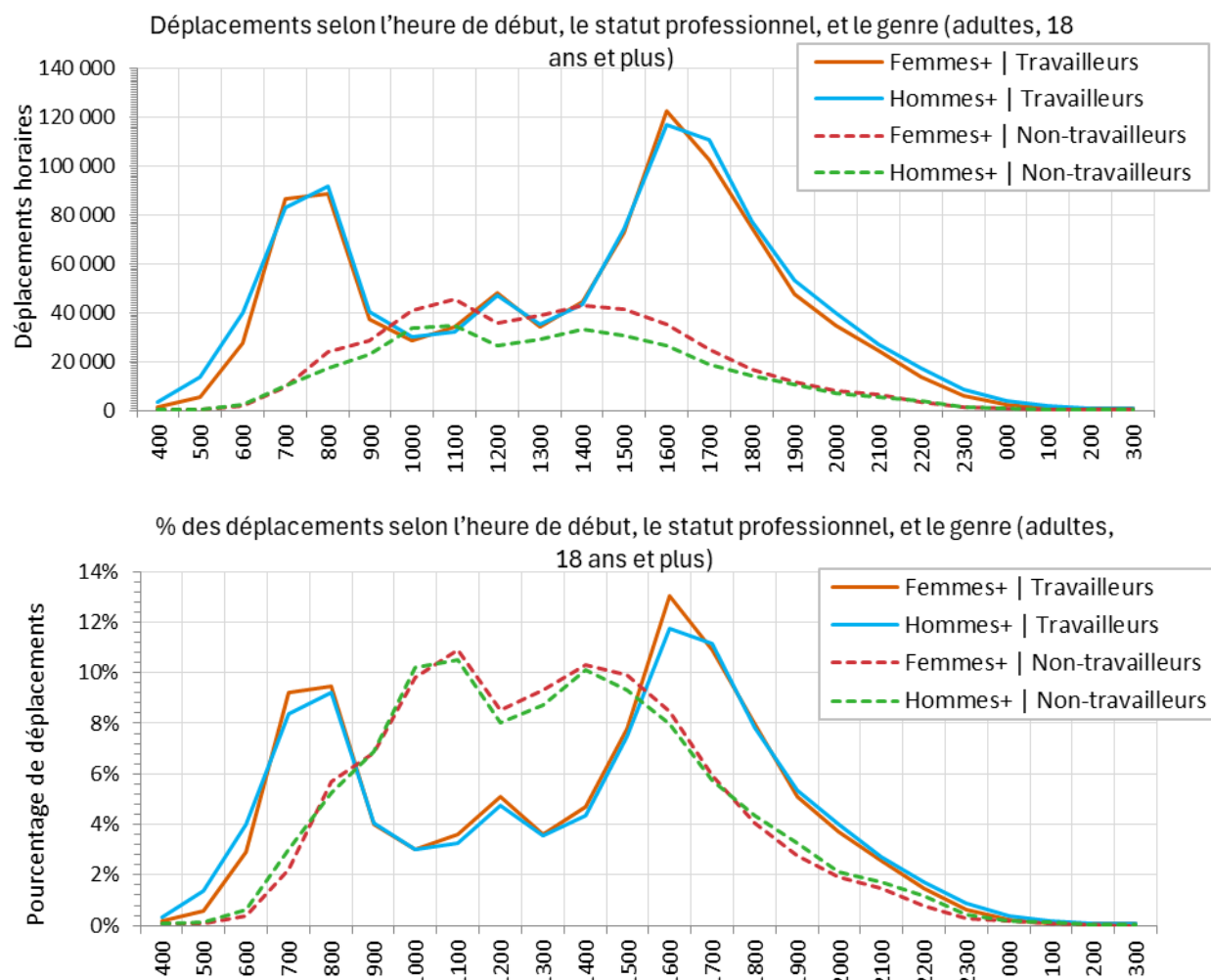
Figure 55. Déplacements selon l'heure de début pour les travailleurs, les non-travailleurs et les enfants, RMR de Gatineau, 2022



La figure 56 montre les volumes de déplacements horaires selon le statut professionnel et selon le genre, chez les adultes de l'aire d'étude âgés de 18 ans et plus. Les distributions tout au long de la journée étaient similaires pour les deux genres bien que, comme prévu, les déplacements des travailleurs aient été concentrés dans les deux périodes de pointe des navetteurs. Les hommes+ travailleurs ont eu un pic légèrement plus élevé que les femmes+ dans la période de pointe du matin. L'inverse était vrai pendant la période de pointe de l'après-midi, avec des volumes pour les deux genres plus élevés pendant la période de pointe de l'après-midi que pendant la période de pointe du matin. L'activité des hommes+ dans l'après-midi a diminué un peu plus progressivement que celle des femmes+. La proportion de l'activité des femmes+ travailleuses au cours des deux pics était plus forte que celle des hommes+ travailleurs.

Pour les non-travailleurs, les distributions étaient également similaires selon le genre, bien que les hommes+ non-travailleurs aient eu plus de creux dans leur activité en milieu de journée que les femmes+, et que les femmes+ non-travailleuses aient eu un pic plus élevé en milieu de matinée.

Figure 56. Déplacements selon l'heure de début, le statut professionnel, et le genre, adultes (18 ans et plus), aire de l'étude, 2022



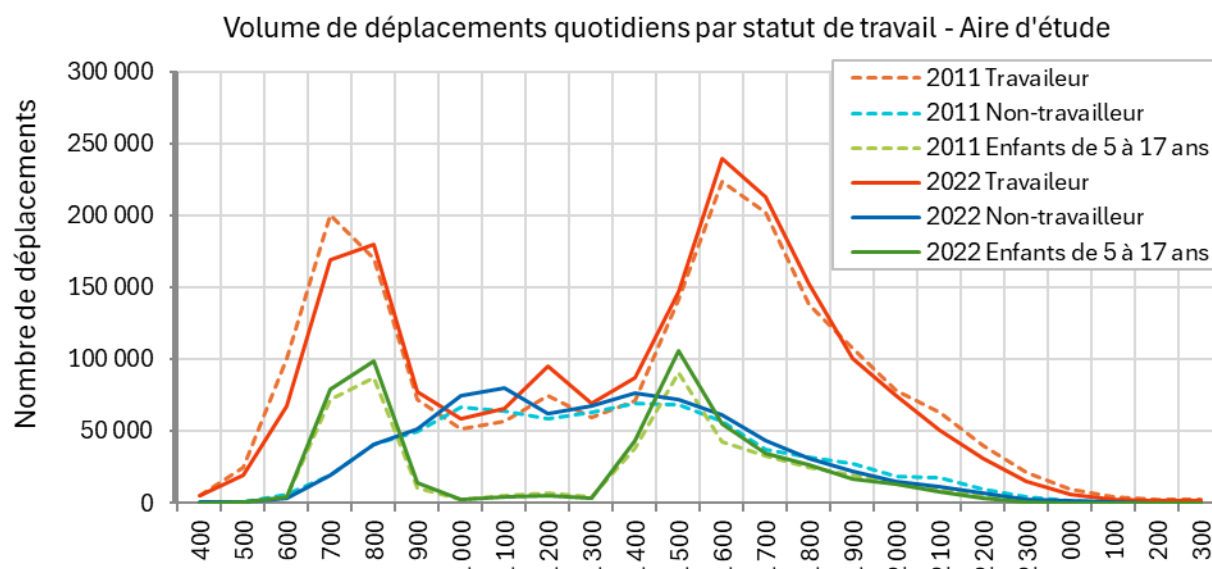
Hommes+ : hommes (et/ou garçons) plus certaines personnes non binaires et certaines qui ont refusé de répondre.
Femmes+ : femmes (et/ou filles) plus certaines personnes non binaires et certaines qui ont refusé de répondre.

La figure 57 compare les volumes horaires pour les adultes travailleurs et non travailleurs de l'aire d'étude âgés de 18 ans et plus et les enfants âgés de 5 à 17 ans pour 2011 et 2022. Comme indiqué dans la section 4.2.5 (voir aussi la figure 52), des réductions et des augmentations ont été observées tout au long de la journée, et cela était également vrai pour chacun des trois groupes :

- Les travailleurs ont enregistré des baisses significatives du nombre de déplacements pendant la période de pointe du matin, en particulier à 6 heures et à 7 heures (-32 950 et -31 100 déplacements respectivement). Des réductions ont également eu lieu tout au long de la soirée et de la nuit, en particulier à 21 heures (-12 300 déplacements). Les déplacements des travailleurs ont augmenté à d'autres moments de la journée, le gain le plus important étant enregistré à midi (20 900 déplacements), ce qui correspond aux activités de l'heure du dîner.
- Les non-travailleurs ont effectué moins de déplacements tout au long de la soirée et de la nuit, jusqu'à 7 h, surtout à 21 h (-5 700 déplacements). Les déplacements des non-travailleurs ont augmenté au cours du reste de la journée, la plus forte augmentation ayant eu lieu à 11 h (16 700 déplacements).
- Les enfants ont effectué plus de déplacements pendant la période de pointe du matin et de l'après-midi, marqués notamment par des gains à 8 h (12 100 déplacements), 15 h (14 900 déplacements) et 16 h (12 600 déplacements), conformément à l'heure de début et de fin de l'école. Des réductions ont été observées pendant les heures du soir.

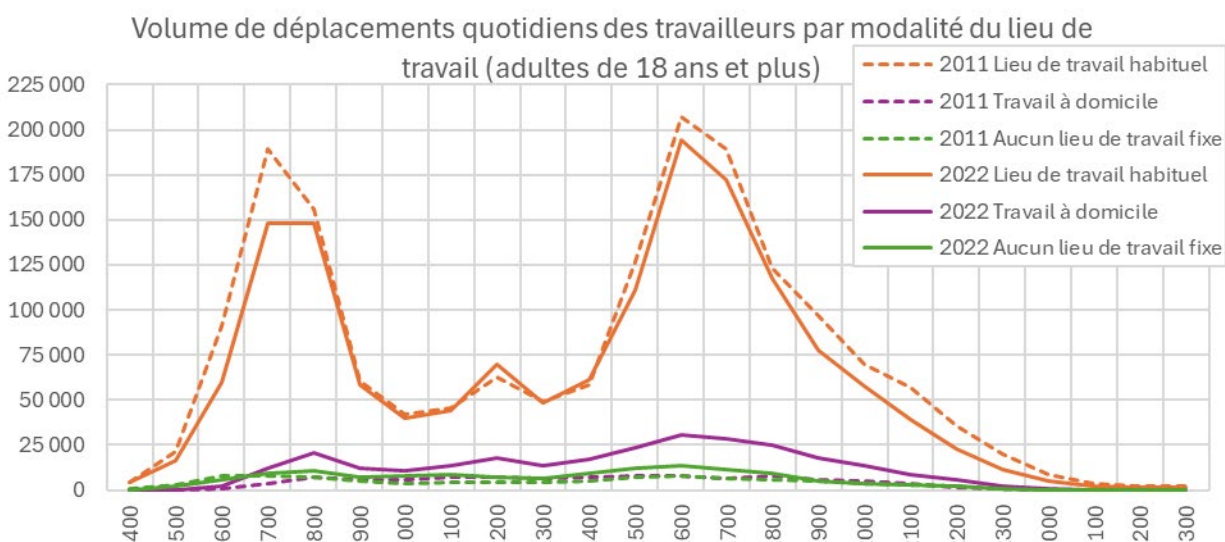
En somme, les volumes de déplacements ont augmenté à tout moment de la journée, à l'exception de la période de pointe du matin, qui est due à la réduction des déplacements des travailleurs, et de la soirée et de la nuit, qui est due à la réduction des déplacements des trois groupes.

Figure 57. Déplacements selon l'heure de début selon le statut professionnel, adultes (18 ans et plus), aire d'étude, 2011-2022



Enfin, la discussion suivante explore les volumes horaires de déplacements des travailleurs de l'aire d'étude selon le type de lieu de travail (lieu de travail habituel, travail à domicile, pas de lieu de travail fixe/travail sur la route) pour 2011 et 2022. La figure 58 illustre les volumes de déplacements associés aux travailleurs selon le type de modalité de travail au cours des deux années. Par souci de cohérence avec l'analyse précédente, les données ont été filtrées pour les travailleurs adultes (18 ans et plus). Pour les travailleurs ayant un lieu de travail habituel, le volume de déplacements a diminué, en particulier pendant les heures de pointe. Cela est dû, en partie, à la diminution du nombre absolu de travailleurs ayant un lieu de travail habituel (voir la section 3.5.2), soit environ 7 % de moins qu'en 2022. Le volume de déplacements effectués par les travailleurs sans lieu de travail fixe a quelque peu augmenté, tandis que le volume de déplacements effectués par les personnes qui travaillent à domicile a considérablement augmenté. Cela correspond à l'augmentation du nombre de ces travailleurs (une augmentation d'un tiers du nombre de travailleurs qui n'ont pas d'adresse de travail fixe et une augmentation de près de quatre fois du nombre de travailleurs qui travaillent à domicile).

Figure 58. Déplacements selon l'heure de début, selon les modalités du lieu de travail, adultes (18 ans et plus), aire d'étude, 2011-2022



La figure 59 sur la page suivante met en lumière les tendances sous-jacentes à ces changements de volumes, en présentant les résultats de l'enquête en termes de déplacements horaires par travailleur dans l'aire d'étude.

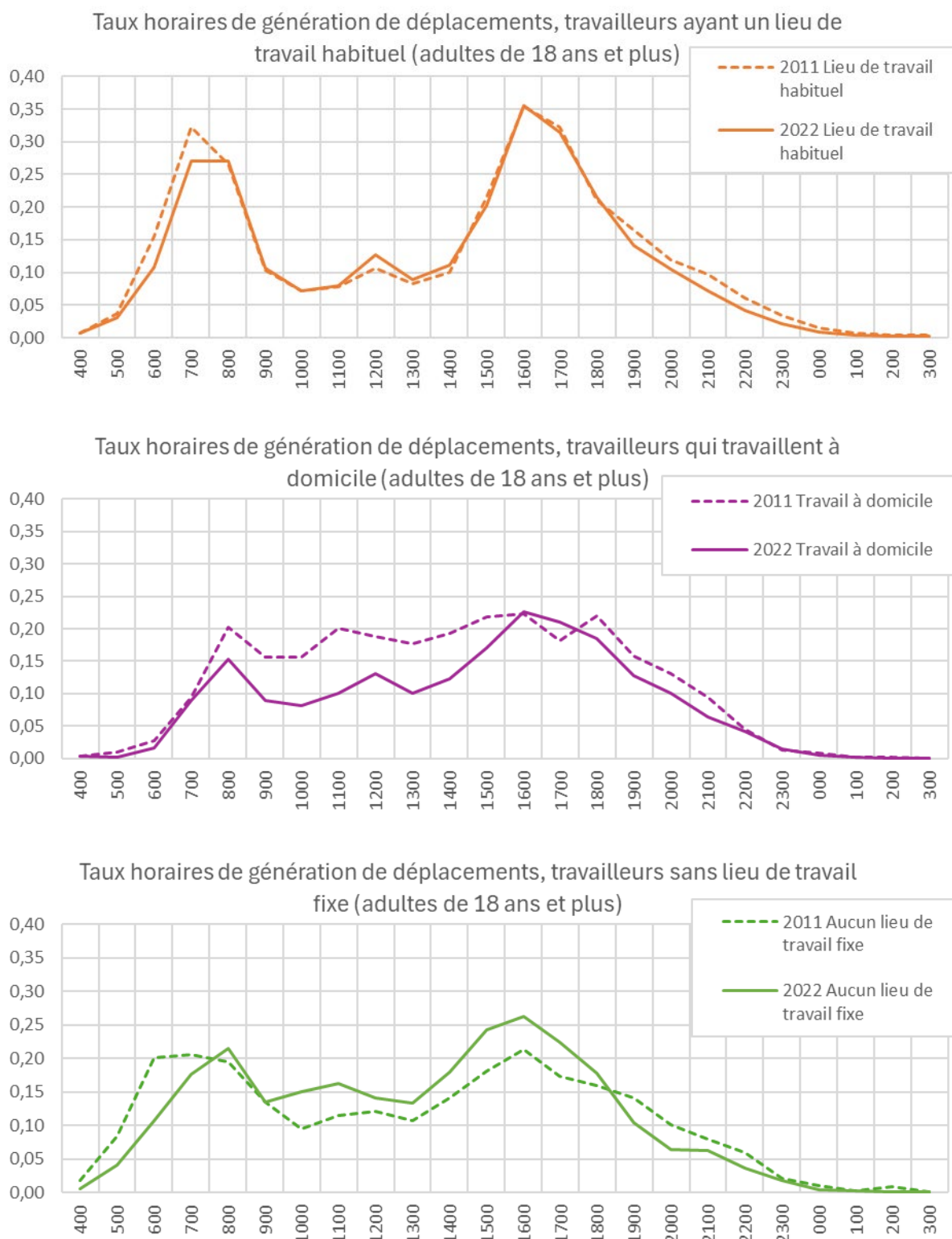
Le profil horaire des déplacements par travailleur avec un lieu de travail habituel en 2022 est généralement similaire à celui de 2011, bien qu'avec un peu moins de déplacements par travailleur générés le matin, un peu plus à midi, des taux presque identiques pendant la pointe de l'après-midi et moins de déplacements en soirée. Il convient de noter que ces données s'appliquent à tous les types de déplacements, qu'il s'agisse de déplacements de navettage ou non, et qu'elles ne permettent pas de déterminer si les motifs ont changé. Le changement du profil horaire de ces travailleurs peut être influencé par des changements dans les schémas de navettage (tels que les travailleurs hybrides qui ne font pas aussi souvent la navette) ainsi que par des schémas de déplacements autres que les navettages (tels que les travailleurs hybrides effectuant de courts déplacements locaux les jours où ils travaillent à domicile, ou d'autres tendances dans les schémas d'activité qui s'appliquent à la population dans son ensemble).

Les travailleurs qui travaillaient exclusivement à domicile en 2022 semblent avoir des habitudes de déplacement très différentes de celles de leurs homologues de 2011, générant nettement moins de déplacements entre 8 h et 15 h et moins de déplacements en soirée. Il est possible que les travailleurs qui ont récemment fait la transition vers le travail à domicile aient des schémas différents de ceux qui travaillaient historiquement à domicile.

Les déplacements effectués par des travailleurs sans lieu de travail fixe ou qui travaillent sur la route ont changé, avec moins de déplacements tôt le matin, plus de déplacements en milieu de journée et en après-midi et moins de déplacements en soirée.

Sur l'ensemble des 24 heures, les résultats de l'enquête suggèrent que le taux moyen de déplacements journaliers des travailleurs adultes (18 ans et plus) ayant un lieu de travail habituel a diminué de 6 % (de 2,94 déplacements journaliers/travailleur à 2,76), que pour les travailleurs qui travaillent à domicile a diminué de 25 % (de 2,71 à 2,04), tandis que celui des travailleurs sans lieu de travail fixe a légèrement augmenté, de 3 % (de 2,58 à 2,66).

Figure 59. Taux de génération des déplacements selon l'heure de début, selon la modalité du lieu de travail, adultes (18 ans et plus), aire d'étude, 2011-2022



4.3 Déplacements selon les différents modes

4.3.1 Parts modales journalières

Dans cette section, nous décrivons les parts modales journalières et leur variation depuis 2011. Pour les besoins de cette analyse, nous avons agrégé les modes de déplacements comme suit :

Groupes de modes	Modes compris
Automobile (conducteur)	Conducteurs d'automobile et de motocyclette / cyclomoteur
Automobile (passager)	Passagers des automobiles
Transports en commun	Autobus, O-Train et autres autobus et minibus
Autobus scolaire	Autobus scolaire (autobus jaune) ⁴⁵
Vélo et micromobilité	Vélos ordinaires et électriques et trottinettes électriques
Déplacements à pied	Déplacements à pied et mobilité assistée (fauteuils roulants)
Autres modes	Tous les autres modes : services de transport adapté ⁴⁶ , taxis, autopartage rémunéré, autobus interurbains, trains, avions et autres modes de transport

La figure 60 établit la comparaison des parts modales de 2011 et de 2022 pour la population de 5 ans et plus. Le tableau 26 donne des détails et le tableau 27 exprime ces détails en pourcentages. Si les parts de l'automobile (conducteur) et de l'automobile (passager) sont généralement comparables dans l'ensemble de l'aire d'étude, on a constaté, parmi les parts distinctes de l'automobile, un basculement dans lequel les transports en commun cèdent la place au transport actif (déplacements à vélo, micromobilité et déplacements à pied). Le volume des parts modales du vélo et de la micromobilité représente une hausse supérieure au double, à 117 000 déplacements (part de 4 %), par rapport à 53 900 déplacements en 2011 (2 %). Les déplacements à pied ont augmenté de 30 % et se sont chiffrés à 427 000 déplacements journaliers (part de 13 %, contre 10 % en 2011). Dans l'ensemble, la part du transport actif a augmenté pour s'inscrire à 17 % en 2022, contre 12 % en 2011.

⁴⁵ Les déplacements effectués dans le cadre des services courants de transport en commun pour se rendre dans les écoles (soit la série 600 d'OC Transpo ou le service intégré de la STO) sont compris dans la catégorie des « Transports en commun », et non dans la catégorie des « Autobus scolaires ».

⁴⁶ Même si l'exploitation des services de transport adapté est du ressort d'OC Transpo et de la STO dans leurs différents secteurs de service, cette catégorie joue le rôle de marché « admissible » spécialisé pour les usagers qui ne peuvent normalement pas prendre les transports en commun traditionnels; ils ont une structure tarifaire différente des transports en commun traditionnels et sont exploités sous la forme de services d'autopartage et de services de transport collectif qu'il faut réserver entre les points d'origine et de destination spécifiés par les clients. Ainsi, pour les besoins de ce rapport, ces services ne font pas partie du groupe des transports en commun. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site www.octranspo.com/fr/para-transpo-fr/ et le site www.sto.ca/transport-adapte/demandes-et-conditions-dadmission/.

Tous les volumes des modes ont progressé, sauf les transports en commun, qui se sont contractés de 39 % (-155 200 déplacements) dans l'ensemble de l'aire d'étude; les déplacements en autobus scolaire (-4 %, soit -5 500 déplacements) et les déplacements en autres modes (-11 %, soit -2 700 déplacements) ont aussi fléchi.⁴⁷ En 2022, la part des transports en commun s'élevait à 8 %, contre 13 % en 2011. Cette réduction cadre avec les baisses comptabilisées dans les déplacements pour se rendre au travail et dans les établissements d'enseignement au départ du domicile. (Cf. la section 3.5.)

La part de l'automobile (conducteur) est restée dominante, à 56 % de tous les déplacements journaliers, soit 1 777 400 déplacements. Il s'agit d'une légère hausse (1 %) de la part de l'automobile (conducteur). La part journalière de l'automobile (passager) est restée stable, à 15 %, soit 490 700 déplacements. Dans l'ensemble, les déplacements en automobile représentent donc 71 % de l'ensemble de l'activité journalière.

Toutefois, malgré la stabilité, dans l'ensemble de l'aire d'étude, de la part de l'automobile et de la part des moyens de transport distincts de l'automobile dans ce groupe, les variations dans les différentes parts modales étaient plus accentuées dans la RMR de Gatineau qu'à Ottawa. Dans la RMR de Gatineau, le volume des déplacements des résidents en automobile (conducteur) a augmenté de 13 %, celle de l'automobile (passager), de 7 %, celle du vélo et de la micromobilité, de 146 %, et celle des déplacements à pied, de 43 %. Le volume des déplacements en transports en commun a considérablement diminué de 35 %. Le volume des déplacements en autobus scolaire a augmenté de 8 % pour s'inscrire à 33 300 déplacements. Dans la RMR de Gatineau, les déplacements en autres modes ont fléchi de 38 % (mais ne représentent que 1 800 déplacements à peine). Ces diverses variations de volumes se traduisent par une augmentation de 1,2 point de pourcentage de la part modale du conducteur automobile, des augmentations des parts modales des modes actifs (déplacements à pied, +2,1 points de pourcentage; vélo et micromobilité, +1,6 points de pourcentage), et des diminutions des parts modales pour les transports en commun (-4,1 points de pourcentage), le passager automobile (-0,4), et les autres modes (-0,3).

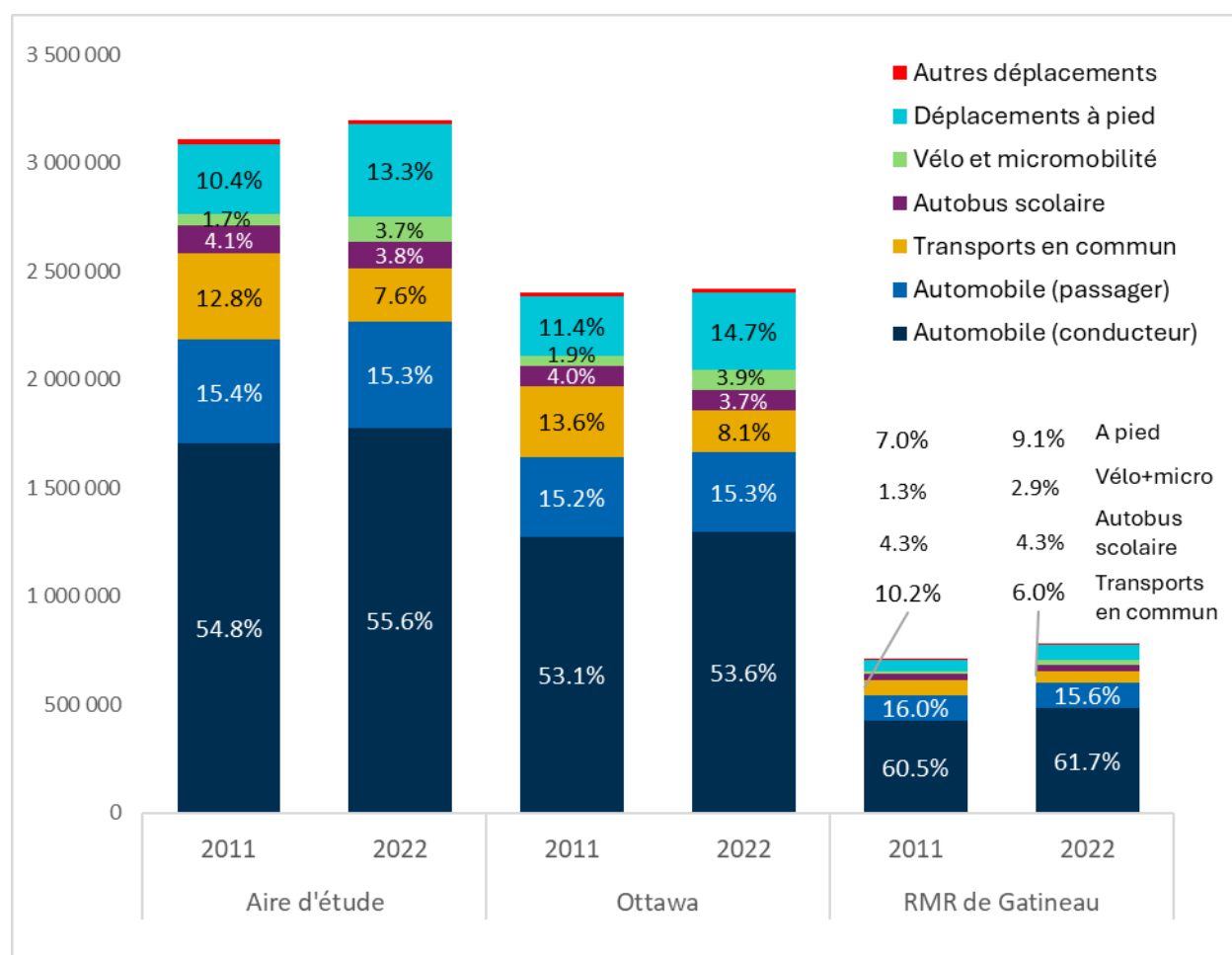
À Ottawa, le volume des déplacements en automobile (conducteur) a augmenté de 2 %, celle de l'automobile (passager), de 1 %, celle du vélo et de la micromobilité, de 111 %, et celle des déplacements à pied, de 30 %. Le volume des déplacements en transports en commun s'est considérablement réduite, de -40 %. Le volume des déplacements en autobus scolaire a baissé de 8 % (-8 100 déplacements). Ces variations de volumes se traduisent par une augmentation de 0,5 point de pourcentage de la part modales du conducteur

⁴⁷ Chaque déplacement peut faire appel à plusieurs modes de transport, par exemple les déplacements effectués en passant par les parcs relais. Dans ces cas, nous avons attribué le mode de transport principal d'après la hiérarchie suivante (les transports en commun, au sommet de la hiérarchie, étant toujours attribués si un déplacement fait appel aux transports en commun et à un autre mode) : transports en commun, autobus scolaire, automobile (conducteur), automobile (passager), autre mode, vélo et déplacements à pied. En règle générale, le mode principal attribué à un déplacement multimodal est généralement celui qui permet de franchir la plus grande distance.

automobile, des augmentations des parts modales des modes actifs (déplacements à pied, +3,3 points de pourcentage; vélo et micromobilité, +2,0 points de pourcentage), et des diminutions des parts modales pour les transports en commun (-5,5 points de pourcentage) et l'autobus scolaire (-0,4).

En résumé, les déplacements en automobile sont restés prépondérants, mais stables, à 71 %, les déplacements dans les transports actifs ont vu leur part progresser à 17 % contre 12 % en 2011, alors que les déplacements dans les transports en commun ont vu leur part se contracter à 8 % contre 13 % en 2011, ce qui concorde avec les hausses comptabilisées dans le télétravail et la téléformation, dont la part de l'achalandage a baissé de 39 %. Les transformations constatées dans l'ensemble de l'aire d'étude font essentiellement état des conditions à Ottawa. Nous avons toutefois relevé des différences dans la RMR de Gatineau, surtout en raison de la plus forte croissance des déplacements en automobile (conducteur) en automobile (passager), dans les transports actifs et dans les autobus scolaires par rapport à Ottawa.

Figure 60. Parts modales journalières, population de 5 ans et plus, 2011 et 2022



Les pourcentages et les volumes des autres modes de transport ne sont pas indiqués; ils s'inscrivent à moins de 0,8 % du total des déplacements dans chaque cycle de l'enquête.

Tableau 26. Détails des parts modales journalières et des variations, population de 5 ans et plus, 2011 et 2022

Volumes des déplacements journaliers	Aire d'étude		Ottawa		RMR de Gatineau	
	2011	2022	2011	2022	2011	2022
	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre
Total des déplacements	3 110 200	3 198 900	2 401 900	2 417 700	708 300	781 300
Automobile (conducteur)	1 703 600	1 777 400	1 275 400	1 295 300	428 200	482 100
Automobile (passager)	479 600	490 700	366 100	368 900	113 400	121 800
Transports en commun	398 500	243 300	326 500	196 300	72 000	47 000
Autobus scolaire	127 800	122 300	97 100	89 000	30 700	33 300
Vélo et micromobilité	53 900	117 000	44 600	94 200	9 300	22 900
Déplacements à pied	322 900	427 000	273 000	355 800	49 800	71 300
Autres déplacements	23 900	21 200	19 100	18 200	4 800	3 000
Total partiel des modes actifs	376 800	544 000	317 600	450 000	59 100	94 200
Total partiel des modes durables	903 100	909 600	741 200	735 300	161 800	174 500
Évolution de 2011 à 2022	Nombre	Variation en %	Nombre	Variation en %	Nombre	Variation en %
Total des déplacements	88 700	3 %	15 800	1 %	73 000	10 %
Automobile (conducteur)	73 800	4 %	19 900	2 %	53 900	13 %
Automobile (passager)	11 100	2 %	2 800	1 %	8 400	7 %
Transports en commun	-155 200	-39 %	-130 200	-40 %	-25 000	-35 %
Autobus scolaire	-5 500	-4 %	-8 100	-8 %	2 600	8 %
Vélo et micromobilité	63 100	117 %	49 600	111 %	13 600	146 %
Déplacements à pied	104 100	32 %	82 800	30 %	21 500	43 %
Autres déplacements	-2 700	-11 %	-900	-5 %	-1 800	-38 %
Total partiel des modes actifs	167 200	44 %	132 400	42 %	35 100	59 %
Total partiel des modes durables	6 500	1 %	-5 900	-1 %	12 700	8 %

Modes actifs = déplacements à pied, à vélo et en micromobilité. Modes durables = transports en commun et déplacements à pied, à vélo et en micromobilité.

L'ombrage bleu met en évidence des valeurs plus élevées. L'intensité de la nuance augmente au fur et à mesure que la valeur s'approche de la valeur la plus élevée.

L'ombrage rose met en évidence les valeurs inférieures. L'intensité de la nuance augmente à mesure que la valeur se rapproche de la valeur la plus basse.

Tableau 27. Parts modales journalières et variations en pourcentage, population de 5 ans et plus, 2011 et 2022

Parts modales	Aire d'étude		Ottawa		RMR de Gatineau	
	2011	2022	2011	2022	2011	2022
	%	%	%	%	%	%
Total des déplacements	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Automobile (conducteur)	54,8 %	55,6 %	53,1 %	53,6 %	60,5 %	61,7 %
Automobile (passager)	15,4 %	15,3 %	15,2 %	15,3 %	16,0 %	15,6 %
Transports en commun	12,8 %	7,6 %	13,6 %	8,1 %	10,2 %	6,0 %
Autobus scolaire	4,1 %	3,8 %	4,0 %	3,7 %	4,3 %	4,3 %
Vélo et micromobilité	1,7 %	3,7 %	1,9 %	3,9 %	1,3 %	2,9 %
Déplacements à pied	10,4 %	13,3 %	11,4 %	14,7 %	7,0 %	9,1 %
Autres déplacements	0,8 %	0,7 %	0,8 %	0,8 %	0,7 %	0,4 %
Total partiel des modes actifs	12,1 %	17,0 %	13,2 %	18,6 %	8,3 %	12,0 %
Total partiel des modes durables	29,0 %	28,4 %	30,9 %	30,4 %	22,8 %	22,3 %
Évolution des parts modales de 2011 à 2022		Variation en %		Variation en %		Variation en %
Automobile (conducteur)		0,8 %		0,5 %		1,2 %
Automobile (passager)		-0,1 %		0,0 %		-0,4 %
Transports en commun		-5,2 %		-5,5 %		-4,1 %
Autobus scolaire		-0,3 %		-0,4 %		-0,1 %
Vélo et micromobilité		1,9 %		2,0 %		1,6 %
Déplacements à pied		3,0 %		3,3 %		2,1 %
Autres déplacements		-0,1 %		0,0 %		-0,3 %
Total partiel des modes actifs		4,9 %		5,4 %		3,7 %
Total partiel des modes durables		-0,6 %		-0,4 %		-0,5 %

Modes actifs = déplacements à pied, à vélo et en micromobilité. Modes durables = transports en commun et déplacements à pied, à vélo et en micromobilité.

L'ombrage bleu met en évidence des valeurs plus élevées. L'intensité de la nuance augmente au fur et à mesure que la valeur s'approche de la valeur la plus élevée.

L'ombrage rose met en évidence les valeurs inférieures. L'intensité de la nuance augmente à mesure que la valeur se rapproche de la valeur la plus basse.

4.3.2 Parts modales selon la sous-zone

La figure 61 et le tableau 28 montrent comment les parts modales varient selon les sous-zones.⁴⁸ On observe que :

- **Les déplacements en voiture ont dominé dans les zones rurales et banlieues, tandis que les parts de voitures étaient plus faibles plus près des centres-villes.** Dans le reste de la RMR de Gatineau, 87,4 % des déplacements des résidents ont été effectués en automobile, tout comme 86,2 % des déplacements dans la région rurale d'Ottawa. Les trois quarts des déplacements en banlieue ont été effectués en automobile, la proportion atteignant 79,3 % dans la sous-zone des pôles urbains de Gatineau. La part de voiture dans la zone urbaine intérieure d'Ottawa était de 55,2 %, chutant à 49,6 % dans le centre-ville de Gatineau et à 32,6 % dans le cœur du centre-ville d'Ottawa. Ces chiffres de part de voiture comprennent à la fois les déplacements des conducteurs et des passagers de voiture. Les parts modales de transport de passagers en voiture à eux seuls étaient les plus faibles dans le centre-ville d'Ottawa (7,5 % de tous les déplacements), le centre-ville de Gatineau (10,2 %) et l'intérieur d'Ottawa (11,6 %) et les plus élevées dans le reste de la RMR de Gatineau (15,5 %) et la sous-région de la banlieue d'Ottawa (17,8 %).
- **Les parts de transport en commun étaient plus élevées dans les centres-villes,** à 12,2 % de tous les déplacements effectués par les résidents du centre-ville d'Ottawa et à 12,5 % des déplacements des résidents du centre-ville de Gatineau. Ailleurs, les parts de transport en commun variaient de 2 % dans les zones rurales, à 6 %-7 % dans les autres sous-zones de Gatineau et la sous-zone de la banlieue d'Ottawa, et 10 % dans les zones urbaines intérieures et urbaines extérieures d'Ottawa.
- **Les parts de transport actif étaient les plus élevées chez les résidents du centre-ville.** Dans le cœur du centre-ville d'Ottawa, la part du transport actif (52,6 %) était supérieure à celle de la voiture (32,6 %). La part du transport actif des résidents du centre-ville de Gatineau était de 36,3 %. Les déplacements à pied représentaient 44,7 % des déplacements au cœur du centre-ville d'Ottawa, 26,1 % des déplacements au centre-ville de Gatineau et 23,5 % des déplacements en milieu urbain intérieur d'Ottawa. Le centre-ville de Gatineau a enregistré la plus forte part de vélos et de micromobilité (10,2 %), suivi de la région intérieure d'Ottawa (8,3 %) et du centre-ville d'Ottawa (7,9 %).
- **La part des autobus scolaires était la plus élevée dans les régions rurales,** avec 8,1 % dans la sous-zone rurale d'Ottawa et à 7,0 % dans le reste de la RMR de Gatineau. Les parts des autobus scolaires du centre-ville étaient de 0,4 %-0,5 %.

⁴⁸ Le lecteur est invité à se reporter à la Figure 2 au chapitre d'introduction du présent rapport pour consulter la carte des sous-zones

Figure 61. Part des modes selon la sous-zone, 2022

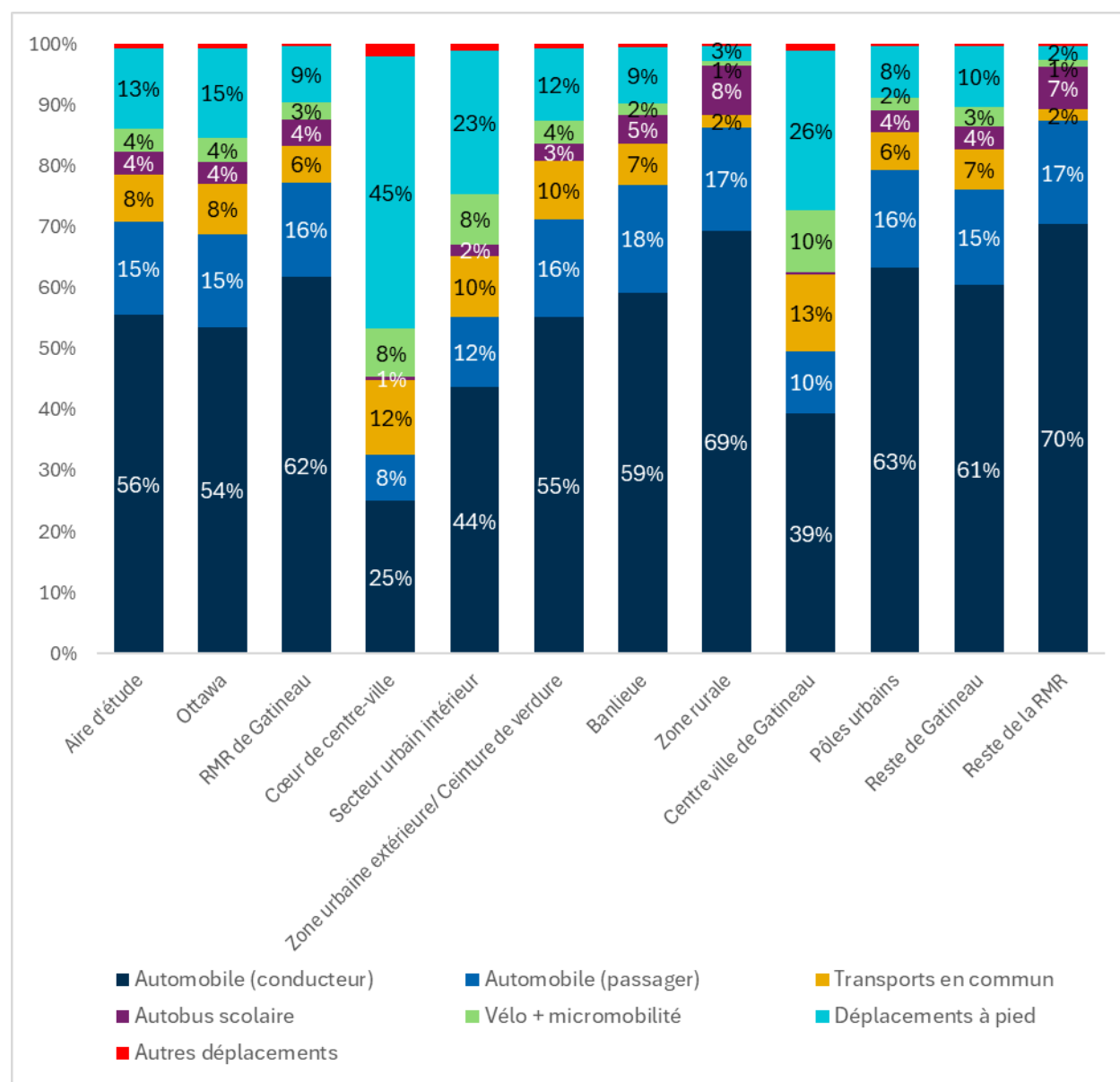


Tableau 28. Détails des Parts modales selon la sous-zone, 2022

	Aire d'étude	Région		Ottawa					RMR de Gatineau			
		Ottawa	RMR de Gatineau	Cœur de centre-ville	Secteur urbain intérieur	Zone urbaine extérieure/ Ceinture de verdure	Banlieue	Zone rurale	Centre-ville de Gatineau	Pôles urbains	Reste de Gatineau	Reste de la RMR
Nombre total de déplacements	3 198 900	2 417 700	781 300	190 100	430 300	661 500	918 500	217 300	26 400	62 800	560 300	131 700
Automobile (conducteur)	55,6 %	53,6 %	61,7 %	25,1 %	43,6 %	55,3 %	59,1 %	69,4 %	39,4 %	63,2 %	60,5 %	70,5 %
Auto-mobile (passager)	15,3 %	15,3 %	15,6 %	7,5 %	11,6 %	15,8 %	17,8 %	16,8 %	10,2 %	16,1 %	15,5 %	16,9 %
Transport en commun	7,6 %	8,1 %	6,0 %	12,2 %	9,9 %	9,7 %	6,8 %	2,1 %	12,5 %	6,2 %	6,6 %	2,0 %
Autobus scolaire	3,8 %	3,7 %	4,3 %	0,5 %	2,0 %	2,8 %	4,7 %	8,1 %	0,4 %	3,5 %	3,9 %	7,0 %
Vélo+micromob.	3,7 %	3,9 %	2,9 %	7,9 %	8,3 %	3,7 %	1,9 %	0,7 %	10,2 %	2,2 %	3,1 %	1,1 %
Déplacements à pied	13,3 %	14,7 %	9,1 %	44,7 %	23,5 %	11,9 %	9,3 %	2,6 %	26,1 %	8,4 %	10,0 %	2,4 %
Autre	0,7 %	0,8 %	0,4 %	2,1 %	1,1 %	0,7 %	0,5 %	0,2 %	1,1 %	0,3 %	0,4 %	0,2 %

L'ombrage bleu met en évidence des valeurs plus élevées. L'intensité de la nuance augmente au fur et à mesure que la valeur s'approche de la valeur la plus élevée.

4.3.3 Parts modales selon le groupe d'âge

Les parts modales varient selon l'âge, à mesure que les besoins de mobilité et les capacités des personnes changent. La figure 62 représente les parts pour chaque mode selon la tranche d'âge, les détails étant fournis dans le tableau 29:

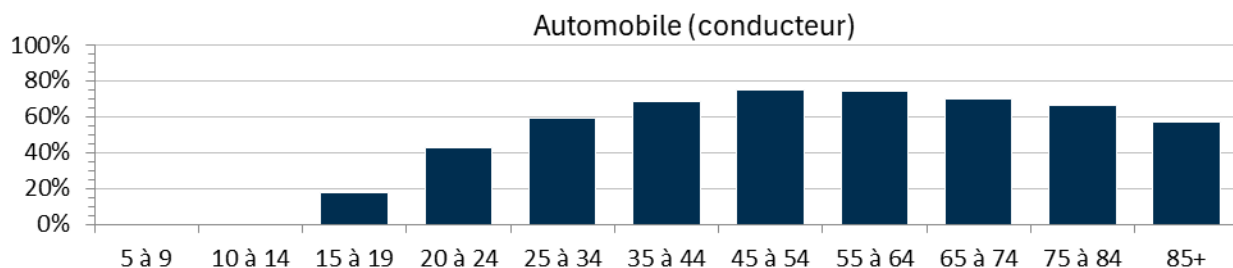
- Les **parts de conducteurs de véhicules ont dominé toutes les cohortes d'âge de l'aire d'étude à partir de 25 ans**, proportionnellement aux personnes qui rejoignent le marché du travail et, pour beaucoup, aux ménages qui veulent fonder une famille. La dominance a culminé chez la cohorte des 45-54 ans, avec 74,7 % de tous les déplacements dans l'aire d'étude, puis a diminué régulièrement – bien que la conduite soit toujours le mode dominant pour la cohorte des 85 ans et plus, avec 56,7 % de tous les déplacements.
- Les **parts de passagers en véhicule étaient les plus élevées parmi ceux qui n'avaient pas de permis ou ne conduisaient pas**. Les parts de passagers en véhicule étaient les plus élevées chez les enfants en dessous de l'âge de conduire (et qui n'étaient peut-être pas assez âgés pour se déplacer de manière autonome). La part des passagers en véhicule a par la suite chuté rapidement chez les adolescents (%), puis atteignant un point bas parmi la cohorte des 45-54 ans avec 7,3 %, avant d'augmenter

progressivement à 26,5 % chez la cohorte des 85 ans et plus.

- **Les parts de transport en commun étaient proportionnellement plus élevées chez les étudiants et les jeunes adultes.** La cohorte des 15-19 ans avait la part la plus élevée, à 26,6 %, suivie de la cohorte des 20-24 ans à 25,7 %. Ces parts étaient cohérentes avec les cohortes qui pouvaient se déplacer de manière indépendante mais qui n'avaient pas accès à un véhicule.
- **Environ un quart des enfants d'âge scolaire se sont déplacés en autobus scolaire,** ce qui représente 26,6 % des déplacements de la cohorte des 5-9 ans et 24,9 % des déplacements de la cohorte des 10-14 ans. Dix pour cent (10,3 %) des déplacements de la cohorte des 15-19 ans ont été effectués en autobus scolaire.
- **La part de la bicyclette et de la micromobilité est toujours faible selon la tranche d'âge, avec un pic chez la cohorte des 10-14 ans,** avec une part de 4,9 %. Les parts baissent progressivement chez les deux cohortes entre 15 et 24 ans, avant de recommencer à augmenter chez la cohorte des 25-34 ans (4,5 %), après quoi les parts recommencent à baisser, à nouveau progressivement et avec quelques fluctuations, à partir de 35 ans. Il est intéressant de noter que la cohorte des plus de 85 ans a conservé une part de 2,0 %.
- **Le déplacement à pied était répandu dans tous les groupes d'âge,** bien que sa part variait selon l'âge. Les pourcentages les plus élevés concernaient les enfants de moins de 16 ans (21,0 % pour la cohorte de 5-9 ans et 20,7 % chez la cohorte des 10-14 ans). Les parts les plus faibles étaient chez les cohortes des 45 ans et plus, allant d'un maximum de 10,8 % chez la cohorte des 65-74 ans à un minimum de 7,2 % chez la cohorte des 85 ans et plus.

Ces tendances étaient généralement similaires à Ottawa et dans la RMR de Gatineau, avec quelques fluctuations, bien que les parts de conducteurs de véhicules et les parts de véhicules dans la RMR de Gatineau étaient légèrement plus élevées et les parts de transport en commun étaient légèrement inférieures à celles d'Ottawa.

Figure 62. Parts modales selon la tranche d'âge, aire d'étude, 2022



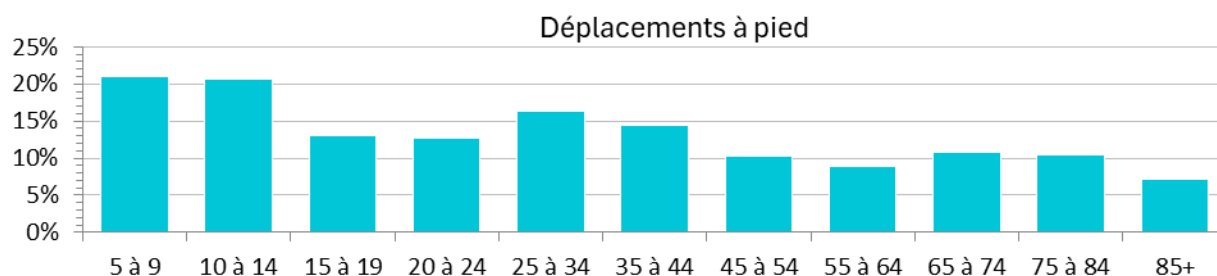
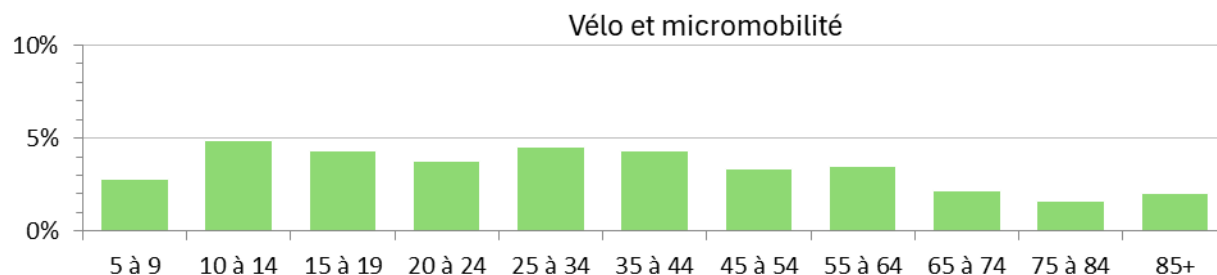
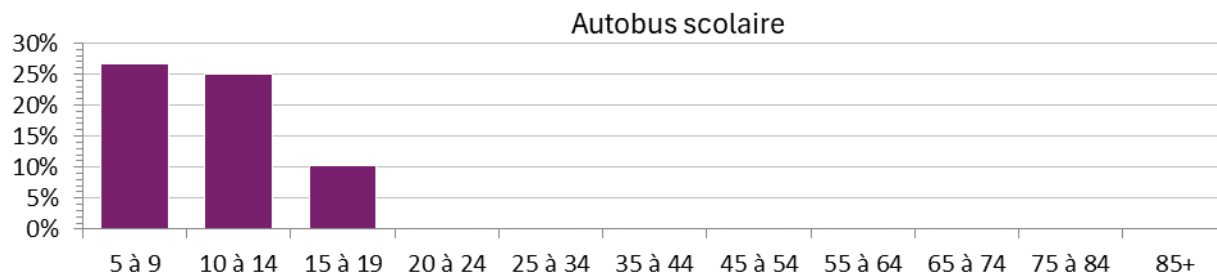
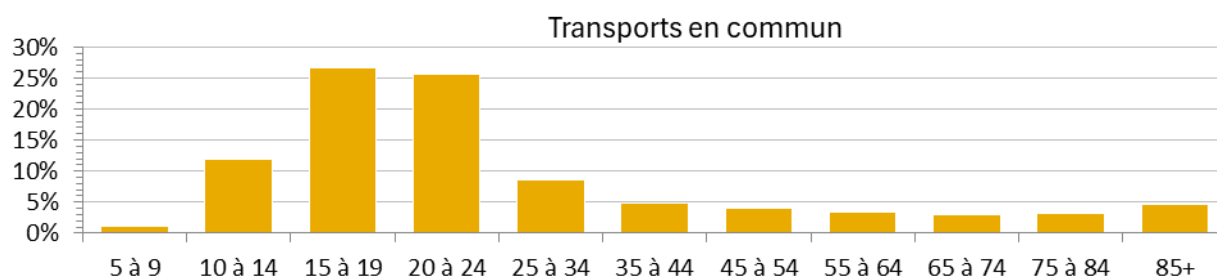
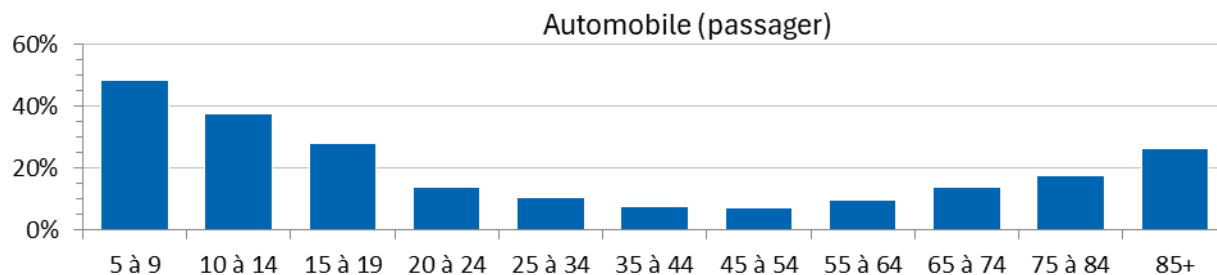


Tableau 29. Détails des parts modales selon la tranche d'âge, 2022

	Nombre total de déplacements	Automobile (conducteur)	Auto-mobile (passager)	Transport en commun	Autobus scolaire	Vélo + micromobilité	Déplacement à pied	Autre
Aire d'étude	3 198 900	1 777 400	490 700	243 300	122 300	117 000	427 000	21 200
5 à 9	191 700		48,4 %	1,1 %	26,6 %	2,8 %	21,0 %	0,2 %
10 à 14	206 900		37,3 %	11,9 %	24,9 %	4,9 %	20,7 %	0,2 %
15 à 19	189 800	17,4 %	27,8 %	26,6 %	10,3 %	4,3 %	13,1 %	0,5 %
20 à 24	195 100	43,0 %	13,7 %	25,7 %	0,1 %	3,7 %	12,7 %	1,1 %
25 à 34	473 500	59,0 %	10,6 %	8,6 %	0,0 %	4,5 %	16,3 %	1,0 %
35 à 44	552 700	68,2 %	7,6 %	4,7 %	0,0 %	4,3 %	14,5 %	0,7 %
45 à 54	486 500	74,7 %	7,3 %	3,9 %	0,0 %	3,4 %	10,2 %	0,5 %
55 à 64	440 000	74,1 %	9,5 %	3,4 %	0,0 %	3,5 %	8,9 %	0,5 %
65 à 74	303 300	69,6 %	13,8 %	3,1 %	0,0 %	2,1 %	10,8 %	0,5 %
75 à 84	139 200	66,0 %	17,4 %	3,2 %	0,0 %	1,6 %	10,5 %	1,3 %
85 ans et plus	20 300	56,7 %	26,5 %	4,5 %	0,0 %	2,0 %	7,2 %	3,0 %

	Nombre total de déplacements	Automobile (conducteur)	Auto-mobile (passager)	Transport en commun	Autobus scolaire	Vélo + micromobilité	Déplacement à pied	Autre
Ottawa	2 417 700	1 295 300	368 900	196 300	89 000	94 200	355 800	18 200
5 à 9	140 100	0,0 %	46,9 %	1,3 %	28,0 %	2,9 %	20,6 %	0,2 %
10 à 14	152 600	0,0 %	36,7 %	12,6 %	23,9 %	5,3 %	21,2 %	0,2 %
15 à 19	143 600	15,3 %	28,4 %	27,5 %	8,9 %	5,0 %	14,3 %	0,5 %
20 à 24	155 500	38,1 %	14,2 %	27,4 %	0,1 %	4,3 %	14,6 %	1,2 %
25 à 34	355 200	54,4 %	11,0 %	9,2 %	0,0 %	5,2 %	18,9 %	1,3 %
35 à 44	406 700	65,7 %	7,6 %	5,1 %	0,0 %	4,4 %	16,3 %	0,8 %
45 à 54	368 800	73,3 %	7,2 %	3,9 %	0,0 %	3,5 %	11,5 %	0,5 %
55 à 64	331 900	72,5 %	9,6 %	3,8 %	0,0 %	3,7 %	9,7 %	0,6 %
65 à 74	233 800	68,3 %	13,6 %	3,4 %	0,0 %	2,0 %	12,2 %	0,5 %
75 à 84	111 700	64,9 %	17,1 %	3,4 %	0,0 %	1,6 %	11,7 %	1,3 %
85 ans et plus	17 700	56,6 %	25,9 %	4,8 %	0,0 %	1,6 %	7,8 %	3,3 %

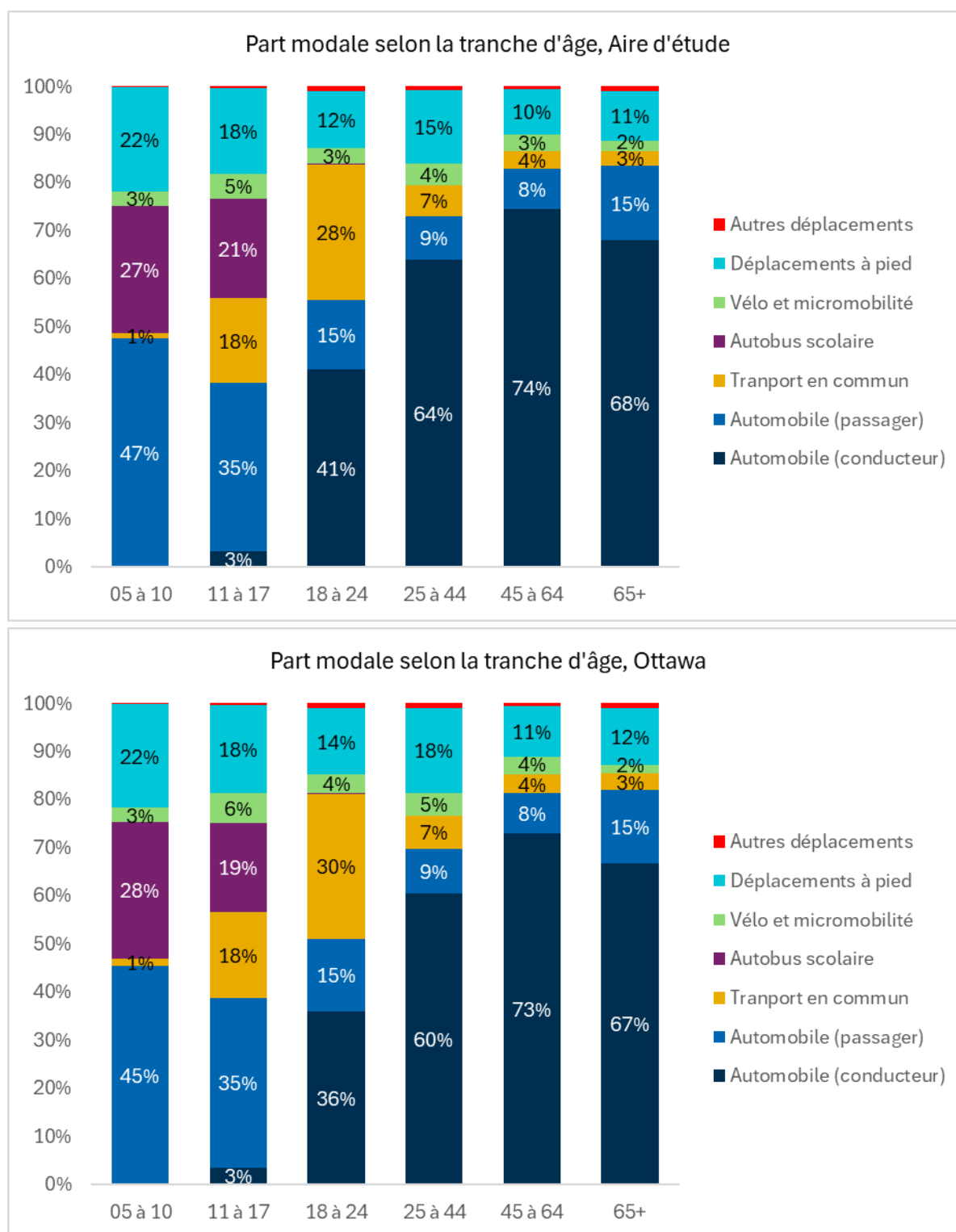
	Nombre total de déplacements	Automobile (conducteur)	Automobile (passager)	Transport en commun	Autobus scolaire	Vélo + micromobilité	Déplacement à pied	Autre
RMR de Gatineau	781 300	482 100	121 800	47 000	33 300	22 900	71 300	3 000
5 à 9	51 500	0,0 %	52,6 %	0,5 %	22,6 %	2,4 %	21,8 %	0,1 %
10 à 14	54 400	0,1 %	38,9 %	10,0 %	27,6 %	3,6 %	19,5 %	0,3 %
15 à 19	46 200	24,2 %	25,9 %	23,7 %	14,4 %	2,1 %	9,2 %	0,5 %
20 à 24	39 500	62,2 %	11,5 %	18,8 %	0,1 %	1,7 %	5,1 %	0,7 %
25 à 34	118 300	72,5 %	9,4 %	6,8 %	0,0 %	2,7 %	8,3 %	0,3 %
35 à 44	145 900	75,1 %	7,4 %	3,7 %	0,0 %	4,2 %	9,3 %	0,3 %
45 à 54	117 700	79,2 %	7,5 %	4,0 %	0,0 %	2,9 %	6,2 %	0,3 %
55 à 64	108 100	78,9 %	9,2 %	2,4 %	0,0 %	2,8 %	6,3 %	0,4 %
65 à 74	69 600	74,1 %	14,8 %	2,1 %	0,0 %	2,7 %	5,8 %	0,5 %
75 à 84	27 500	70,5 %	18,8 %	2,3 %	0,0 %	1,3 %	5,7 %	1,3 %
85 ans et plus	2 600	57,6 %	30,7 %	2,8 %	0,0 %	5,1 %	2,7 %	1,0 %

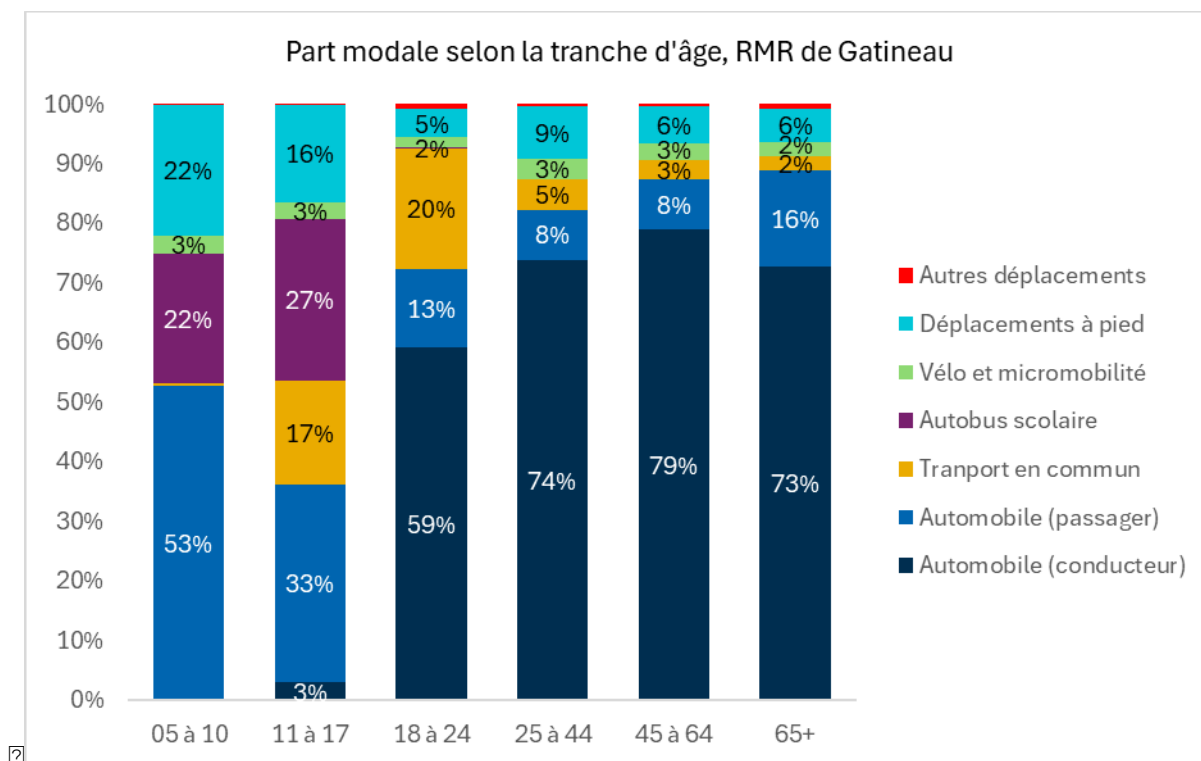
L'ombrage bleu met en évidence des valeurs plus élevées. L'intensité de la nuance augmente au fur et à mesure que la valeur s'approche de la valeur la plus élevée.

La figure 63 présente désormais une autre façon d'examiner les parts modales pour Ottawa et la RMR de Gatineau, avec des tranches d'âge regroupées pour les étudiants, les adolescents et les jeunes adultes qui correspondent plus étroitement à leur niveau scolaire. (La figure montre tous les âges, pour le contexte.)

Dans les deux juridictions, les parts des déplacements non automobiles a augmenté dans le groupe d'âge des 11-17 ans par rapport au groupe d'âge des 5-10 ans. En d'autres termes, bien que les déplacements en voiture demeurent le mode de transport le plus dominant, avec environ le tiers de tous les déplacements, il y a eu un changement significatif vers le transport en commun dans le groupe d'âge des 11-17 ans par rapport au groupe d'âge des 5-10 ans, suivi d'une nouvelle augmentation dans le groupe d'âge des 18-24 ans (à 30 % à Ottawa et à 20 % dans la RMR de Gatineau). Dans la RMR de Gatineau, la part des autobus scolaires a augmenté, passant de 22 % chez les 5-10 ans à 27 %. Cependant, l'inverse était vrai à Ottawa, où la part est passée de 28 % à 19 %. Les parts de déplacement à pied ont également baissé entre les deux groupes d'âge dans les deux juridictions. Les parts de vélos et de micromobilité ont doublé à Ottawa, bien qu'elles soient restées les mêmes dans la RMR de Gatineau. La part du déplacement à pied, du vélo et de la micromobilité ainsi que des passagers en véhicule a chuté dans le groupe d'âge des 18-24 ans par rapport au groupe d'âge des 11-17 ans dans les deux juridictions, tandis que la part des conducteurs de véhicule a augmenté de manière significative, pour atteindre 36 % à Ottawa et 59 % dans la RMR de Gatineau.

Figure 63. Parts modales selon la tranche d'âge, 2022





La figure 64 résume les parts pour les modes durables (modes autres que « automobile » et « autres ») et pour les modes actifs (déplacement à pied et vélo), selon la tranche d'âge :

- Plus d'un quart de tous les déplacements dans l'aire d'étude (28,4 %) ont été effectués en des modes durables.
- La part des modes durables était la plus élevée chez les enfants, les adolescents et les jeunes adultes. La part a culminé à 62,4 % dans la cohorte des 10-14 ans. Les parts ont diminué régulièrement chez les adultes, ce qui correspond aux personnes qui rejoignent le marché du travail et, dans certains cas, commencent à fonder une famille. Les modes durables ont une part de 29,4 % chez la cohorte de 25-34 ans et de 23,6 % chez la cohorte des 35-44 ans. Les parts modales des modes durables chez les cohortes plus âgées variaient entre 15 % et 18 %, diminuant finalement à 13,8 % chez la cohorte des 85 ans et plus.
- Environ un déplacement sur six (17,0 %) a été effectué à pied ou à vélo et en micromobilité.
- Les parts de transport actif étaient les plus élevées pour les enfants, atteignant une part maximale de 25,6 % pour la cohorte des 10-14 ans. Les parts de transport actif ont ensuite progressivement baissé, mais avec quelques fluctuations (notamment, un bond à 20,8 % pour la cohorte des 25-34 ans). La cohorte des 85 ans et plus avait la plus faible part de transport actif, avec 9,2 %.

Figure 64. Parts modales durables et actives selon la tranche d'âge, aire d'étude, 2022

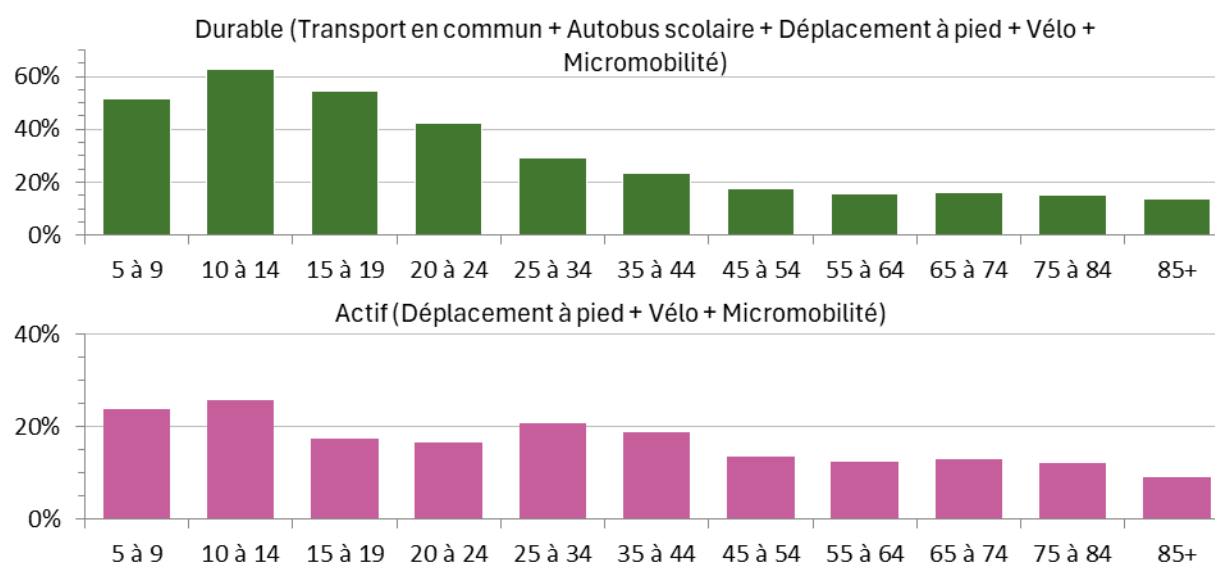


Tableau 30. Détails des parts modales durables et actives pour chaque tranche d'âge, 2022

	Part modale durable (Transport en commun + Autobus scolaire + Déplacement à pied + Vélo + Micromobilité)			Parts modales actif (Déplacement à pied + Vélo + Micromobilité)		
	Aire d'étude	Ottawa	RMR de Gatineau	Aire d'étude	Ottawa	RMR de Gatineau
Déplacements	909 700	735 300	174 500	544 100	450 000	94 200
5 à 9	51 %	53 %	47 %	24 %	24 %	24 %
10 à 14	62 %	63 %	61 %	26 %	26 %	23 %
15 à 19	54 %	56 %	49 %	17 %	19 %	11 %
20 à 24	42 %	46 %	26 %	16 %	19 %	7 %
25 à 34	29 %	33 %	18 %	21 %	24 %	11 %
35 à 44	24 %	26 %	17 %	19 %	21 %	13 %
45 à 54	18 %	19 %	13 %	14 %	15 %	9 %
55 à 64	16 %	17 %	11 %	12 %	13 %	9 %
65 à 74	16 %	18 %	11 %	13 %	14 %	8 %
75 à 84	15 %	17 %	9 %	12 %	13 %	7 %
85 ans et plus	14 %	14 %	11 %	9 %	9 %	8 %

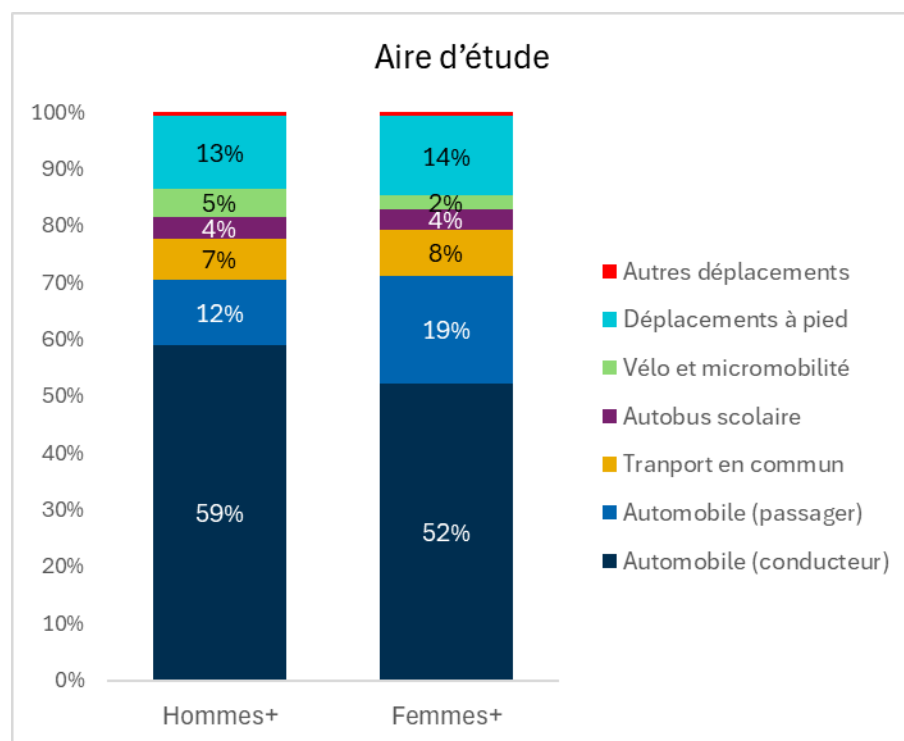
4.3.4 Parts modales selon le genre

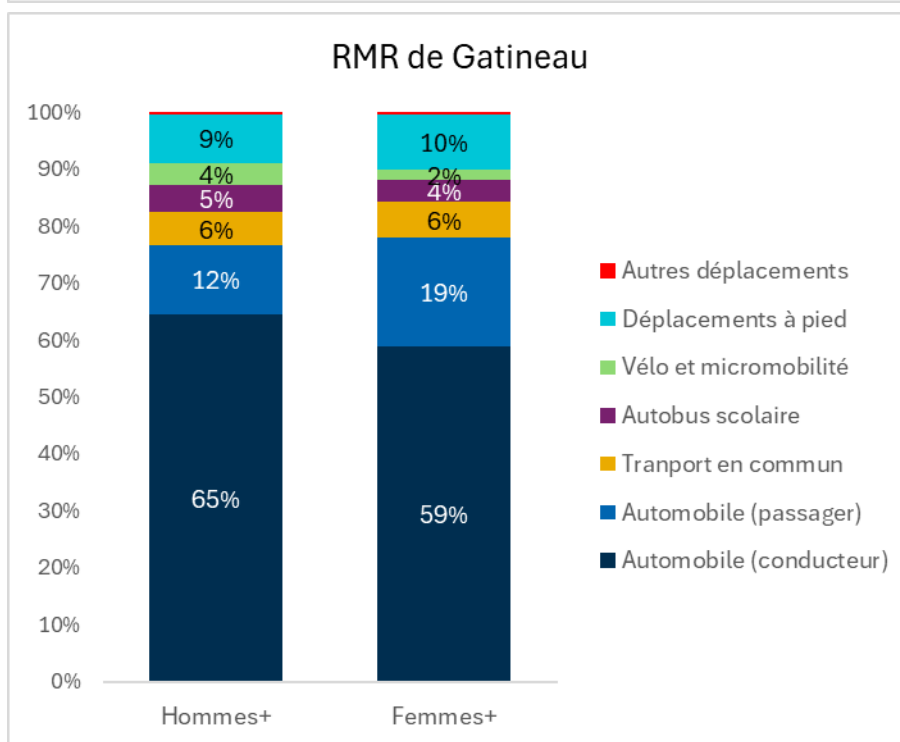
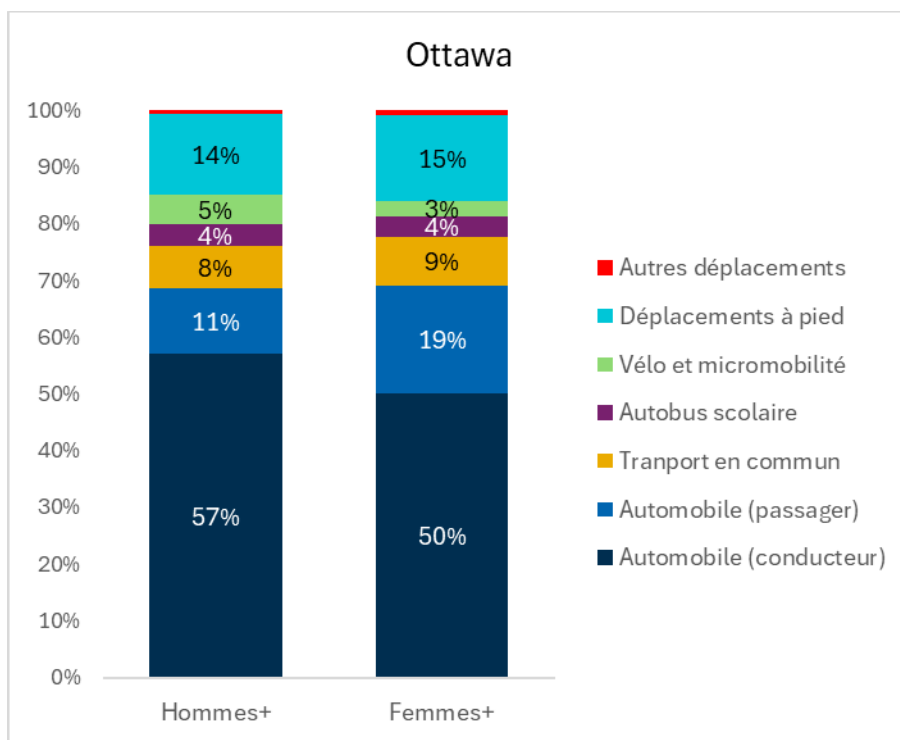
La figure 65 montre comment les parts modales variaient selon le genre :

- Dans l'aire d'étude, les femmes+ conduisaient modérément moins que les hommes+ (52,2 % contre 59,0 %) et étaient plus susceptibles d'être des passagères (19,0 % contre 11,6 %). C'était la différence la plus significative dans la part modale entre les genres. En conséquence, **les femmes+ ont eu une part légèrement plus élevée de déplacements en voiture**, à 71,2 %, comparativement à 70,6 % pour les hommes+.
- **Les femmes+ ont effectué un peu plus de déplacements à pied que les hommes+**, bien que **les femmes+ aient effectué deux fois moins de déplacements à vélo que les hommes+**. Globalement, **les hommes+ ont effectué un peu plus de déplacements par modes actifs** (17,7 %), que les femmes+ (16,3 %).
- **Les femmes+ avaient une part plus élevée d'utilisation des transports en commun** que les hommes+ (8,1 % contre 7,1 %).

Ces résultats concernent l'aire d'étude. Les tendances et les relations entre les femmes+ et les hommes+ étaient similaires pour Ottawa et la RMR de Gatineau.

Figure 65. Parts modales selon le genre, 2022





Hommes+ : hommes (et/ou garçons) plus certaines personnes non binaires et certaines qui ont refusé de répondre.
 Femmes+ : femmes (et/ou filles) plus certaines personnes non binaires et certaines qui ont refusé de répondre.

4.3.5 Parts modales par caractéristiques du ménage

Cette section présente les parts modales selon trois caractéristiques du ménage : la structure du ménage (figure 66), le revenu du ménage (figure 67) et le type de logement (figure 68). Bien que ces caractéristiques puissent être liées (par exemple, le type de logement et le revenu du ménage), il est utile de résumer les résultats pour chacun séparément :

Par structure de ménage :

- **Les parts de véhicule ont généralement augmenté en fonction du nombre d'adultes dans le ménage,**⁴⁹ dans lequel les **parts de conducteurs de véhicules étaient les plus élevées dans les ménages *sans* enfants et les parts de passagers en véhicules étaient les plus élevées dans les ménages *avec* enfants.**
- **Les parts des modes durables étaient les plus élevées parmi les ménages composés d'un seul adulte** avec et sans enfants et les **ménages comptant deux adultes avec enfants** (tous à 34 %). Les ménages comptant deux et trois adultes ou plus et sans enfants avaient les parts durables les plus faibles, avec 21 % et 22 % respectivement. Le déplacement à pied était la composante la plus importante pour les ménages composés d'une et de deux personnes, avec et sans enfants. Pour les ménages plus grands, le transport en commun représentait la plus grande part durable. Les parts de vélo étaient les plus élevées pour les ménages composés d'une personne.

Ces chiffres reflètent les tendances de l'aire d'étude, qui étaient en grande partie similaires (et déterminées par) les tendances à Ottawa. Les parts de véhicule dans la RMR de Gatineau ont suivi les mêmes tendances, mais avec une fluctuation⁵⁰ et des proportions plus élevées qu'à Ottawa. Les parts modales des modes durables ont également chuté dans la RMR de Gatineau en fonction de la taille du ménage, encore une fois avec une fluctuation⁵¹ et des proportions plus faibles qu'à Ottawa.

Selon le type de logement :

- **Les déplacements en voiture représentaient la plupart des déplacements pour chaque type de logement, notamment pour** près des trois quarts de tous les déplacements des personnes vivant dans des maisons individuelles (76 %) ou d'autres logements plain-pied (72 %). Les parts modales pour les modes excluant l'automobile étaient de manière notable plus faibles pour les personnes vivant dans des appartements, avec 61 % des déplacements des personnes vivant dans des

⁴⁹ La part modale de l'automobile a légèrement diminué pour les ménages comptant trois adultes ou plus et aucun enfant, par rapport aux ménages comptant deux adultes et aucun enfant.

⁵⁰ La part modale de l'automobile a légèrement diminué pour les ménages composés de deux adultes ou plus avec enfants, par rapport aux ménages composés d'un adulte avec enfants.

⁵¹ La part des modes durables a légèrement augmenté pour les ménages composés de deux adultes avec enfants, par rapport aux ménages composés d'un adulte avec enfants.

appartements dans des bâtiments de moins de 5 étages et un peu plus de la moitié (51 %) des déplacements des personnes vivant dans des appartements dans des bâtiments de 5 étages et plus.

- **Les déplacements par le biais de modes durables représentaient près de la moitié de tous les déplacements des personnes vivant dans des appartements dans des bâtiments de plus de 5 étages (47 %) et 37 % des déplacements des personnes vivant dans des appartements dans des bâtiments de moins de 5 étages.** Les déplacements à pied représentaient plus du quart (26 %) des déplacements effectués par des personnes vivant dans des appartements dans des bâtiments de 5 étages et plus et les transports en commun en ont ajouté 16 %, tandis que les déplacements à vélo et en micromobilité ne représentaient que 4 % de leurs déplacements. Pour les personnes vivant dans des appartements dans des bâtiments de moins de 5 étages, la part de déplacement à pied était de 19 % et de 5 % pour le vélo et la micromobilité.

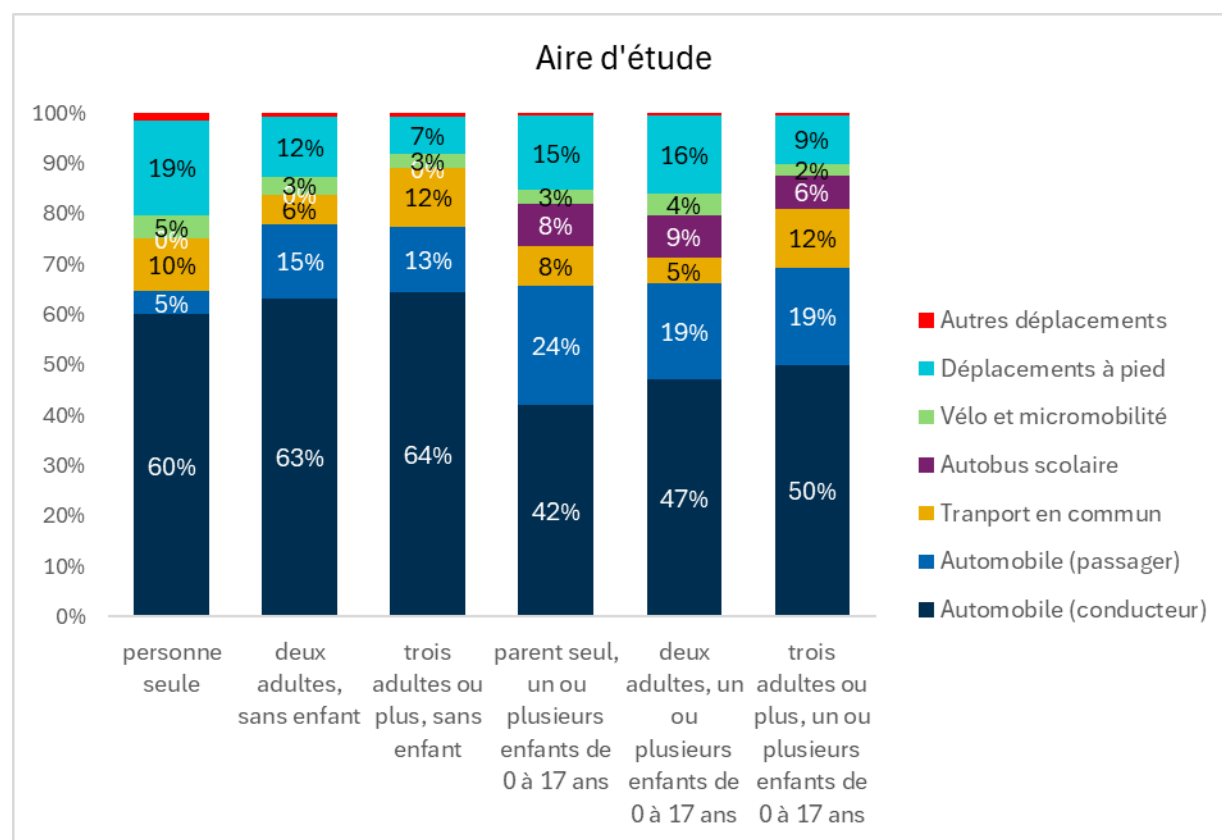
Ces chiffres reflètent les tendances de l'aire d'étude, qui étaient encore une fois largement similaires aux tendances d'Ottawa (et déterminées par celles-ci). Les tendances étaient similaires dans la RMR de Gatineau, bien que la part modale de l'automobile ait été modérément plus élevée dans tous les types de logements et que les parts des modes durables aient été en conséquence plus faibles. Comme à Ottawa, les personnes vivant dans des appartements dans des bâtiments de 5 étages et plus avaient les parts modales de transport en commun et de déplacement à pied les plus élevées, bien qu'à des taux de 14 % et 16 % respectivement, elles étaient inférieures aux parts correspondantes à Ottawa.

Par revenu du ménage :

- **Les ménages dont le revenu est inférieur à 35 000 \$ avaient une part modale de l'automobile plus faible (51 %) et une part modale du transport en commun plus élevée (21 %), suivi des déplacements à pied (19 %) et de vélo et de micromobilité (5 %).** Les parts modales automobile ont atteint leur niveau le plus élevé chez les ménages dont le revenu se situait entre 70 000 \$ et 100 000 \$, à 74 %, puis ont légèrement baissé à 72 % pour tous les groupes à revenu plus élevé. Les parts modales du transport en commun et des déplacements à pied ont baissé en conséquence, avec quelques fluctuations. Les ménages dont le revenu est supérieur à 150 000 dollars sont ceux dont la part du transport scolaire est la plus élevée (5 %).

Encore une fois, ces tendances dans l'aire d'étude étaient largement similaires et déterminées par les tendances à Ottawa, qui représente près des trois quarts de la population de l'aire d'étude. La part modale des conducteurs de véhicule étaient plus élevées dans tous les groupes de revenu de la RMR de Gatineau, avec des différences particulièrement prononcées dans les ménages ayant un revenu inférieur à 35 000 \$ (65 %), le groupe 35 000 \$ - 70 000 \$ (78 %) et le groupe 70 000 \$ - 100 000 \$ (82 %). La part modale du transport en commun et des déplacements à pied étaient les plus élevées dans le groupe dont le revenu est inférieur à 35 000 \$, bien qu'à des taux de 15 % et 12 % respectivement, ces parts modales étaient inférieures à celles d'Ottawa.

Figure 66. Parts modales selon la structure de ménage, 2022



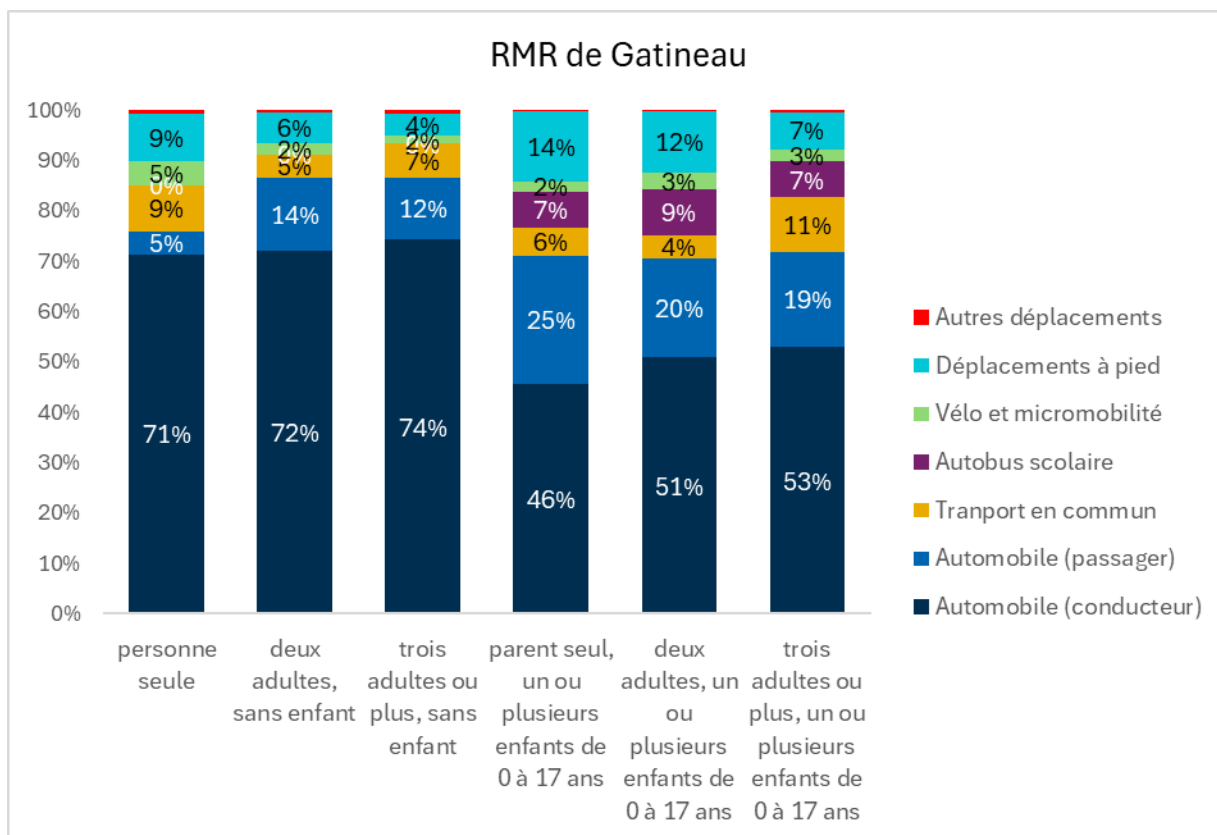
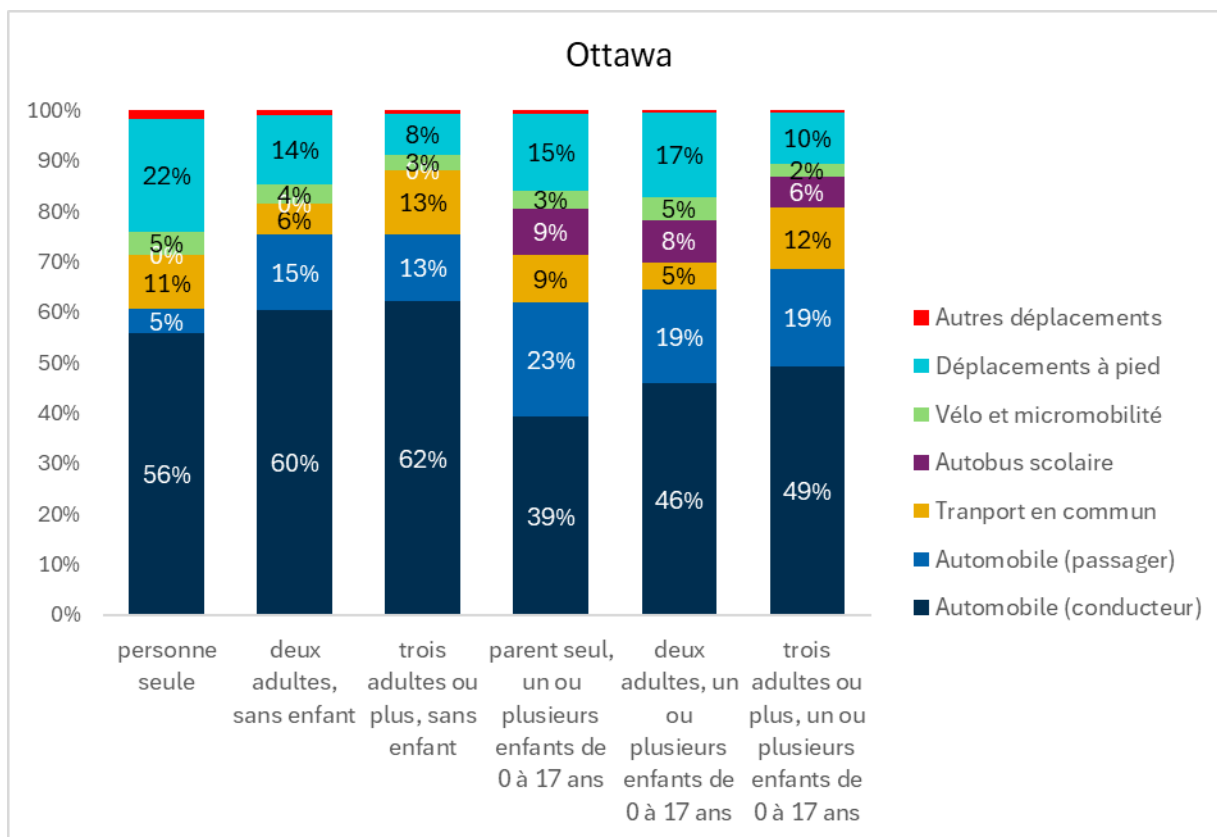
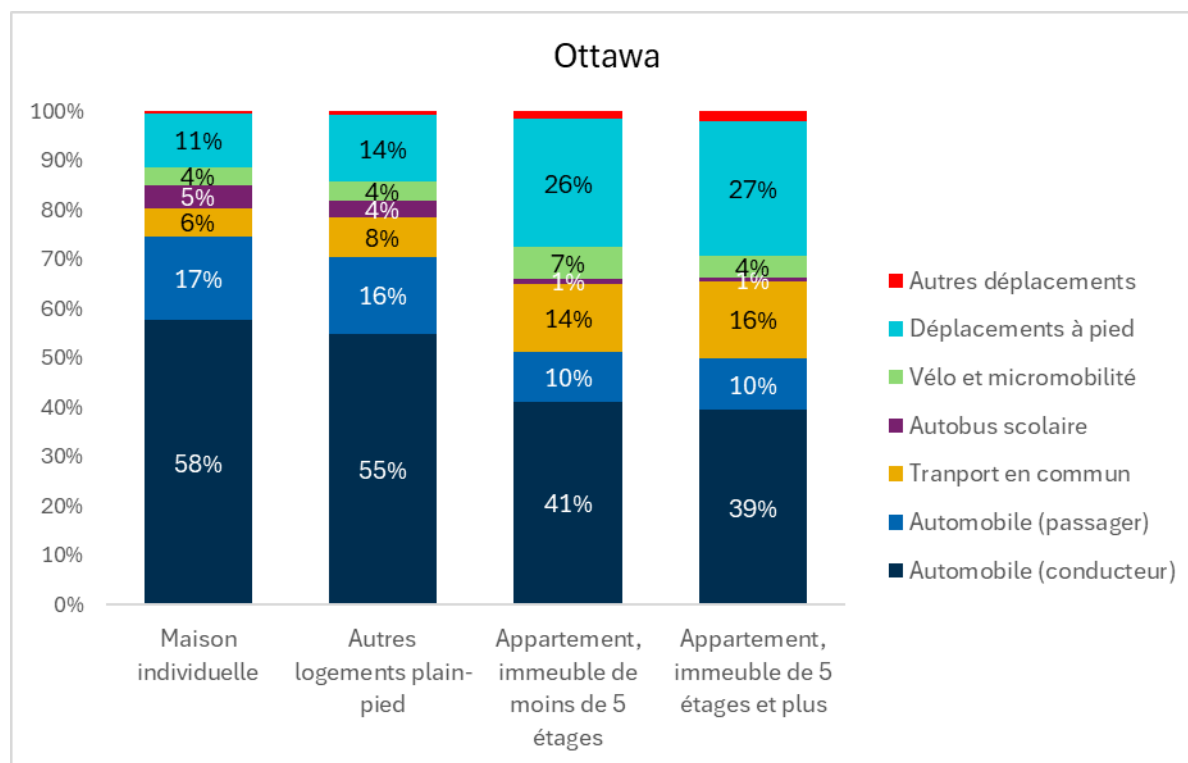
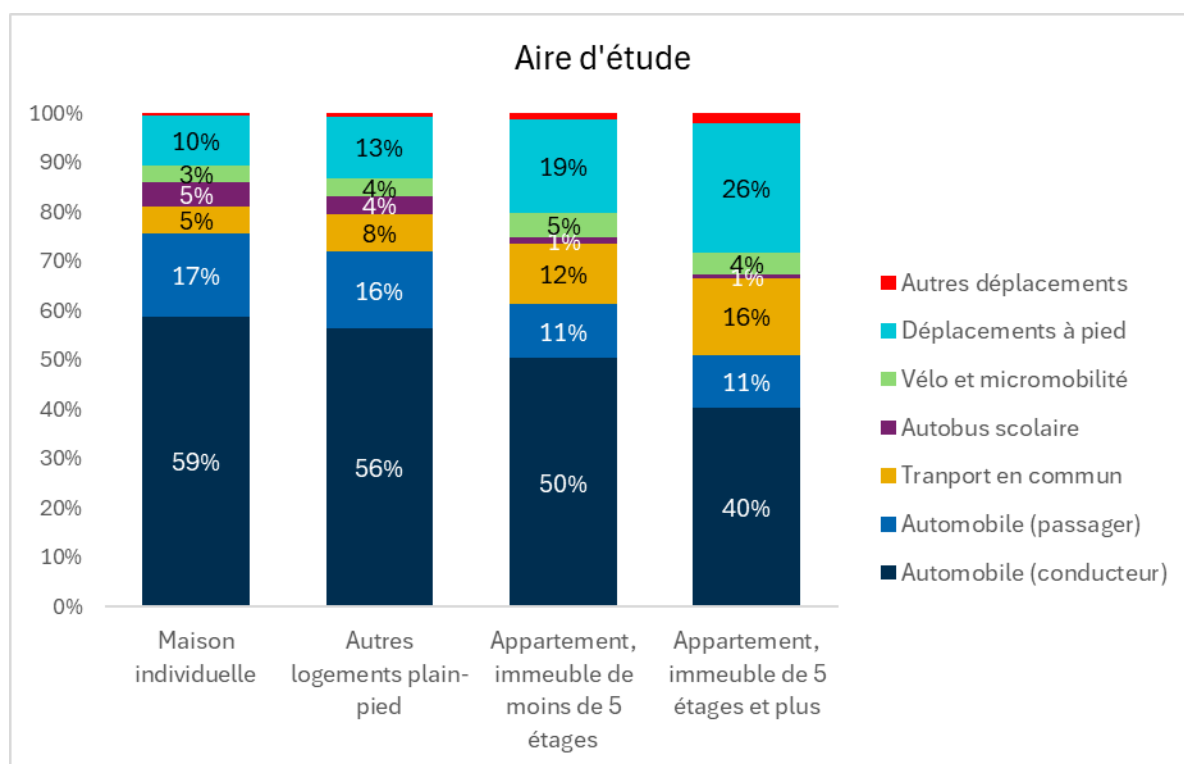


Figure 67. Parts modales selon le type de logement, 2022



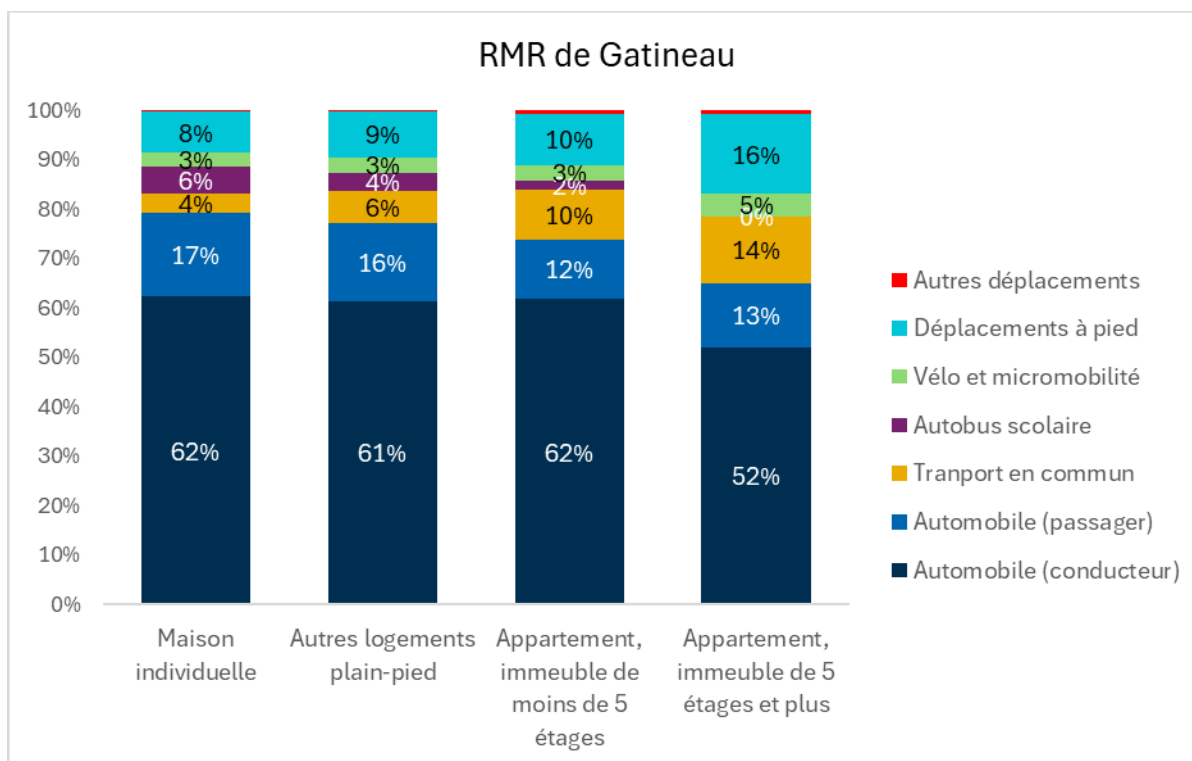
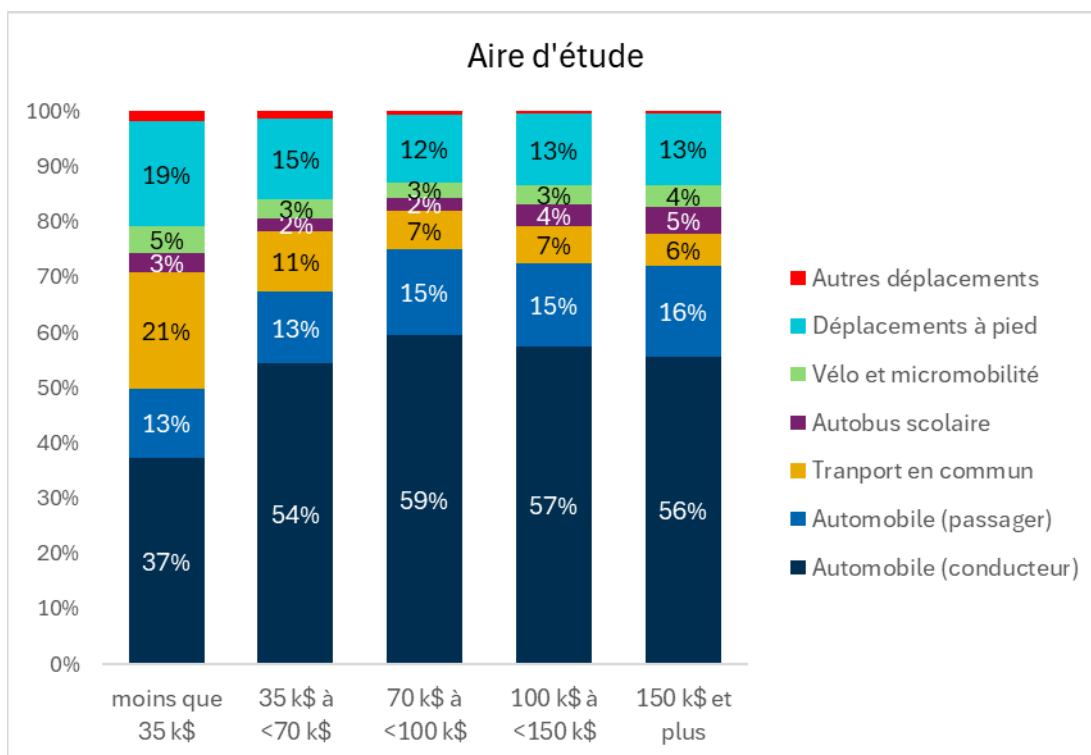
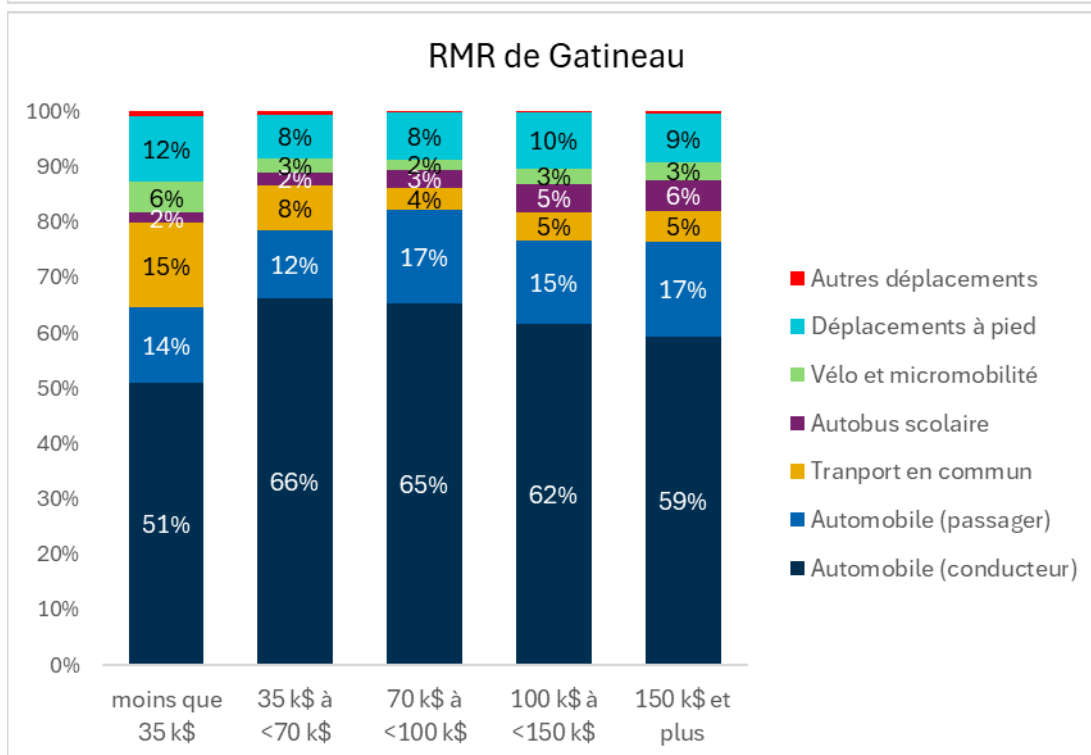
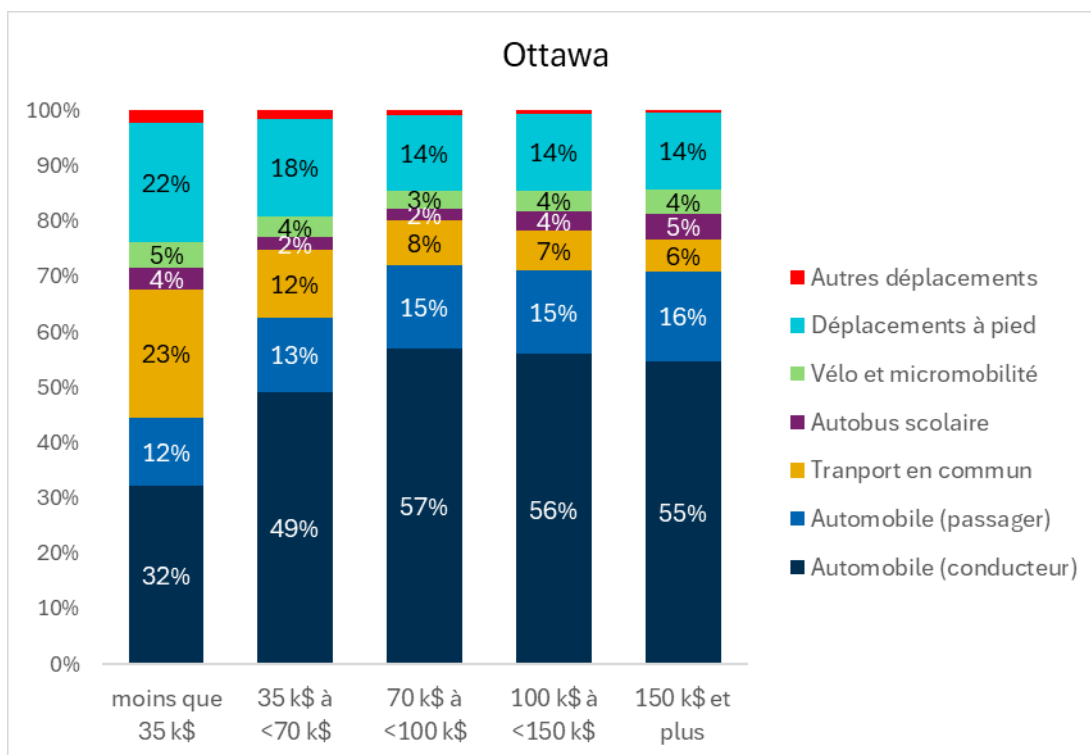


Figure 68. Parts modales selon le revenu, 2022





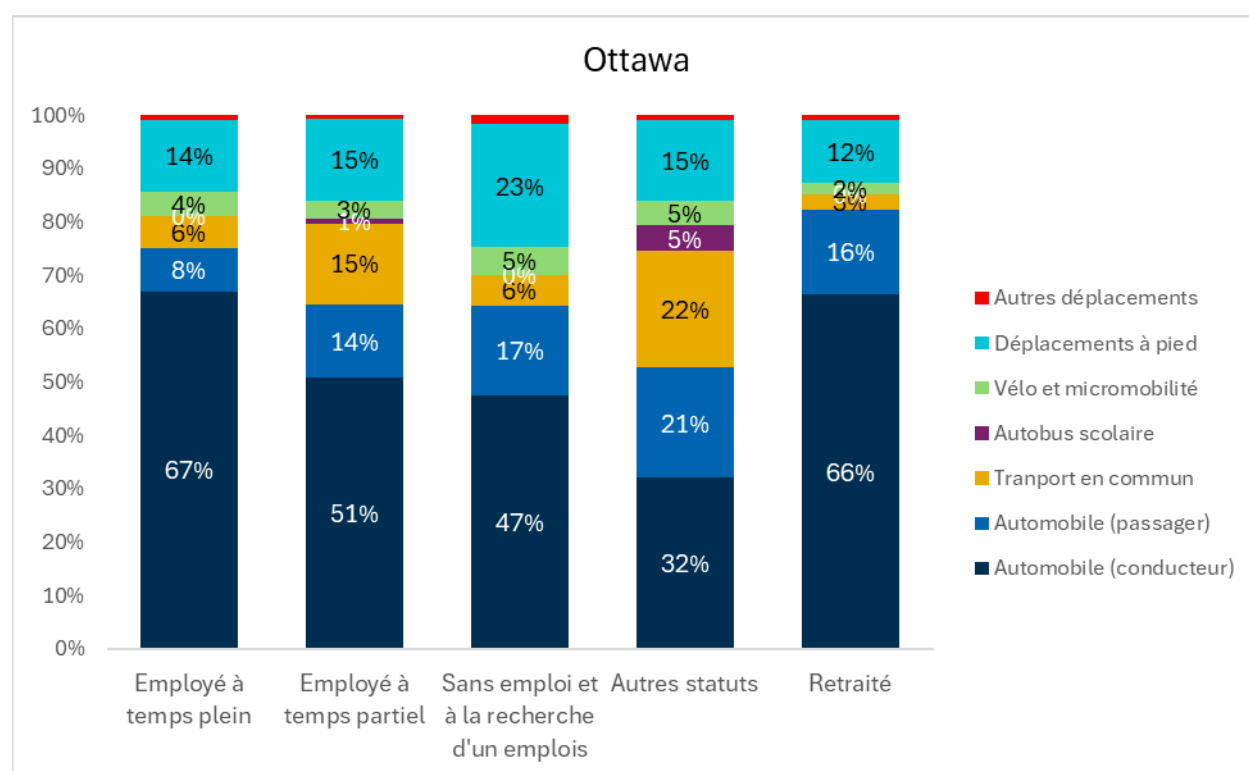
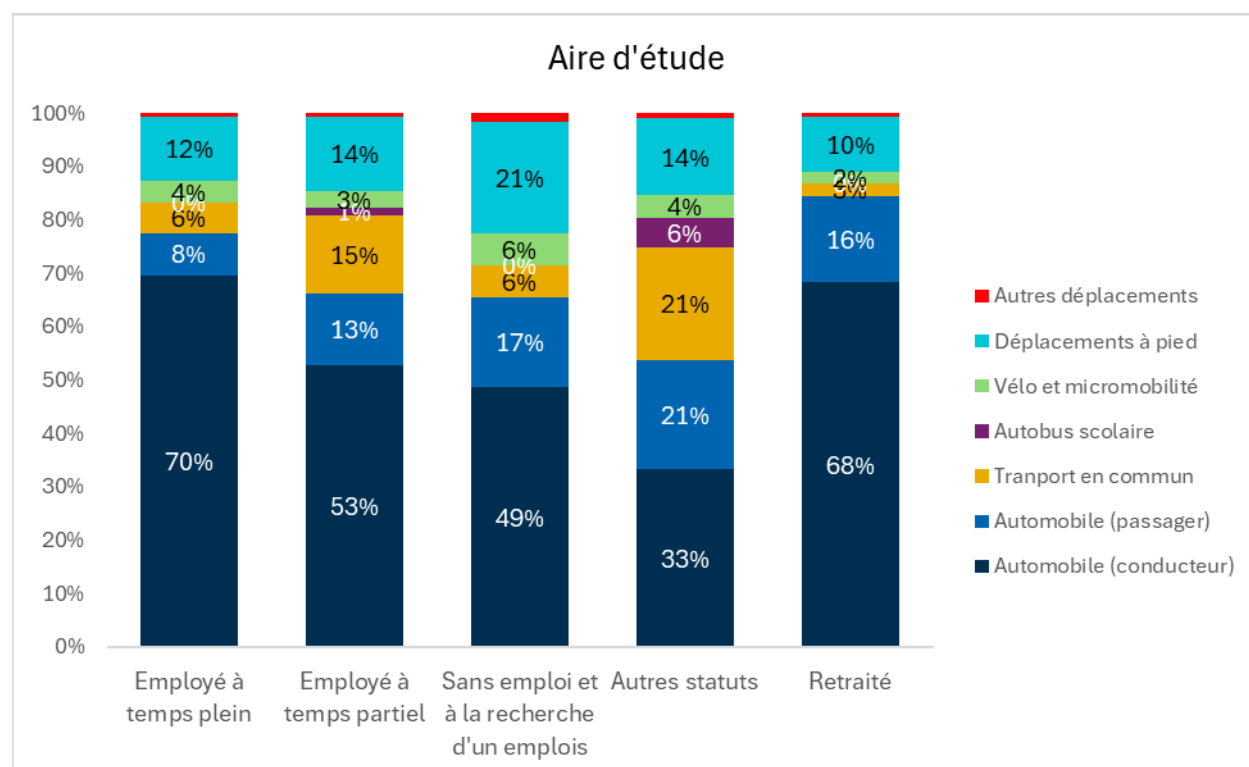
4.3.6 Parts modales selon l'emploi et selon le statut d'étudiant

La figure 69 et la figure 70 montrent comment les parts modales varient en fonction du statut professionnel et du statut d'étudiant, respectivement :

- Les parts modales de l'automobile étaient les plus élevées chez les travailleurs à temps plein (78 %) et les retraités (84 %), les retraités ayant les parts de passagers en véhicule les plus élevées (16 %) et les parts de transport actif les plus faibles (12 %).
- Les parts modales du transport en commun étaient les plus élevées chez les étudiants à temps plein de niveau postsecondaire (35 %). La part modale du transport en commun était la plus faible chez les retraités (2 %) et chez les travailleurs à temps plein et les personnes sans emploi et à la recherche d'emploi (6 %).
- Les parts modales des déplacements à pied étaient les plus élevées chez les personnes sans emploi et les personnes à la recherche d'emploi (21 %) et chez les élèves du primaire et du secondaire (20 %). Pour les résidents dans la catégorie « autres statuts », la part modale des déplacements à pied variait entre 10 % (retraités) et 16 % (étudiants à temps partiel de niveau postsecondaire).
- Les parts modales du vélo et de la micromobilité étaient les plus élevées parmi les personnes sans emploi et les personnes à la recherche d'emploi (6 %). Tous les autres statuts avaient des parts modales comprises entre 3 % et 4 %, à l'exception des retraités, qui avaient une part modale de 2 %.

Ces tendances de l'aire d'étude étaient encore largement similaires et déterminées par les modèles à Ottawa. Les parts modales de l'automobile étaient plus élevées dans la RMR de Gatineau parmi tous les statuts, avec des parts proportionnellement plus faibles dans les autres modes.

Figure 69. Parts modales selon le statut professionnel, 2022



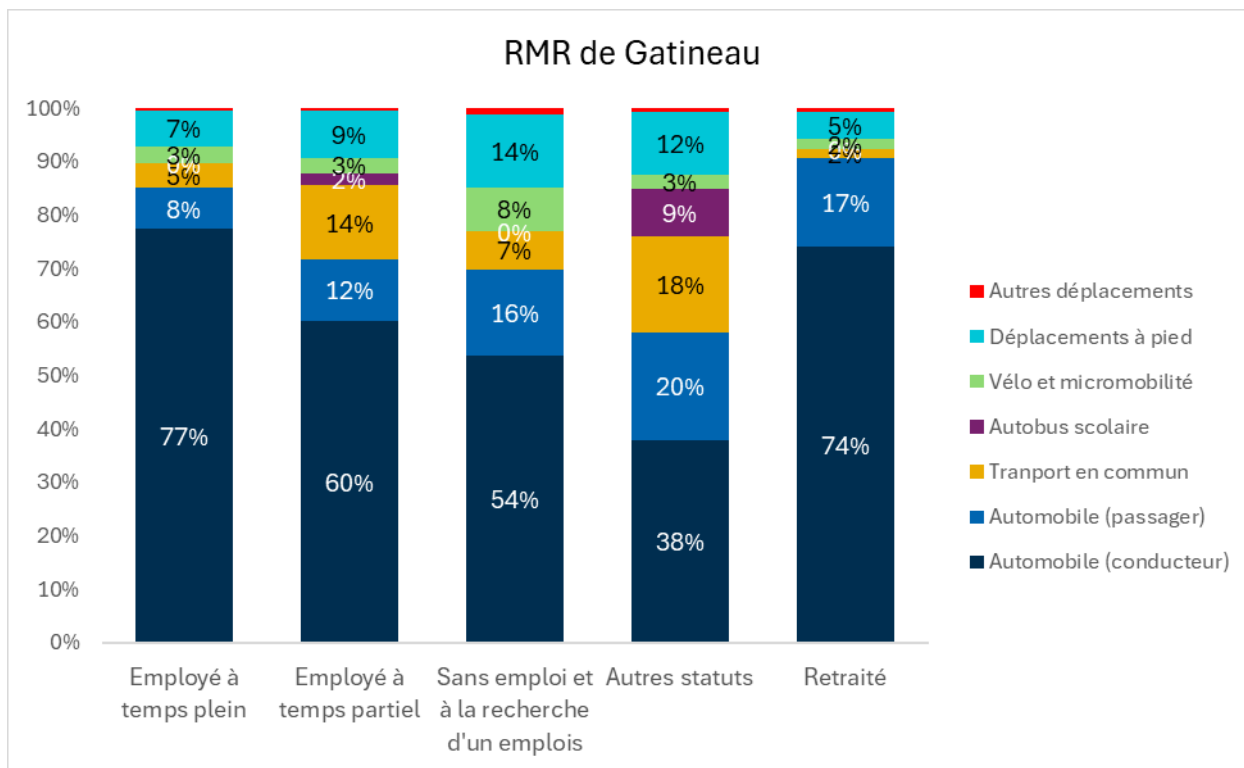
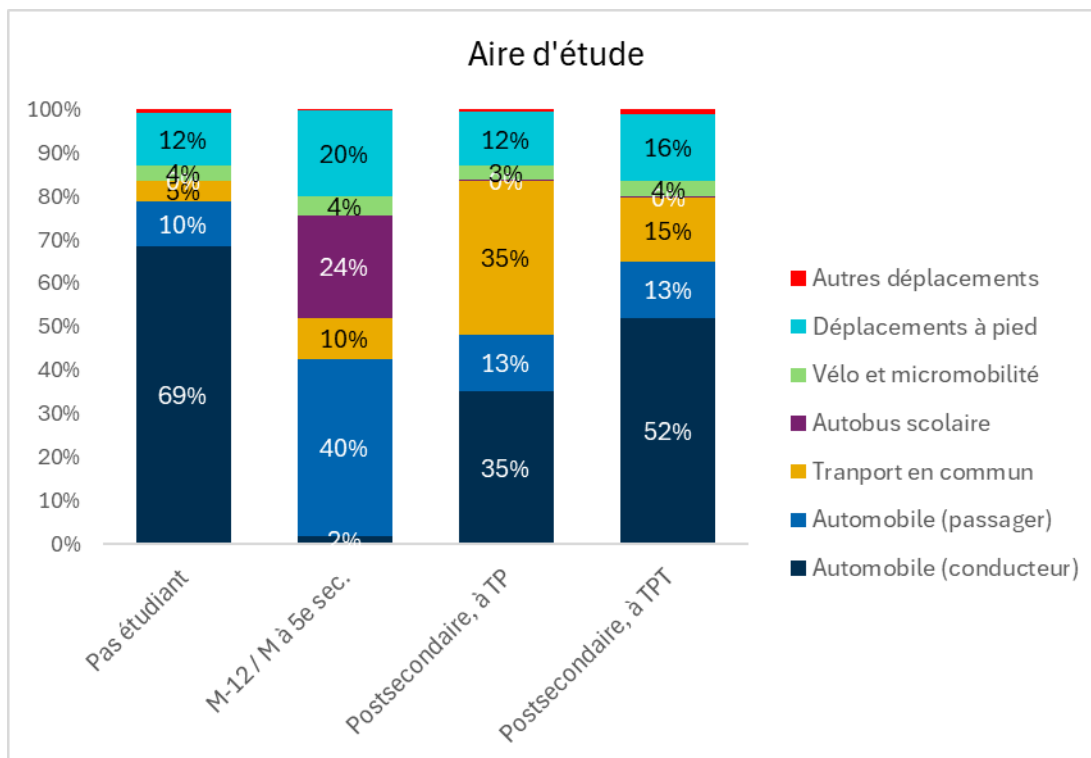
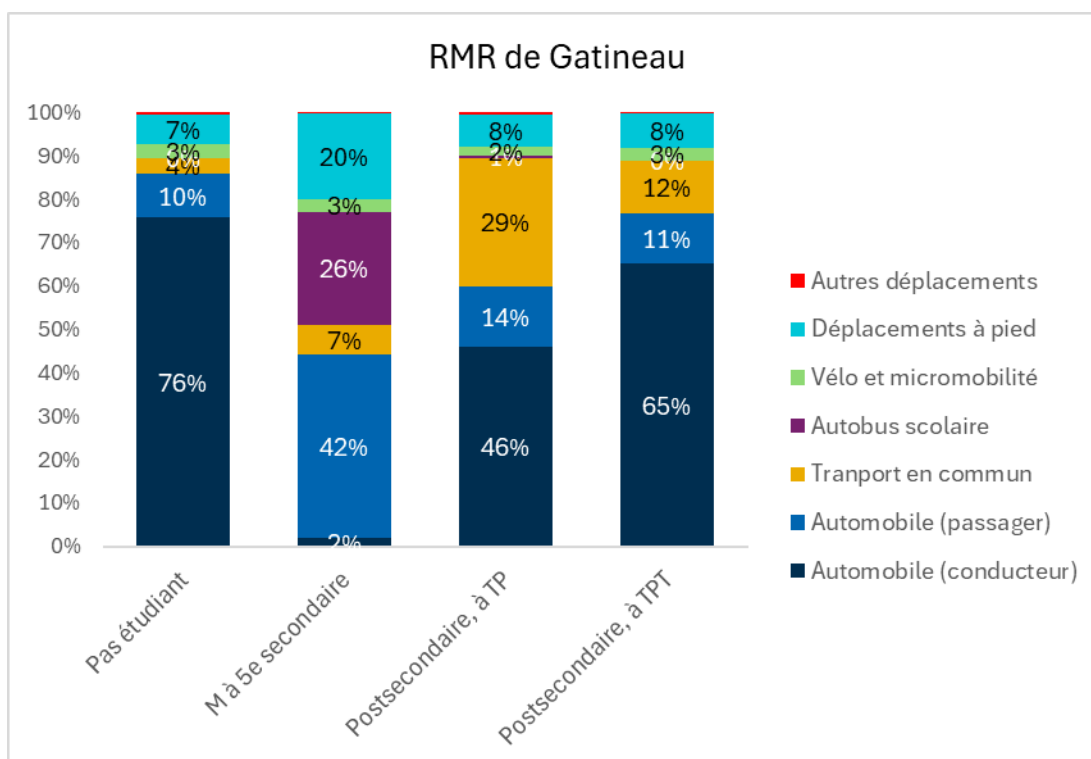
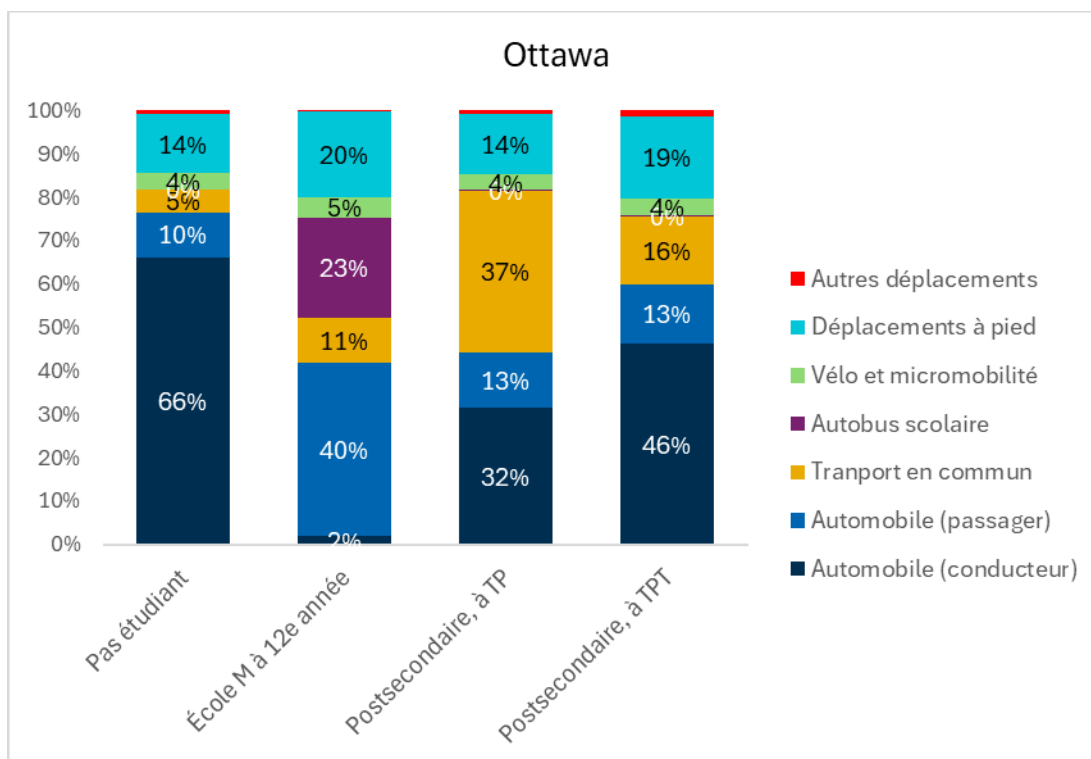


Figure 70. Parts modales selon le statut d'étudiant, 2022





4.3.7 Parts modales selon l'heure de début du déplacement

La figure 71 affiche la variation horaire des parts modales, en fonction de l'heure de début du déplacement. L'heure de pointe du matin a eu lieu à 8 h, avec 320 400 déplacements-personne et l'heure de pointe de l'après-midi a eu lieu à 16 h, avec 356 100 déplacements-personnes.

La part modale des conducteurs de véhicule était la plus élevée à toutes les heures de la journée, les conducteurs de véhicule représentant la majorité de tous les déplacements, tous modes confondus, pendant la majeure partie de la journée. Il existe des exceptions notables. Les heures de pointe du matin à partir de 7 h et 8 h avaient des parts modales de véhicule de 50 % et 46 % respectivement, lorsque les volumes totaux de déplacements étaient leur pic, à 268 100 et 320 400 déplacements pour tous les modes. Les parts modales de l'automobile dominant ensuite le reste de la journée, bien qu'elles tombent brièvement à 46 % à partir de 15 h (lorsque les cours de nombreux élèves de l'école primaire se terminent) avant de constituer à nouveau la majorité des déplacements dans les heures à partir de 16 h.

Les volumes absolus les plus élevés des conducteurs de véhicules correspondaient aux heures de pointe du matin et de l'après-midi (7h-9h et 14h-18h), coïncidant en grande partie avec les navettages à destination en provenance du travail ou de l'école. Ces heures chevauchaient largement les heures des volumes de passagers de véhicules les plus élevés (7h-9h et 15h-19h). En proportion des volumes horaires, cependant, les déplacements des passagers en véhicule ont été les plus importants pendant les heures de soirée, atteignant un maximum de 24 % pendant l'heure commençant à 20 h : ces parts étaient cohérentes avec les activités récréatives, sociales et autres activités après les heures de soirée.

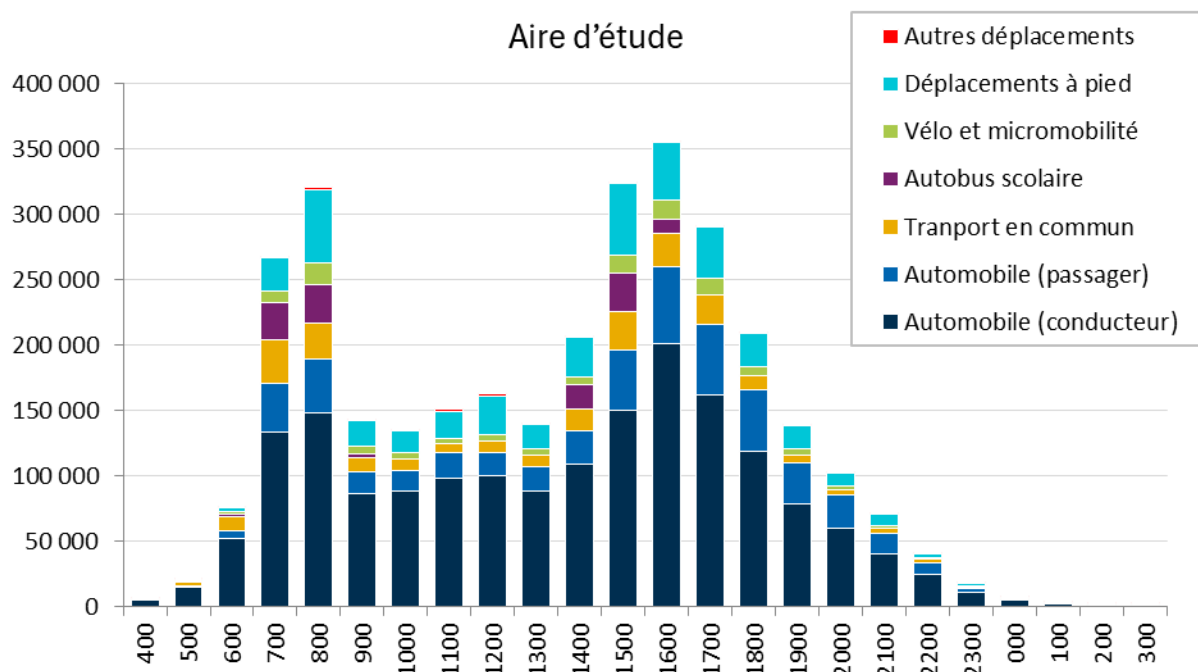
Les volumes de transport en commun ont été les plus élevés pendant les deux pics de navettage, avec des volumes atteignant 33 000 passagers à partir de 7 h. Les parts modales les plus élevées du transport en commun ont eu lieu pendant et juste avant la période de pointe du matin, à 13,9 % à 5 h, 14,6 % à 6 h et 12,3 % à 7 h.

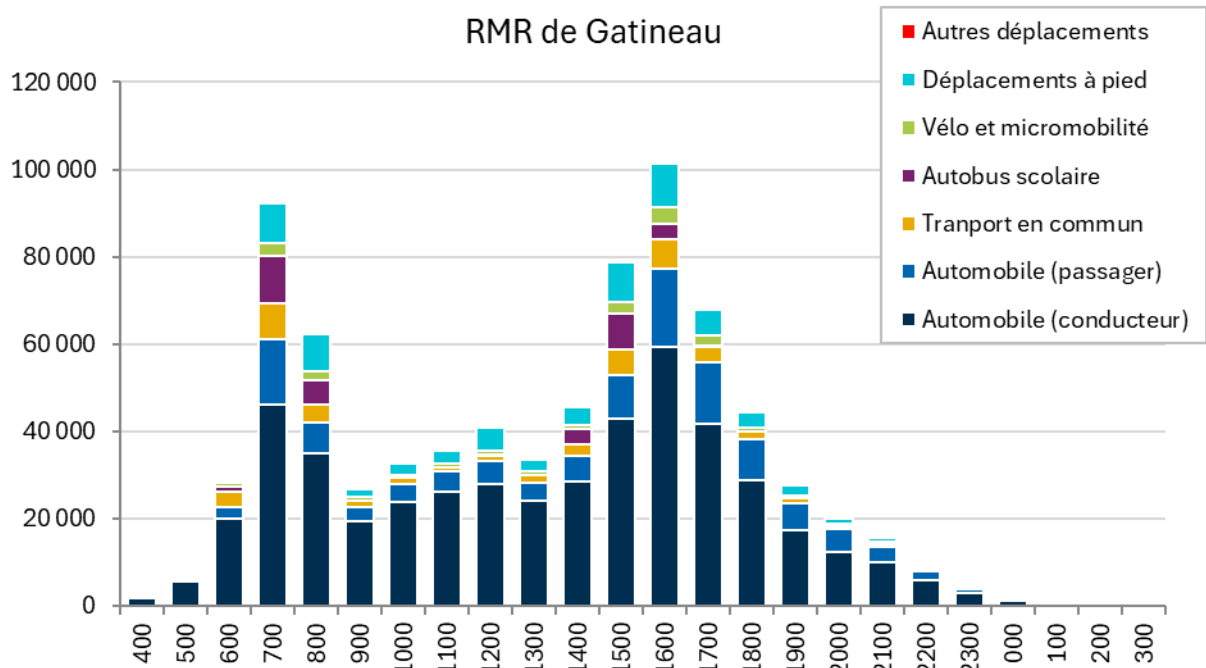
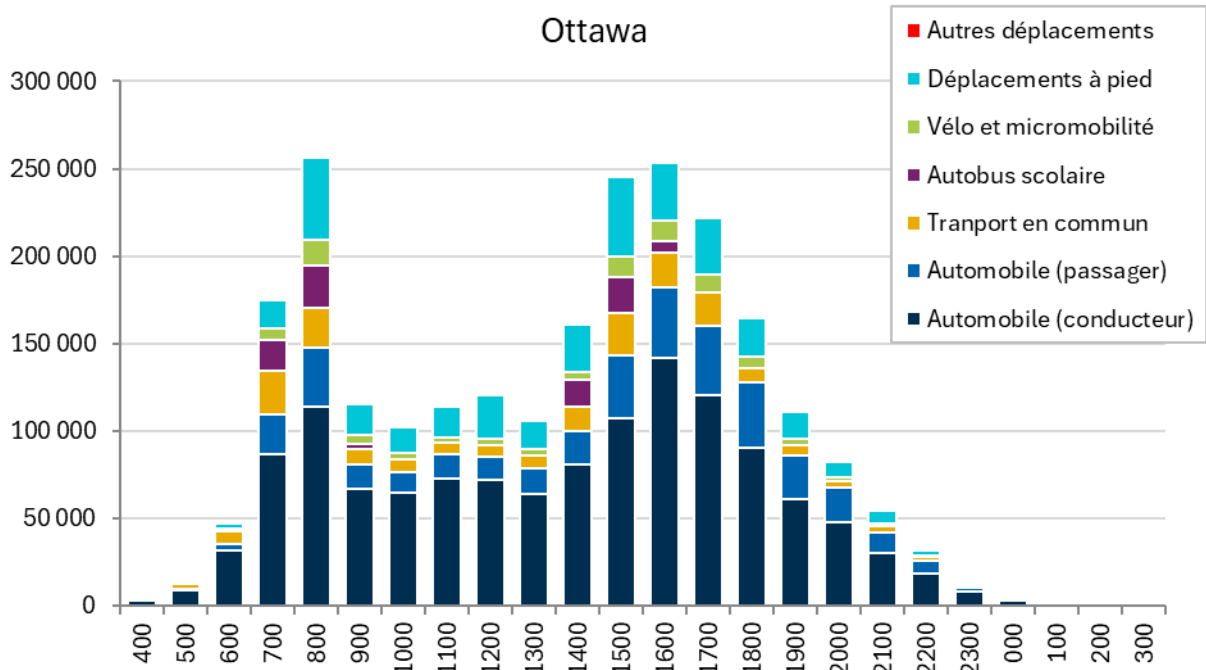
Les volumes d'autobus scolaires étaient les plus élevés à 7 h, avec 28 500 déplacements, à 8 h, à 29 200 déplacements et à 15 h, avec 29 000 déplacements – coïncidant avec le début et la fin de la journée scolaire.

Les déplacements à pied, à vélo et en micromobilité ont atteint leur plus grand nombre pendant l'heure de pointe du matin, avec 73 100 déplacements dans l'heure à partir de 8 h. Les volumes étaient également élevés pendant l'après-midi, passant à 68 700 déplacements dans l'heure à partir de 15 h (coïncidant avec la fin de la journée scolaire). Les déplacements à pied ont atteint leur pic avec 56 100 déplacements dans l'heure à partir de 8 h et à nouveau avec 54 600 déplacements à 15 h, avec des volumes élevés qui se poursuivent tout au long des deux périodes de pointe. Le profil était similaire pour le vélo et la micromobilité le matin, avec 17 000 dans l'heure à partir de 8 h et de nouveau à 15 h (14 200 déplacements), 16 h (15 100 déplacements) et 17 h (12 100 déplacements).

Les tendances de l'aire d'étude ont été reproduits à Ottawa. Celles de la RMR de Gatineau étaient globalement similaires, à deux exceptions notables près : l'heure de pointe du matin a eu lieu à 7 h, une heure plus tôt que celle d'Ottawa ; et le pic du soir était plus net. Hormis l'heure de pointe de 16 h, les autres heures pendant la période de pointe étant plus petites que celles d'Ottawa.

Figure 71. Volume des modes selon l'heure de début de déplacement, 2022



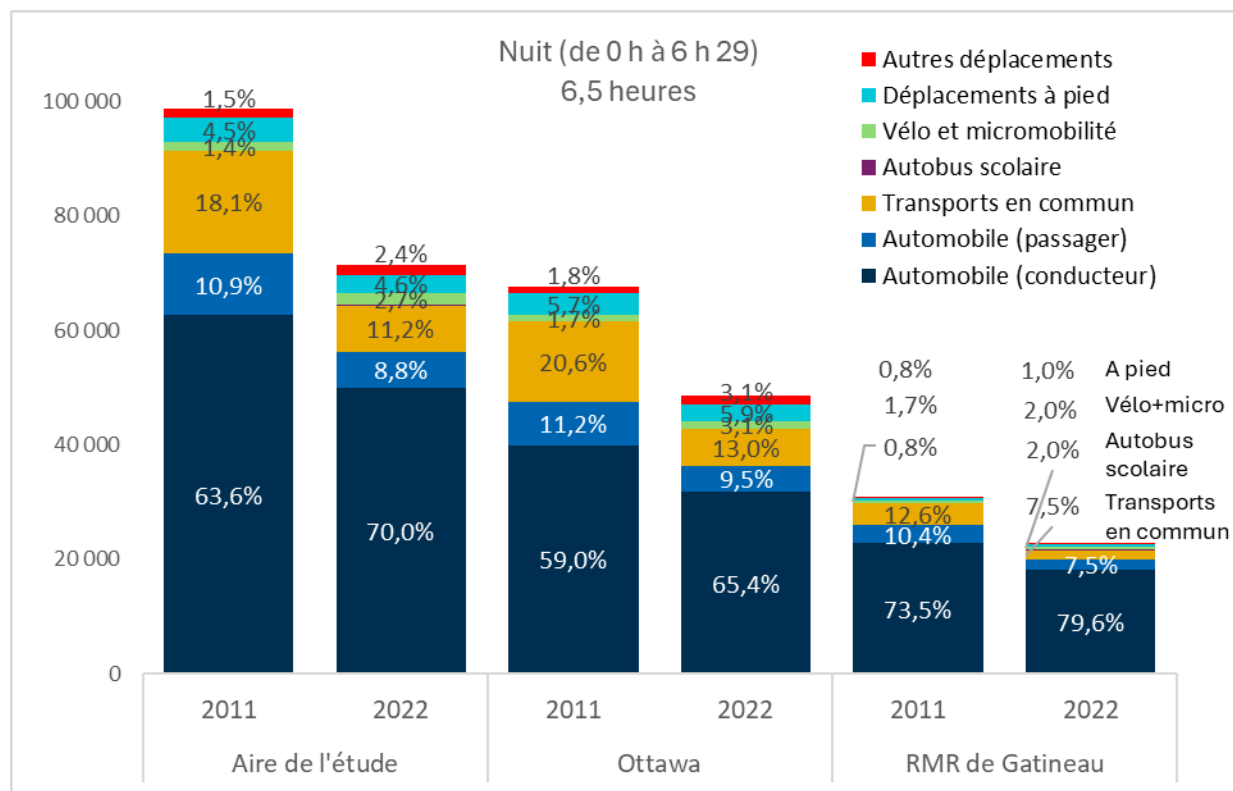


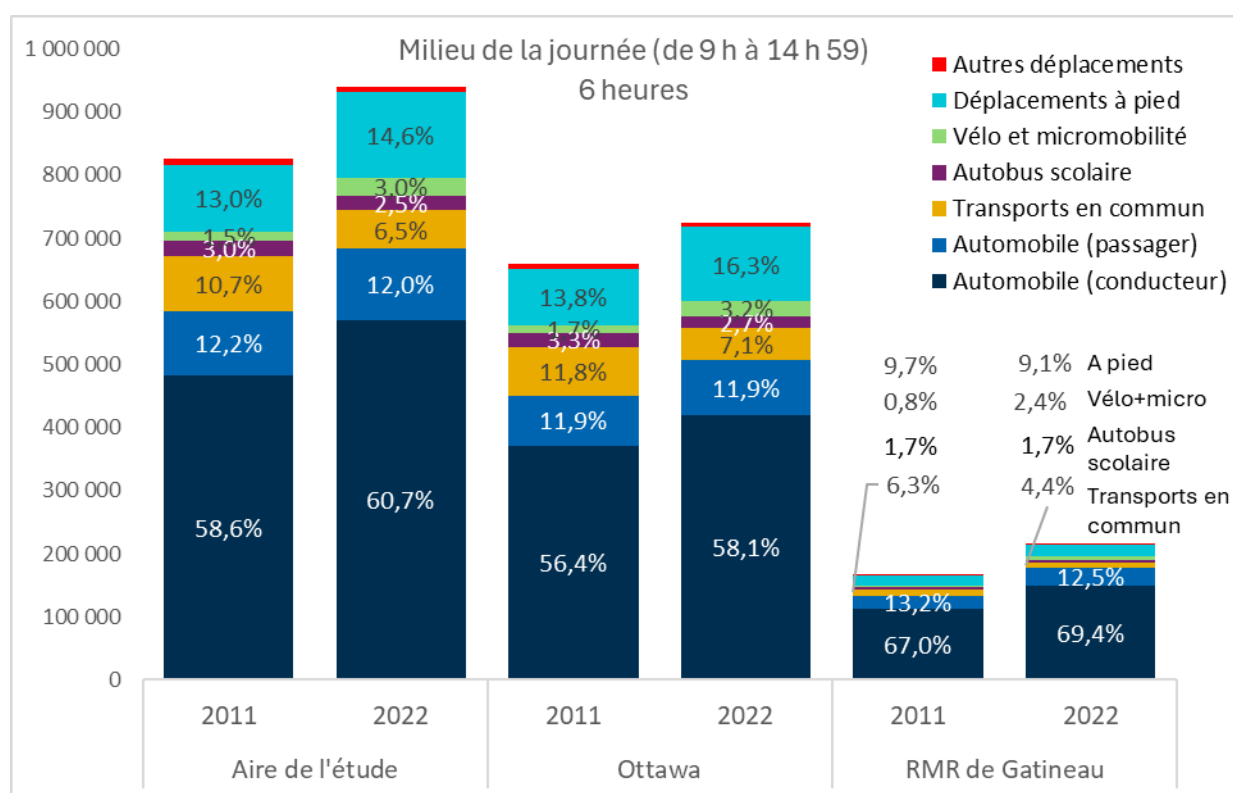
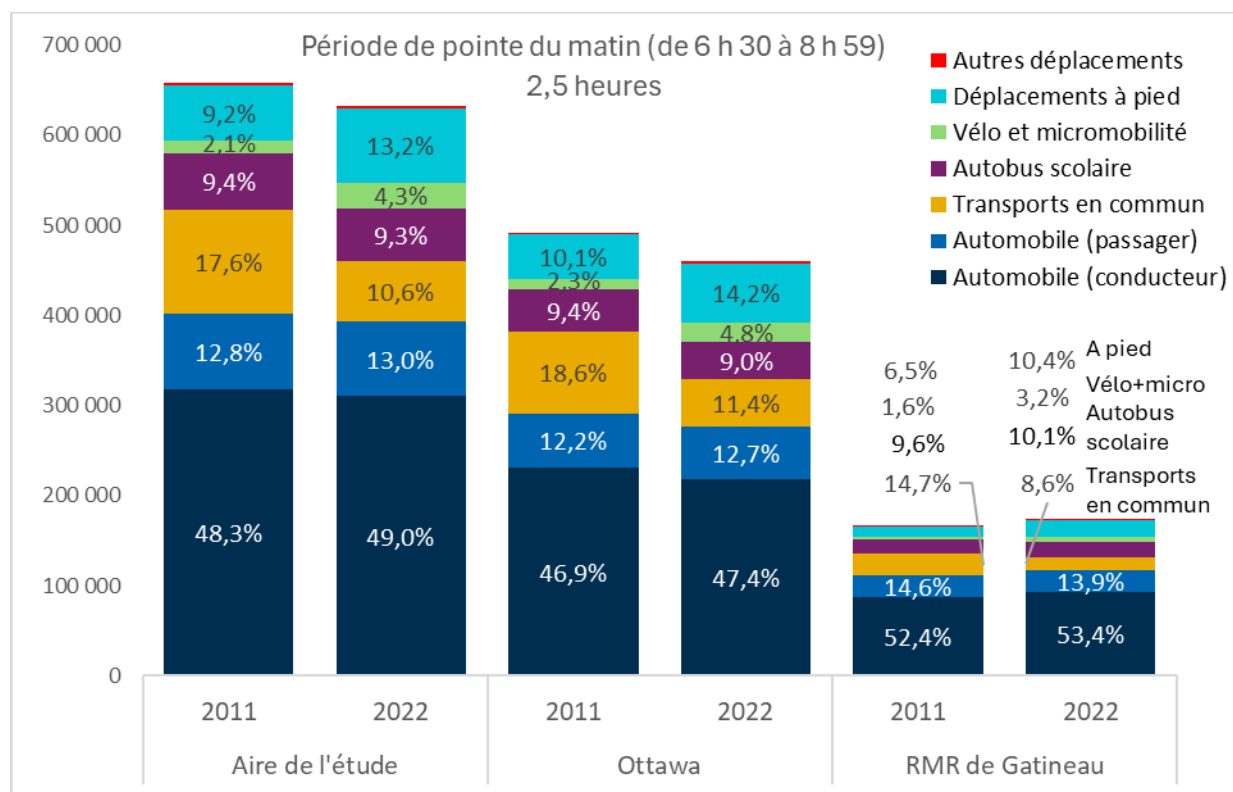
4.3.8 Parts modales selon l'heure du jour

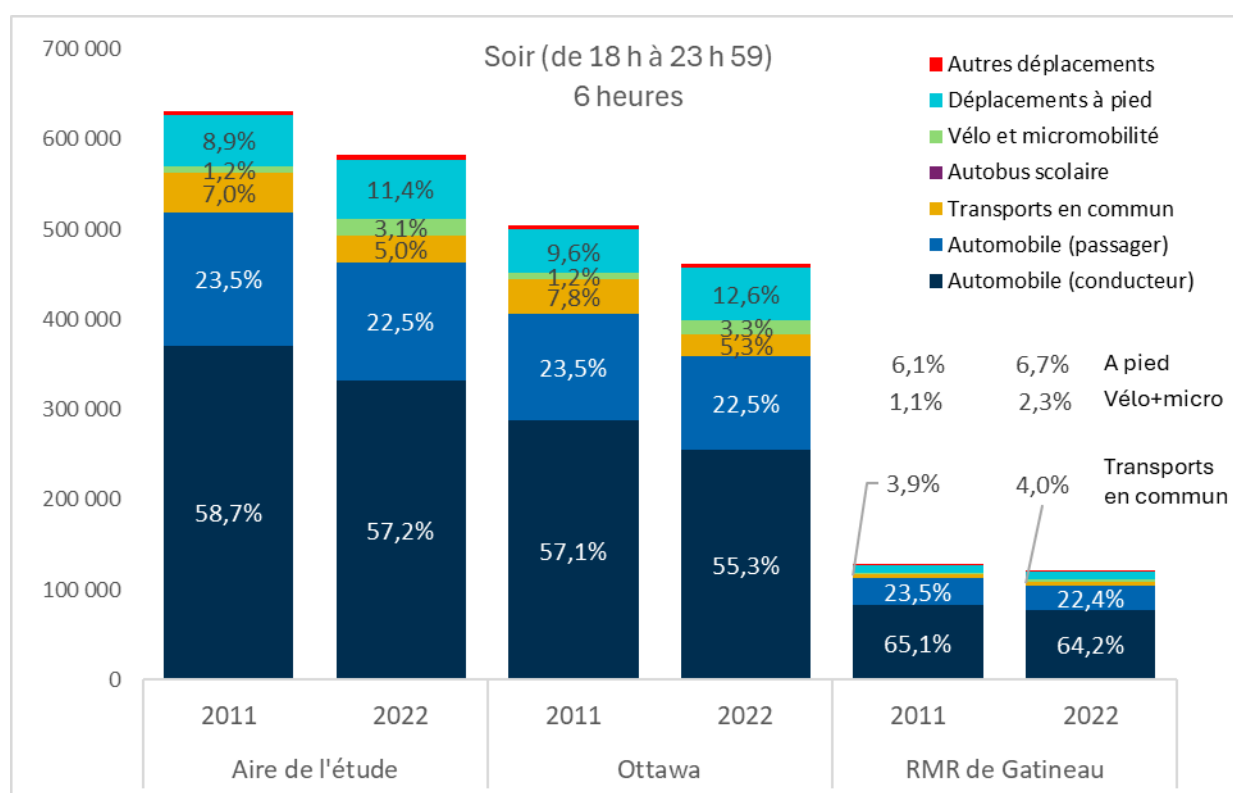
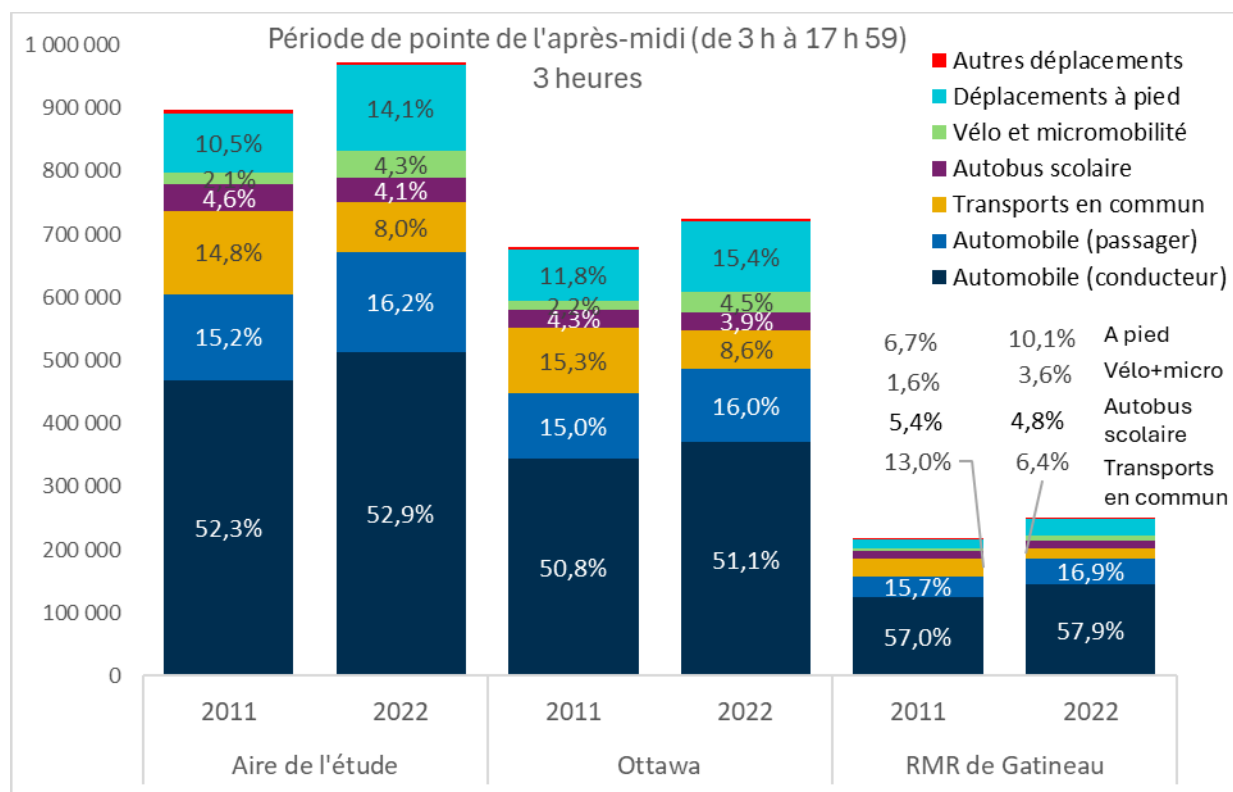
Cette section s'inscrit dans le prolongement de l'exposé précédent; nous allons maintenant comparer l'évolution des parts modales depuis 2011 en fonction des cinq périodes de la journée. La figure 72 présente les résultats de cette comparaison. Voici ce qu'il faut essentiellement noter :

- Le volume total des déplacements-personnes a fléchi dans la période de pointe du matin, en soirée et durant la nuit. Or, les volumes ont augmenté au milieu de la journée et dans la période de pointe de l'après-midi.
- La part de l'automobile (conducteur) a été dominante à toutes les heures, surtout la nuit (70 %, contre 64 % en 2011) et dans le milieu de la journée (61 %, contre 59 % en 2011).
- C'est dans la période de pointe de l'après-midi (16 %, soit une légère hausse par rapport à 15 % en 2011) et surtout en soirée (22 %, soit une légère baisse par rapport à 23 % en 2011) que les parts de l'automobile (passager) ont été les plus élevées. La part de la période de pointe du matin et la part du milieu de la journée ont été stables, pour s'inscrire respectivement à 13 % et à 12 %.
- Les parts et les volumes des transports en commun se sont contractés à toutes les heures, surtout durant la période de pointe du matin (part de 11 % en 2022 contre 18 % en 2011) et dans la période de pointe de l'après-midi (part de 8 % en 2022 contre 15 % en 2011), soit généralement les moments de la journée où culmine l'utilisation des transports en commun.
- Les parts et les volumes des déplacements à pied et à vélo ont inscrit des hausses correspondantes dans toutes les heures du jour, surtout durant la période de pointe du matin (part de 17 % en 2022 contre 11 % en 2011) et dans la période de pointe de l'après-midi (part de 18 % en 2022 contre 13 % en 2011). La part du milieu de la journée a augmenté pour s'inscrire à 18 % en 2022 contre 15 % en 2011.

Figure 72. Déplacements selon les modes de transport dans l'ensemble de la journée, population des 5 ans et plus, aire d'étude, 2011 et 2022







Une série de tableaux fait la répartition de ces variations selon le volume modal et la part modale pour l'aire d'étude (tableau 31 et tableau 32), pour Ottawa (tableau 33 et tableau 34) et pour la RMR de Gatineau (tableau 35 et tableau 36).

Les déplacements en automobile (conducteur) et à pied ont fortement augmenté, et les déplacements en automobile (passager) ont inscrit des hausses moindres durant le milieu de la journée et dans la période de pointe de l'après-midi. Les déplacements à pied et les déplacements à vélo et en micromobilité ont progressé durant la journée, sauf la nuit. Les baisses comptabilisées dans les transports en commun durant la journée, surtout pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi, ont masqué ces progressions. Dans l'ensemble, les hausses ont donné lieu à une légère augmentation nette du total des déplacements journaliers entre 2011 et 2022. Les habitudes par mode de déplacement à Ottawa et dans la RMR de Gatineau ont été essentiellement comparables, même si les gains et les pertes ont été plus accentués dans la RMR de Gatineau, comme nous l'avons fait observer.

Ces variations des déplacements aux différentes heures de la journée cadrent avec les hausses induites par la pandémie dans le télétravail et la téléformation. Or, elles pourraient aussi expliquer les mutations dans les motifs de déplacement aux autres heures de la journée, comme l'indique la section 4.4.2. Il faut aussi tenir compte des changements induits par la pandémie dans les services de transport en commun. Dans le même temps, l'accroissement de l'utilisation des modes de transport actif pourrait s'expliquer par les politiques favorables et les nouvelles infrastructures. L'augmentation des achats en ligne dans les dernières années (commerce électronique), l'inflation et d'autres facteurs qui débordent le cadre de cette analyse pourraient aussi être importants sur les variations aux différentes heures de la journée, nécessitant une recherche plus détaillée.

Tableau 31. Volumes des modes selon la période du jour, population de 5 ans et plus, aire d'étude, 2011-2022

Aire d'étude	Nuit	Pointe du matin	Milieu de la journée	Pointe de l'après-midi	Soirée
Volumes des modes 2011					
Total des déplacements	98 600	658 300	825 300	896 800	631 300
Automobile (conducteur)	62 600	317 900	483 300	469 100	370 600
Automobile (passager)	10 800	84 100	100 600	136 000	148 100
Transports en commun	17 900	115 800	88 300	132 400	44 100
Autobus scolaire	100	62 000	24 700	41 000	100
Vélo et micromobilité	1 400	14 000	12 700	18 500	7 400
Déplacements à pied	4 400	60 700	107 000	94 400	56 400
Autres déplacements	1 400	3 700	8 600	5 400	4 800
Volumes des modes 2022					
Total des déplacements	71 500	632 900	939 900	972 500	582 100
Automobile (conducteur)	50 000	310 400	570 300	514 000	332 700
Automobile (passager)	6 300	82 500	113 200	157 900	130 800
Transports en commun	8 000	67 200	60 700	78 200	29 100
Autobus scolaire	100	58 900	23 100	40 000	200
Vélo et micromobilité	2 000	27 500	28 100	41 400	18 100
Déplacements à pied	3 300	83 300	137 300	136 900	66 300
Autres déplacements	1 700	3 000	7 300	4 200	4 900
Variation entre 2011 et 2022					
Total des déplacements	-27 100	-25 400	114 600	75 700	-49 200
Automobile (conducteur)	-12 600	-7 500	87 000	44 900	-37 900
Automobile (passager)	-4 500	-1 600	12 600	21 900	-17 300
Transports en commun	-9 900	-48 600	-27 600	-54 200	-15 000
Autobus scolaire	0	-3 100	-1 600	-1 000	100
Vélo et micromobilité	600	13 500	15 400	22 900	10 700
Déplacements à pied	-1 100	22 600	30 300	42 500	9 900
Autres déplacements	300	-700	-1 300	-1 200	100

Tableau 32. Parts modales selon la période du jour, population de 5 ans et plus, aire d'étude, 2011-2022

Aire d'étude	Nuit	Pointe du matin	Milieu de la journée	Pointe de l'après-midi	Soirée
Parts modales de 2011					
Total des déplacements	98 600	658 300	825 300	896 800	631 300
Automobile (conducteur)	63,6 %	48,3 %	58,6 %	52,3 %	58,7 %
Automobile (passager)	10,9 %	12,8 %	12,2 %	15,2 %	23,5 %
Transports en commun	18,1 %	17,6 %	10,7 %	14,8 %	7,0 %
Autobus scolaire	0,1 %	9,4 %	3,0 %	4,6 %	0,0 %
Vélo et micromobilité	1,4 %	2,1 %	1,5 %	2,1 %	1,2 %
Déplacements à pied	4,5 %	9,2 %	13,0 %	10,5 %	8,9 %
Autres déplacements	1,5 %	0,6 %	1,0 %	0,6 %	0,8 %
Parts modales de 2022					
Total des déplacements	71 500	632 900	939 900	972 500	582 100
Automobile (conducteur)	70,0 %	49,0 %	60,7 %	52,9 %	57,2 %
Automobile (passager)	8,8 %	13,0 %	12,0 %	16,2 %	22,5 %
Transports en commun	11,2 %	10,6 %	6,5 %	8,0 %	5,0 %
Autobus scolaire	0,2 %	9,3 %	2,5 %	4,1 %	0,0 %
Vélo et micromobilité	2,7 %	4,3 %	3,0 %	4,3 %	3,1 %
Déplacements à pied	4,6 %	13,2 %	14,6 %	14,1 %	11,4 %
Autres déplacements	2,4 %	0,5 %	0,8 %	0,4 %	0,8 %
Écart en %					
Automobile (conducteur)	6,4 %	0,8 %	2,1 %	0,5 %	-1,5 %
Automobile (passager)	-2,1 %	0,3 %	-0,2 %	1,1 %	-1,0 %
Transports en commun	-6,9 %	-7,0 %	-4,2 %	-6,7 %	-2,0 %
Autobus scolaire	0,1 %	-0,1 %	-0,5 %	-0,5 %	0,0 %
Vélo et micromobilité	1,3 %	2,2 %	1,5 %	2,2 %	1,9 %
Déplacements à pied	0,2 %	3,9 %	1,6 %	3,5 %	2,5 %
Autres déplacements	1,0 %	-0,1 %	-0,3 %	-0,2 %	0,1 %

Tableau 33. Volumes des modes selon la période du jour, population de 5 ans et plus, résidents d'Ottawa, 2011-2022

Ottawa	Nuit	Pointe du matin	Milieu de la journée	Pointe de l'après-midi	Soirée
Volumes des modes 2011					
Total des déplacements	67 600	492 100	658 700	679 400	504 100
Automobile (conducteur)	39 900	230 900	371 700	345 200	287 800
Automobile (passager)	7 600	59 900	78 700	101 800	118 200
Transports en commun	14 000	91 400	77 900	104 100	39 100
Autobus scolaire	0	46 100	21 800	29 100	100
Vélo et micromobilité	1 100	11 300	11 300	15 000	6 000
Déplacements à pied	3 900	49 900	90 900	79 800	48 600
Autres déplacements	1 200	2 700	6 500	4 400	4 300
Volumes des modes 2022					
Total des déplacements	48 600	459 800	724 000	723 800	461 500
Automobile (conducteur)	31 800	217 900	420 400	369 900	255 200
Automobile (passager)	4 600	58 400	86 100	115 900	103 800
Transports en commun	6 300	52 300	51 200	62 200	24 300
Autobus scolaire	0	41 500	19 400	28 000	200
Vélo et micromobilité	1 500	21 900	22 900	32 500	15 300
Déplacements à pied	2 800	65 200	117 700	111 700	58 300
Autres déplacements	1 500	2 500	6 300	3 500	4 400
Variation entre 2011 et 2022					
Total des déplacements	-19 000	-32 300	65 300	44 400	-42 600
Automobile (conducteur)	-8 100	-13 000	48 700	24 700	-32 600
Automobile (passager)	-3 000	-1 500	7 400	14 100	-14 400
Transports en commun	-7 700	-39 100	-26 700	-41 900	-14 800
Autobus scolaire	0	-4 600	-2 400	-1 100	100
Vélo et micromobilité	400	10 600	11 600	17 500	9 300
Déplacements à pied	-1 100	15 300	26 800	31 900	9 700
Autres déplacements	300	-200	-200	-900	100

Tableau 34. Parts modales selon la période du jour, population de 5 ans et plus, résidents d'Ottawa, 2011-2022

Ottawa	Nuit	Pointe du matin	Milieu de la journée	Pointe de l'après-midi	Soirée
Parts modales de 2011					
Total des déplacements	67 600	492 100	658 700	679 400	504 100
Automobile (conducteur)	59,0 %	46,9 %	56,4 %	50,8 %	57,1 %
Automobile (passager)	11,2 %	12,2 %	11,9 %	15,0 %	23,5 %
Transports en commun	20,6 %	18,6 %	11,8 %	15,3 %	7,8 %
Autobus scolaire	0,1 %	9,4 %	3,3 %	4,3 %	0,0 %
Vélo et micromobilité	1,7 %	2,3 %	1,7 %	2,2 %	1,2 %
Déplacements à pied	5,7 %	10,1 %	13,8 %	11,8 %	9,6 %
Autres déplacements	1,8 %	0,5 %	1,0 %	0,7 %	0,9 %
Parts modales de 2022					
Total des déplacements	48 600	459 800	724 000	723 800	461 500
Automobile (conducteur)	65,4 %	47,4 %	58,1 %	51,1 %	55,3 %
Automobile (passager)	9,5 %	12,7 %	11,9 %	16,0 %	22,5 %
Transports en commun	13,0 %	11,4 %	7,1 %	8,6 %	5,3 %
Autobus scolaire	0,1 %	9,0 %	2,7 %	3,9 %	0,0 %
Vélo et micromobilité	3,1 %	4,8 %	3,2 %	4,5 %	3,3 %
Déplacements à pied	5,9 %	14,2 %	16,3 %	15,4 %	12,6 %
Autres déplacements	3,1 %	0,5 %	0,9 %	0,5 %	1,0 %
Écart en %					
Automobile (conducteur)	6,4 %	0,5 %	1,6 %	0,3 %	-1,8 %
Automobile (passager)	-1,7 %	0,5 %	0,0 %	1,0 %	-1,0 %
Transports en commun	-7,7 %	-7,2 %	-4,8 %	-6,7 %	-2,5 %
Autobus scolaire	0,0 %	-0,3 %	-0,6 %	-0,4 %	0,0 %
Vélo et micromobilité	1,4 %	2,5 %	1,4 %	2,3 %	2,1 %
Déplacements à pied	0,2 %	4,1 %	2,5 %	3,7 %	3,0 %
Autres déplacements	1,3 %	0,0 %	-0,1 %	-0,2 %	0,1 %

Tableau 35. Volumes des modes selon la période du jour, population de 5 ans et plus, résidents de la RMR de Gatineau, 2011-2022

RMR de Gatineau	Nuit	Pointe du matin	Milieu de la journée	Pointe de l'après-midi	Soirée
Volumes des modes 2011					
Total des déplacements	31 000	166 200	166 600	217 400	127 200
Automobile (conducteur)	22 800	87 000	111 700	124 000	82 800
Automobile (passager)	3 200	24 200	21 900	34 200	29 800
Transports en commun	3 900	24 400	10 400	28 300	4 900
Autobus scolaire	0	16 000	2 900	11 800	0
Vélo et micromobilité	300	2 700	1 400	3 500	1 400
Déplacements à pied	500	10 800	16 200	14 600	7 700
Autres déplacements	300	1 000	2 100	1 000	500
Volumes des modes 2022					
Total des déplacements	22 900	173 100	216 000	248 700	120 600
Automobile (conducteur)	18 200	92 500	149 800	144 100	77 500
Automobile (passager)	1 700	24 100	27 000	41 900	27 000
Transports en commun	1 700	14 900	9 600	16 000	4 800
Autobus scolaire	100	17 500	3 700	12 000	0
Vélo et micromobilité	500	5 600	5 200	8 900	2 700
Déplacements à pied	400	18 100	19 600	25 100	8 000
Autres déplacements	200	600	1 000	700	500
Variation entre 2011 et 2022					
Total des déplacements	-8 100	6 900	49 400	31 300	-6 600
Automobile (conducteur)	-4 600	5 500	38 100	20 100	-5 300
Automobile (passager)	-1 500	-100	5 100	7 700	-2 800
Transports en commun	-2 200	-9 500	-800	-12 300	-100
Autobus scolaire	100	1 500	800	200	0
Vélo et micromobilité	200	2 900	3 800	5 400	1 300
Déplacements à pied	-100	7 300	3 400	10 500	300
Autres déplacements	-100	-400	-1 100	-300	0

Tableau 36. Parts modales selon la période du jour, population de 5 ans et plus, résidents de la RMR de Gatineau, 2011-2022

RMR de Gatineau	Nuit	Heure de pointe du matin	Midi	Heure de pointe de l'après-midi	Soir
Parts modales de 2011					
Total des déplacements	31 000	166 200	166 600	217 400	127 200
Automobile (conducteur)	73,5 %	52,4 %	67,0 %	57,0 %	65,1 %
Automobile (passager)	10,4 %	14,6 %	13,2 %	15,7 %	23,5 %
Transports en commun	12,6 %	14,7 %	6,3 %	13,0 %	3,9 %
Autobus scolaire	0,1 %	9,6 %	1,7 %	5,4 %	0,0 %
Vélo et micromobilité	0,8 %	1,6 %	0,8 %	1,6 %	1,1 %
Déplacements à pied	1,7 %	6,5 %	9,7 %	6,7 %	6,1 %
Autres déplacements	0,8 %	0,6 %	1,2 %	0,4 %	0,4 %
Parts modales de 2022					
Total des déplacements	22 900	173 100	216 000	248 700	120 600
Automobile (conducteur)	79,6 %	53,4 %	69,4 %	57,9 %	64,2 %
Automobile (passager)	7,5 %	13,9 %	12,5 %	16,9 %	22,4 %
Transports en commun	7,5 %	8,6 %	4,4 %	6,4 %	4,0 %
Autobus scolaire	0,3 %	10,1 %	1,7 %	4,8 %	0,0 %
Vélo et micromobilité	2,0 %	3,2 %	2,4 %	3,6 %	2,3 %
Déplacements à pied	2,0 %	10,4 %	9,1 %	10,1 %	6,7 %
Autres déplacements	1,0 %	0,3 %	0,5 %	0,3 %	0,4 %
Écart en %					
Automobile (conducteur)	6,1 %	1,0 %	2,3 %	0,9 %	-0,9 %
Automobile (passager)	-2,9 %	-0,6 %	-0,7 %	1,1 %	-1,0 %
Transports en commun	-5,1 %	-6,1 %	-1,8 %	-6,6 %	0,1 %
Autobus scolaire	0,3 %	0,5 %	0,0 %	-0,6 %	0,0 %
Vélo et micromobilité	1,2 %	1,6 %	1,6 %	2,0 %	1,2 %
Déplacements à pied	0,2 %	3,9 %	-0,6 %	3,4 %	0,6 %
Autres déplacements	0,2 %	-0,3 %	-0,8 %	-0,2 %	0,0 %

Enfin, le tableau 37 fait la synthèse de l'évolution des volumes totaux de déplacements sur l'ensemble de la journée. Voici ce qu'il faut essentiellement noter :

- Il s'est produit des hausses et des baisses durant l'ensemble des périodes de la journée. Dans l'ensemble de l'aire d'étude, les plus fortes baisses en chiffres absolus se sont produites dans la soirée (qui a comptabilisé la baisse la plus importante en chiffres absolus, soit 49 200 déplacements), dans la nuit (baisse proportionnellement

la plus importante, soit -27 %) et dans la période de pointe du matin. Des hausses se sont produites dans le milieu de la journée (hausse proportionnellement la plus importante, soit 14 %) et dans la période de pointe de l'après-midi. Ces hausses ont été suffisantes pour masquer les baisses, ce qui donne dans l'ensemble une augmentation de 3 % des déplacements journaliers (88 700 déplacements).

- Pour les déplacements effectués par les résidents d'Ottawa, nous avons enregistré, sur l'ensemble de la journée, une hausse de 1 %. Les déplacements du milieu de la journée ont augmenté de 10 %, et les déplacements dans la période de pointe de l'après-midi ont progressé de 7 %, alors que les déplacements dans la période de pointe du matin ont plongé de -7 %.
- Pour les déplacements des résidents de la RMR de Gatineau, nous avons comptabilisé une hausse de 10 % sur l'ensemble de la journée. Les déplacements dans le milieu de la journée ont augmenté de 30 %, et les déplacements dans la période de pointe de l'après-midi ont progressé de 14 %, alors que les déplacements de la période de pointe du matin crû de 4 %.

Tableau 37. Volumes des déplacements selon la période du jour, population de 5 ans et plus, 2011-2022

Aire d'étude	Déplacements				Pourcentage des déplacements journaliers		
	2011	2022	Écart	Écart en %	2011	2022	Écart en %
Nuit (de 0 h à 6 h 29; 6,5 heures)	98 600	71 500	-27 100	-27 %	3,2 %	2,2 %	-0,9 %
Pointe du matin (de 6 h 30 à 8 h 59; 2,5 heures)	658 300	632 900	-25 400	-4 %	21,2 %	19,8 %	-1,4 %
Milieu de la journée (de 9 h à 14 h 59; 6 heures)	825 300	939 900	114 600	14 %	26,5 %	29,4 %	2,8 %
Pointe de l'après-midi (de 15 h à 17 h 59; 3 heures)	896 800	972 500	75 700	8 %	28,8 %	30,4 %	1,6 %
Soir (de 18 h à 23 h 59; 6 heures)	631 300	582 100	-49 200	-8 %	20,3 %	18,2 %	-2,1 %
Total sur 24 heures	3 110 200	3 198 900	88 700	3 %	100 %	100 %	

Ottawa*	Déplacements				Pourcentage des déplacements journaliers		
	2011	2022	Écart	Écart en %	2011	2022	Écart en %
Nuit (de 0 h à 6 h 29; 6,5 heures)	67 600	48 600	-19 000	-28 %	2,8 %	2,0 %	-0,8 %
Pointe du matin (de 6 h 30 à 8 h 59; 2,5 heures)	492 100	459 800	-32 300	-7 %	20,5 %	19,0 %	-1,5 %
Milieu de la journée (de 9 h à 14 h 59; 6 heures)	658 700	724 000	65 300	10 %	27,4 %	29,9 %	2,5 %
Pointe de l'après-midi (de 15 h à 17 h 59; 3 heures)	679 400	723 800	44 400	7 %	28,3 %	29,9 %	1,7 %
Soir (de 18 h à 23 h 59; 6 heures)	504 100	461 500	-42 600	-8 %	21,0 %	19,1 %	-1,9 %
Total sur 24 heures	2 401 900	2 417 700	15 800	1 %	100 %	100 %	

RMR de Gatineau*	Déplacements				Pourcentage des déplacements journaliers		
	2011	2022	Écart	Écart en %	2011	2022	Écart en %
Nuit (de 0 h à 6 h 29; 6,5 heures)	31 000	22 900	-8 100	-26 %	4,4 %	2,9 %	-1,4 %
Pointe du matin (de 6 h 30 à 8 h 59; 2,5 heures)	166 200	173 100	6 900	4 %	23,5 %	22,2 %	-1,3 %
Milieu de la journée (de 9 h à 14 h 59; 6 heures)	166 600	216 000	49 400	30 %	23,5 %	27,6 %	4,1 %
Pointe de l'après-midi (de 15 h à 17 h 59; 3 heures)	217 400	248 700	31 300	14 %	30,7 %	31,8 %	1,1 %
Soir (de 18 h à 23 h 59; 6 heures)	127 200	120 600	-6 600	-5 %	18,0 %	15,4 %	-2,5 %
Total sur 24 heures	708 300	781 300	73 000	10 %	100 %	100 %	

* Comme nous l'indiquons dans la section 4.1, tous les chiffres mesurent les déplacements effectués par les résidents des différentes juridictions, et non nécessairement par rapport aux points d'origine ou de destination des déplacements.

En résumé, des variations se sont produites durant les périodes de pointe de navettage, mais aussi durant toute la journée. Certaines de ces variations pourraient cadrer avec les basculements induits par la pandémie dans le télétravail et la téléformation, que nous avons décrits dans les précédentes sections. Ces variations laissent entendre qu'il s'est produit, dans les habitudes d'activité, des transformations qui vont plus loin que les simples changements dans le navettage, puisqu'il y a eu un regain de l'activité dans le milieu de la journée et dans les périodes de pointe de l'après-midi, alors que l'activité a baissé le soir, la nuit et dans la période de pointe — du matin. Dans l'ensemble, ces changements cadrent avec les variations induites par la pandémie et observées dans les enquêtes menées

ailleurs.⁵² Cela dit, il est important de noter que l'enquête comparable de 2011 date d'il y a 11 ans. Comme nous l'avons noté, certaines de ces transformations pourraient s'expliquer par les changements intervenus dans l'évolution démographique de la population et dans la conjoncture économique locale, par la pandémie ou par l'aménagement d'infrastructures majeures et nouvelles comme l'O-Train. Une recherche plus approfondie serait toutefois nécessaire.-

4.3.9 Parts modales selon le statut professionnel et d'étudiant pour les périodes de pointe du matin et de l'après-midi

Le tableau 38 résume les parts modales à différentes périodes de la journée pour trois groupes de navetteurs : les étudiants âgés de 5 à 17 ans (dont la plupart seraient de la maternelle à la 12e année), les étudiants adultes de 18 ans et plus (dont la plupart seraient dans des écoles postsecondaires) et les travailleurs.

La figure 73, la figure 74 et la figure 75 illustrent les volumes de leurs déplacements par différents modes au cours des cinq périodes. Par exemple, les navettages des enfants vers et depuis l'école semblaient représenter une grande partie de leurs déplacements journaliers, la majorité de leurs déplacements pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi se faisant via des modes durables (en particulier les autobus scolaires) et 80 % de leurs déplacements le soir étant effectués en tant que passagers en automobiles.

Les étudiants de 18 ans et plus ont déclaré moins de déplacements dans la période de pointe du matin qu'après 9 heures du matin dans la période de midi ou pendant la période de pointe du soir. À l'exception de la période de nuit, environ la moitié de leurs déplacements ont été effectués via des modes durables, le reste étant effectué en tant que conducteurs d'automobiles ou passagers en automobiles.

En revanche, l'automobile était le mode principal pour les travailleurs à tout moment de la journée. Les deux tiers des déplacements des travailleurs ont été effectués en tant que conducteur d'automobile pendant la plupart des heures de la journée (72 % la nuit) et 6 % à 8 % de leurs déplacements ont été effectués en tant que passagers en automobiles (14 % le soir, ce qui correspond aux activités non liées au travail le soir). Le transport en commun a été le plus élevé pendant la période de pointe du matin, avec 10 % de tous les déplacements des travailleurs. Les déplacements à vélo et en micromobilité étaient les plus élevés pendant la période de pointe du matin, à 5 %, et la période de pointe de l'après-midi, avec 4 %. Les déplacements à pied étaient répandus à toutes les heures de la journée, bien qu'ils soient le plus élevé à midi avec 16 %.

⁵² Par exemple, l'enquête du District régional de la capitale de la Colombie-Britannique (CRD – région de Victoria), qui s'est déroulée en 2022. D'autres enquêtes réalisées après la pandémie pourraient apporter un éclairage complémentaire.

Les tendances d'Ottawa reflétaient celles de l'aire d'étude. Les tendances de la RMR de Gatineau étaient en grande partie similaires, à l'exception importante des parts de l'automobile plus élevées dans les trois groupes. Plus précisément, il s'agissait de parts de passagers de l'automobile plus élevées pour les étudiants des 0-17 ans ; de parts de conducteurs de l'automobile plus élevées, de parts de passagers de l'automobile plus faibles et de parts de transport en commun plus faibles pour les étudiants de 18 ans et plus ; et de parts de conducteurs de l'automobile plus élevées et de parts de transport en commun plus faibles pour les travailleurs.

Tableau 38. Parts modales pour les étudiants et les travailleurs selon la période, 2022

Aire d'étude

Groupes de population	Mode	000 - 0629 Nuit	0630 - 0859 Pointe du matin	0900 - 1459 Midi	1500 - 1759 Pointe de l'après-midi	1800 - 2359 Soir	24 heures
Étudiants 0-17 ans	Nombre total de déplacements	1 400	182 300	72 600	195 400	67 900	519 700
	Automobile (conducteur)	11,7 %	1,1 %	2,7 %	1,3 %	3,7 %	1,8 %
	Automobile (passager)	61,8 %	30,5 %	25,8 %	41,3 %	80,0 %	40,5 %
	Transport en commun	14,3 %	12,2 %	12,8 %	10,2 %	2,6 %	10,3 %
	Autobus scolaire	8,6 %	32,2 %	31,3 %	20,3 %	0,2 %	23,4 %
	Vélo + micromobilité	0,0 %	4,1 %	3,4 %	4,9 %	3,8 %	4,2 %
	Déplacement à pied	2,3 %	19,6 %	23,8 %	21,7 %	9,3 %	19,6 %
	Autre	1,2 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,4 %	0,2 %
Étudiants de 18 ans et plus	Nombre total de déplacements	5 700	39 000	72 900	59 300	55 500	232 500
	Automobile (conducteur)	46,0 %	39,0 %	36,3 %	40,0 %	42,5 %	39,4 %
	Automobile (passager)	17,4 %	9,0 %	10,2 %	11,9 %	17,5 %	12,3 %
	Transport en commun	22,6 %	37,6 %	33,3 %	31,2 %	22,5 %	30,6 %
	Autobus scolaire	0,0 %	0,5 %	0,3 %	0,3 %	0,0 %	0,3 %
	Vélo + micromobilité	1,8 %	3,8 %	3,2 %	3,6 %	3,1 %	3,3 %
	Déplacement à pied	6,8 %	9,4 %	15,8 %	12,8 %	13,5 %	13,2 %
	Autre	5,4 %	0,8 %	0,8 %	0,2 %	0,8 %	0,8 %
Travailleurs	Nombre total de déplacements	64 900	397 800	461 400	610 900	432 000	1 967 100
	Automobile (conducteur)	72 %	68 %	66 %	67 %	66 %	67 %
	Automobile (passager)	8 %	6 %	7 %	8 %	14 %	9 %
	Transport en commun	11 %	10 %	6 %	8 %	5 %	7 %
	Autobus scolaire	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %
	Vélo + micromobilité	3 %	5 %	3 %	4 %	3 %	4 %
	Déplacement à pied	5 %	10 %	16 %	12 %	12 %	12 %
	Autre	2 %	0 %	1 %	0 %	1 %	1 %

Ottawa

Groupes de population	Mode	000 - 0629 Nuit	0630 - 0859 Pointe du matin	0900 - 1459 Midi	1500 - 1759 Pointe de l'après-midi	1800 - 2359 Soir	24 heures
Étudiants 0-17 ans	Nombre total de déplacements	800	131 500	58 500	142 300	53 000	386 000
	Automobile (conducteur)	14,0 %	1,2 %	2,9 %	1,4 %	3,7 %	1,9 %
	Automobile (passager)	70,5 %	29,5 %	24,5 %	40,4 %	80,4 %	39,8 %
	Transport en commun	5,4 %	13,0 %	13,2 %	10,7 %	1,9 %	10,6 %
	Autobus scolaire	6,3 %	31,4 %	32,5 %	19,5 %	0,3 %	22,9 %
	Vélo + micromobilité	0,0 %	4,8 %	3,5 %	5,5 %	4,0 %	4,7 %
	Déplacement à pied	1,5 %	19,8 %	23,3 %	22,3 %	9,4 %	19,8 %
	Autre	2,3 %	0,2 %	0,2 %	0,3 %	0,5 %	0,3 %
Étudiants de 18 ans et plus	Nombre total de déplacements	4 400	27 200	58 300	43 500	43 300	176 700
	Automobile (conducteur)	43,5 %	33,6 %	31,4 %	34,1 %	36,6 %	34,0 %
	Automobile (passager)	17,4 %	10,0 %	10,9 %	12,1 %	18,3 %	13,0 %
	Transport en commun	24,4 %	40,8 %	35,6 %	35,1 %	24,6 %	33,3 %
	Autobus scolaire	0,0 %	0,5 %	0,4 %	0,3 %	0,0 %	0,3 %
	Vélo + micromobilité	1,3 %	4,2 %	3,6 %	3,9 %	3,6 %	3,7 %
	Déplacement à pied	8,3 %	10,0 %	17,3 %	14,3 %	16,1 %	14,9 %
	Autre	5,1 %	0,9 %	0,9 %	0,2 %	0,8 %	0,8 %
Travailleurs	Nombre total de déplacements	44 100	287 200	355 500	450 900	342 200	1 479 900
	Automobile (conducteur)	67 %	66 %	63 %	64 %	63 %	64 %
	Automobile (passager)	8 %	6 %	7 %	8 %	14 %	9 %
	Transport en commun	13 %	10 %	7 %	8 %	5 %	8 %
	Autobus scolaire	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
	Vélo + micromobilité	3 %	5 %	4 %	5 %	3 %	4 %
	Déplacement à pied	6 %	12 %	18 %	14 %	13 %	14 %
	Autre	3 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %

RMR de Gatineau

Groupes de population	Mode	000 - 0629 Nuit	0630 - 0859 Pointe du matin	0900 - 1459 Midi	1500 - 1759 Pointe de l'après-midi	1800 - 2359 Soir	24 heures
Étudiants 0-17 ans	Nombre total de déplacements	700	50 800	14 200	53 100	14 900	133 700
	Automobile (conducteur)	9,2 %	1,0 %	1,8 %	1,0 %	3,7 %	1,5 %
	Automobile (passager)	52,3 %	33,1 %	31,2 %	43,8 %	78,8 %	42,3 %
	Transport en commun	24,2 %	10,0 %	11,4 %	9,1 %	5,2 %	9,3 %
	Autobus scolaire	11,2 %	34,2 %	26,2 %	22,5 %	0,0 %	24,8 %
	Vélo + micromobilité	0,0 %	2,3 %	3,1 %	3,4 %	3,1 %	2,9 %
	Déplacement à pied	3,1 %	19,1 %	25,7 %	20,0 %	9,2 %	19,0 %
	Autre	0,0 %	0,3 %	0,5 %	0,1 %	0,0 %	0,2 %
Étudiants de 18 ans et plus	Nombre total de déplacements	1 300	11 800	14 600	15 800	12 300	55 800
	Automobile (conducteur)	54,3 %	51,5 %	56,3 %	56,3 %	63,5 %	56,8 %
	Automobile (passager)	17,2 %	6,8 %	7,5 %	11,3 %	14,6 %	10,2 %
	Transport en commun	16,6 %	30,1 %	24,2 %	20,5 %	15,1 %	22,2 %
	Autobus scolaire	0,0 %	0,4 %	0,1 %	0,3 %	0,0 %	0,2 %
	Vélo + micromobilité	3,5 %	2,8 %	1,5 %	2,6 %	1,6 %	2,2 %
	Déplacement à pied	1,9 %	7,9 %	10,1 %	8,7 %	4,3 %	7,8 %
	Autre	6,5 %	0,4 %	0,3 %	0,2 %	0,8 %	0,6 %
Travailleurs	Nombre total de déplacements	20 900	110 600	106 000	160 000	89 800	487 100
	Automobile (conducteur)	82 %	75 %	76 %	73 %	73 %	75 %
	Automobile (passager)	6 %	6 %	6 %	9 %	14 %	8 %
	Transport en commun	7 %	8 %	5 %	6 %	4 %	6 %
	Autobus scolaire	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %
	Vélo + micromobilité	2 %	4 %	2 %	4 %	2 %	3 %
	Déplacement à pied	2 %	7 %	10 %	7 %	6 %	7 %
	Autre	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Figure 73. Étudiants de 5-17 ans, déplacements selon le mode et la période, aire d'étude, 2022

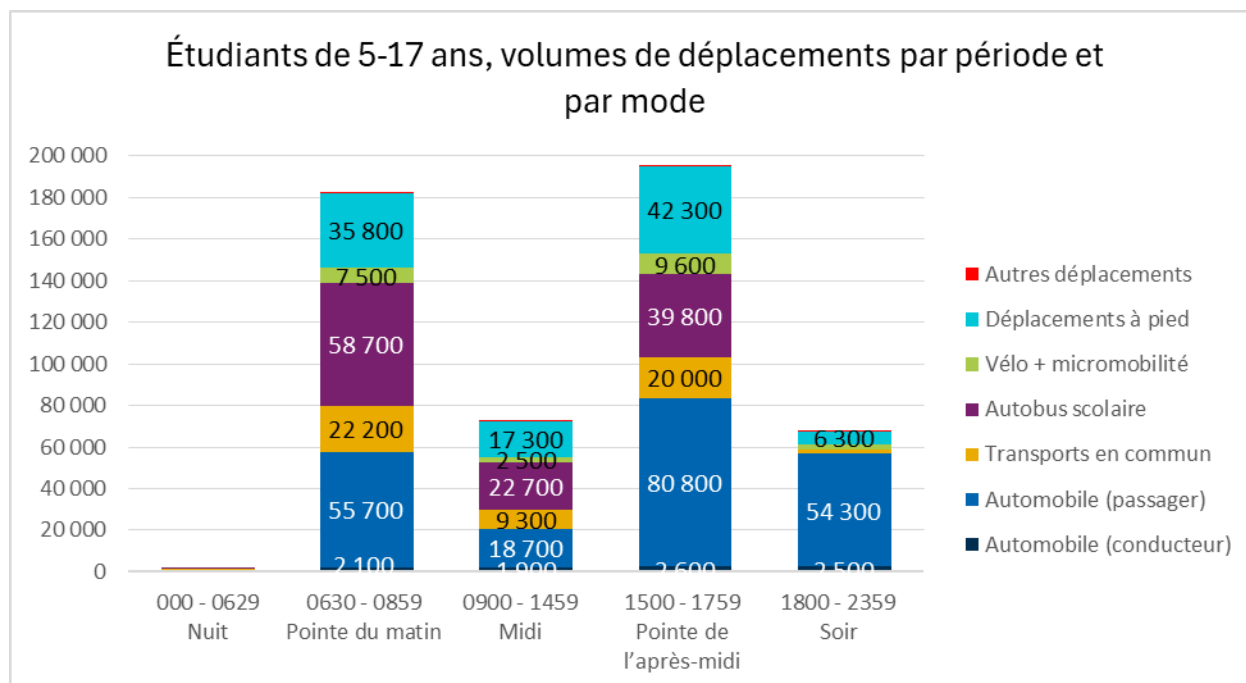


Figure 74. Étudiants de 18 ans et plus, déplacements selon le mode et la période, aire d'étude, 2022

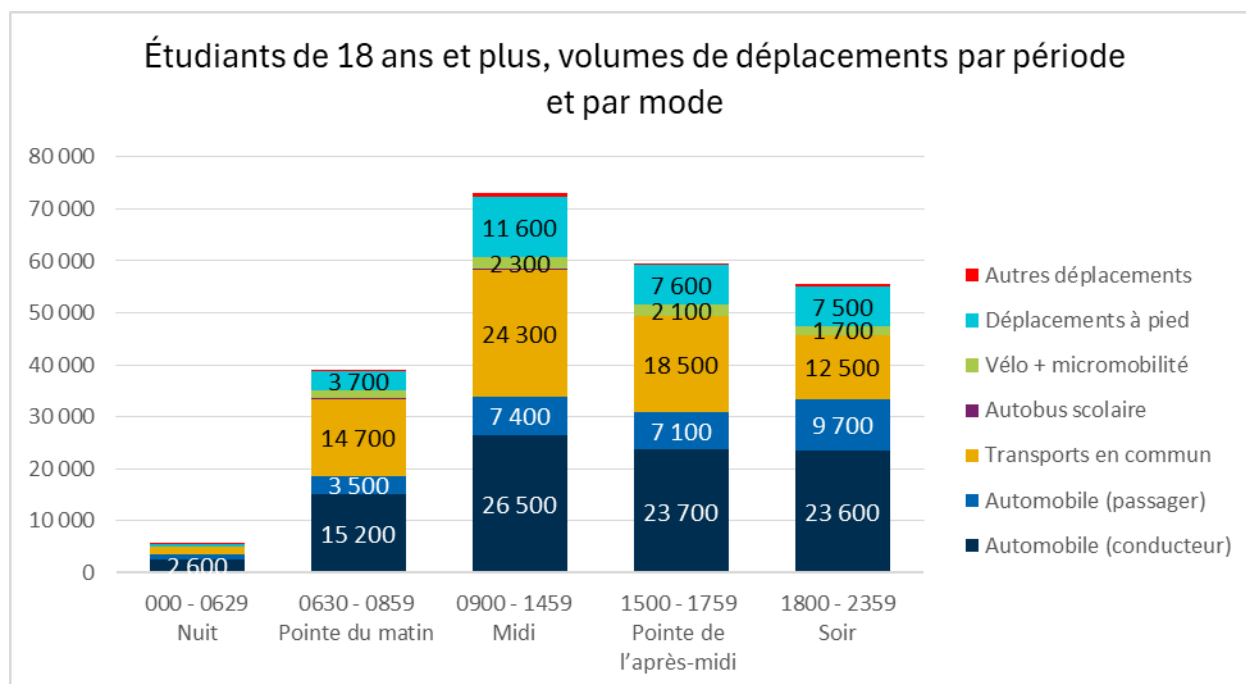
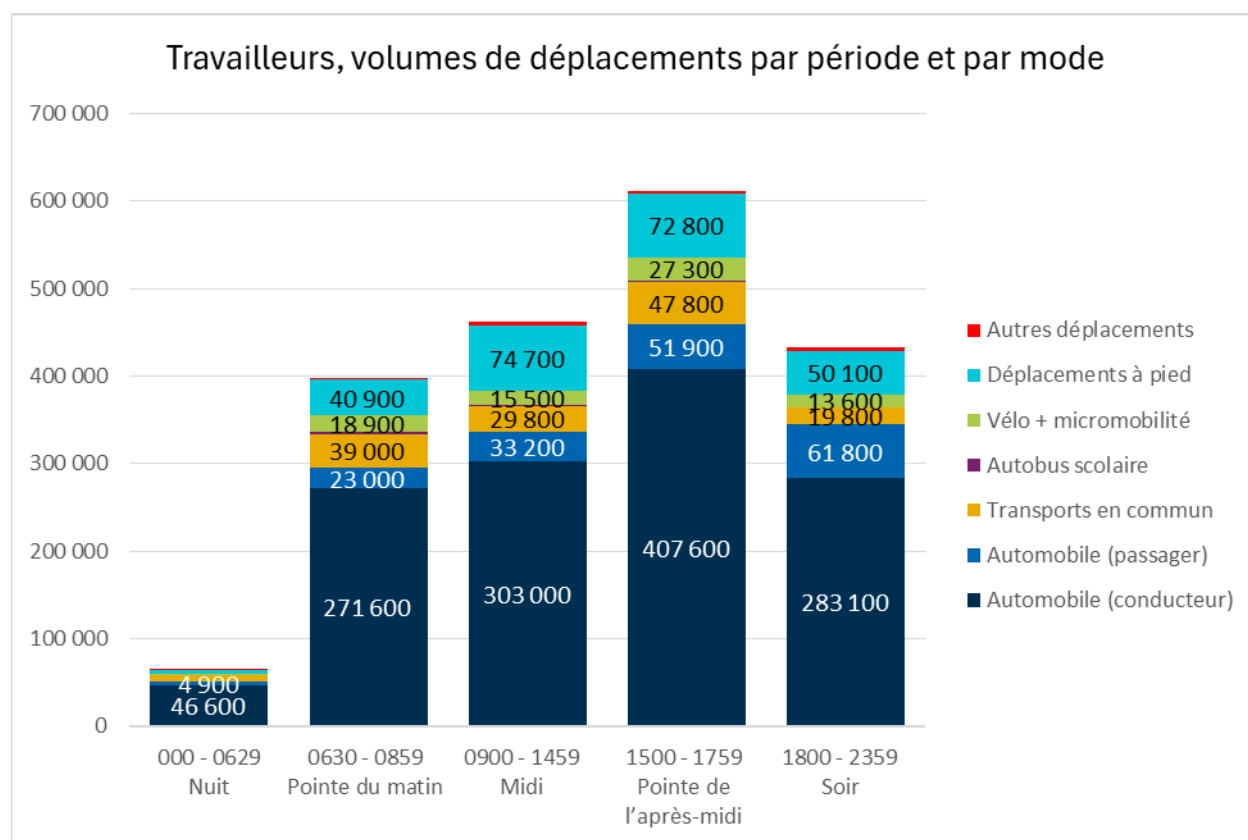


Figure 75. Travailleurs, déplacements selon le mode et la période, aire d'étude, 2022



4.3.10 Influence des limitations de mobilité sur la part modale

La section 3.7.6 a décrit les limites de la mobilité pour les membres du ménage. Le tableau 39 résume les parts modales des personnes sans et avec des limitations à leur mobilité. Bien que les profils de parts modales pour chaque groupe de population soient similaires, (comme la prédominance de l'automobile), les personnes à mobilité réduite sont un peu moins susceptibles de se déplacer à pied, à vélo ou en autobus scolaire, ce dernier étant logique car les personnes âgées sont plus susceptibles d'avoir des limitations de mobilité. Les personnes à mobilité réduite sont plus susceptibles de conduire, de se déplacer en tant que passager, de prendre les transports en commun ou d'utiliser d'autres modes, dont le transport adapté, le taxi ou un service de covoiturage payé.

La figure 76 illustre la proportion de déplacements effectués par chaque mode par une personne à mobilité réduite. On observe que :

- Environ 6 % de tous les déplacements dans l'aire d'étude, tous modes confondus, ont été effectués par des personnes de 5 ans et plus ayant signalé des limitations de mobilité. Le taux des résidents d'Ottawa de 6,2 % était légèrement supérieur au taux

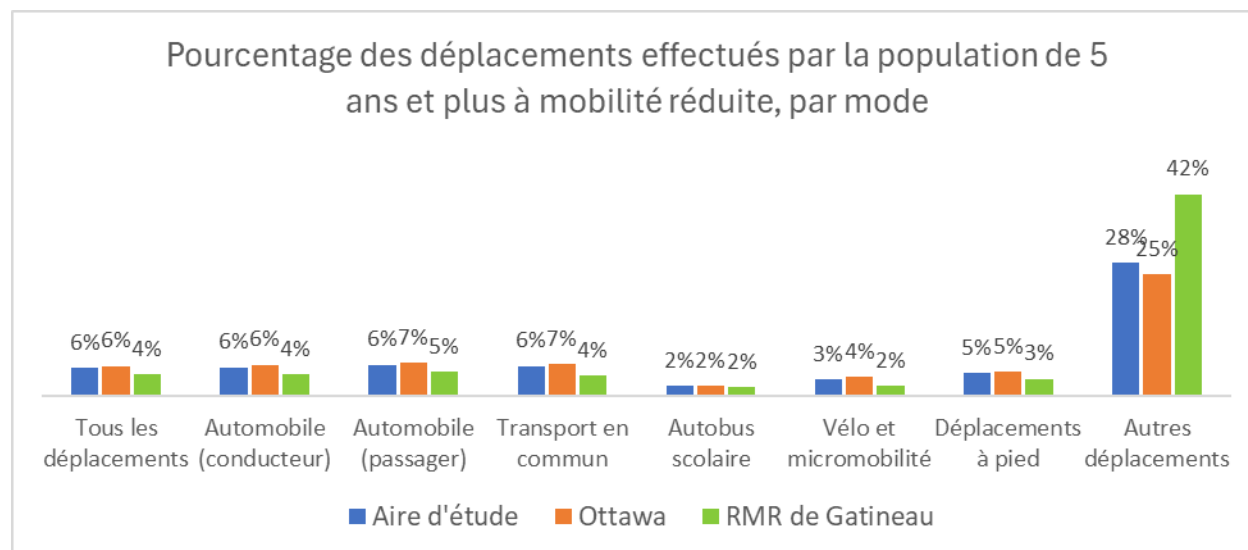
de l'aire d'étude, tandis que les résidents de la RMR de Gatineau ont signalé un taux inférieur de 4,4 %.

- Des limitations de mobilité ont été signalées pour tous les modes dans les deux juridictions. Les taux globaux les plus bas concernaient les autobus scolaires. À l'exception de la catégorie Autre, les taux les plus élevés ont été enregistrés pour les déplacements des passagers en automobile (6,9 %) et pour les déplacements en transport en commun (6,6 %), tous deux déclarés par les résidents d'Ottawa.
- Les taux des résidents de la RMR de Gatineau étaient plus bas pour tous les modes sauf Autre.
- Plus d'un quart des résidents de l'aire d'étude (28 %) qui ont effectué des déplacements selon le mode Autre ont déclaré une limitation de la mobilité. Parmi les résidents d'Ottawa, 25 % ont déclaré une limitation de mobilité et 42 % des résidents de la RMR de Gatineau ont déclaré une limitation de mobilité. Les proportions élevées sont compatibles avec l'utilisation du transport adapté, qui est classé comme « Autre ».

Tableau 39. Parts modales journalières, population de 5 ans et plus déclarant des limitations de mobilité, 2022

	Déplacements	Auto-mobile (conduc-teur)	Auto-mobile (passager)	Transport en commun	Autobus scolaire	Vélo + micro-mobilité	Déplacement à pied	Autre
Aire d'étude								
Aucune limitation de mobilité	3 015 000	55,5 %	15,2 %	7,6 %	4,0 %	3,7 %	13,5 %	0,5 %
À mobilité réduite	183 900	56,9 %	17,2 %	8,1 %	1,3 %	2,2 %	11,1 %	3,2 %
Ottawa								
Aucune limitation de mobilité	2 268 000	53,4 %	15,1 %	8,1 %	3,8 %	4,0 %	14,9 %	0,6 %
À mobilité réduite	149 700	55,6 %	17,0 %	8,7 %	1,2 %	2,4 %	12,0 %	3,1 %
Gatineau								
Aucune limitation de mobilité	747 000	61,7 %	15,5 %	6,0 %	4,4 %	3,0 %	9,2 %	0,2 %
À mobilité réduite	34 300	62,7 %	17,8 %	5,7 %	1,7 %	1,3 %	7,2 %	3,6 %

Figure 76. Proportion de déplacements selon le mode effectués par la population de 5 ans et plus à mobilité réduite, 2022



4.3.11 Part modale selon la distance

La figure 77 résume les parts modales journalières selon la distance à partir des directions Google Maps⁵³. Sur de très courtes distances – moins de 1 kilomètre – le déplacement à pied a dominé, avec 68 % de tous les déplacements, bien que 27 % de tous les déplacements de cette plage aient été effectués en voiture (20 % en tant que conducteur).

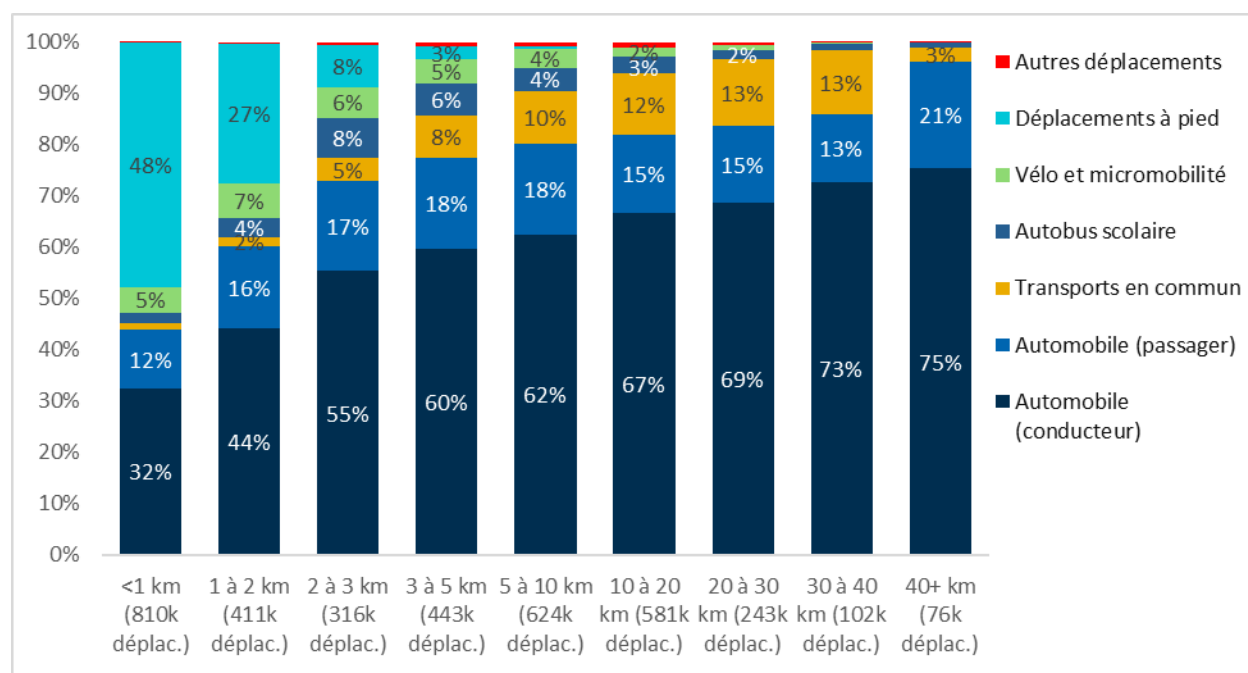
Les déplacements à pied représentaient encore une part importante des déplacements entre 1 et 2 kilomètres, soit 27 % de l'ensemble des déplacements. Cependant, au-delà de 2 kilomètres, les déplacements en voiture ont dominé. Les parts du conducteur de l'automobile est passée de 44 % pour les déplacements de 1 à 2 kilomètres à 55 % pour les déplacements de 2 à 3 kilomètres, puis a augmenté régulièrement pour atteindre les trois quarts (75 %) pour les déplacements de plus de 40 kilomètres. La part des passagers en automobile a augmenté de façon constante, pour atteindre 18 % pour les déplacements de 5 à 10 kilomètres. Pour les déplacements plus longs, elle a ensuite diminué progressivement, mais a augmenté à 21 % pour les déplacements de plus de 40 kilomètres.

La part du transport en commun est passée de 0,5 % pour les déplacements de moins de 1 kilomètre à 12 % pour les déplacements de 10 à 20 kilomètres et à 13 % pour les déplacements de 20 à 40 kilomètres.

⁵³ Dans de nombreux cas, la distance parcourue par le bus scolaire peut être inférieure à la distance réelle parcourue sur le trajet de l'école, car elle est considérée comme un déplacement normal.

Les déplacements à vélo et en micromobilité représentaient une part de 3 % pour les déplacements de moins de 1 kilomètre, bien qu'ils soient passés à 7 % pour les déplacements allant jusqu'à 2 kilomètres. Au-delà de 3 kilomètres, la part du vélo et de la micromobilité a diminué progressivement, bien qu'une part de 1 % ait été observée pour la plage de 20 à 30 kilomètres.

Figure 77. Part modale selon la distance, aire d'étude, 2022



4.4 Motifs de déplacement

4.4.1 Motifs de déplacement journaliers

Les motifs de déplacement — soit la raison pour laquelle on se déplace — est un indicateur important des habitudes des personnes qui se déplacent et des choix qui sont faits dans les déplacements. La figure 78 illustre la répartition des motifs de déplacement pour 2022 d'après l'activité au point de destination des déplacements. Le tableau 40 établit la comparaison des motifs de déplacement pour 2011 et 2022 pour la population de 5 ans et plus dans l'ensemble de l'aire d'étude, en précisant qu'un motif (ramasser un colis ou des achats en ligne) est nouveau dans l'enquête de 2022. Pour l'ensemble de l'aire d'étude :

- Pour préciser le contexte, 59 % de l'ensemble des déplacements ont été effectués pour se rendre à des destinations distinctes du domicile, et 41 % sont des retours au domicile dans les deux années de l'enquête.

- Les déplacements de navettage pour se rendre au travail et à l'école ont constitué 20 % des déplacements journaliers⁵⁴. Autrement dit, ces déplacements de navettage ont représenté un tiers (34 %) de toutes les destinations des déplacements distincts du domicile. En tenant compte des déplacements effectués pour déposer des passagers ou pour passer les reprendre (qui sont généralement essentiellement associés au navettage à destination et au départ du travail ou de l'école), le total des déplacements de navettage et liés au navettage s'établit à un peu moins de la moitié (49 %) des déplacements distincts du retour à la maison.
- Les déplacements effectués pour se rendre dans les magasins, pour les courses ménagères et pour des raisons personnelles, ont représenté 16 % de l'ensemble des déplacements, soit 27 % de tous les déplacements distincts du retour à la maison. Il faut noter que les déplacements effectués pour se rendre dans les magasins et pour les courses ménagères ont représenté le premier motif de déplacement, hormis les déplacements pour rentrer à la maison, soit 13 % de l'ensemble des déplacements.
- Les déplacements effectués pour les loisirs (activités récréatives), pour aller manger au restaurant et pour mener des activités sociales représentaient 13 % de tous les déplacements, soit 23 % de l'ensemble des déplacements distincts du retour à la maison.
- Les autres déplacements, effectués notamment pour ramasser un colis ou des achats en ligne, se sont chiffrés à 1 % de l'ensemble des déplacements.

Si le navettage pour se rendre au travail et à l'école reste prépondérant, le volume de 2022 représente une baisse importante par rapport à 2011, probablement en raison de la popularité accrue du travail à domicile et des études à domicile. Essentiellement, il y a eu 140 000 déplacements de moins pour se rendre au travail, ce qui représente une baisse de plus d'un quart (-28 %), et 8 200 déplacements de navettage de moins pour les étudiants du niveau postsecondaire (-12 %). Les « autres » déplacements accusent eux aussi des baisses considérables (-88 100 déplacements, soit -70 %), même si cette baisse peut être liée aux définitions plus détaillées de l'enquête de 2022 ou aux différences dans le recodage, dans les catégories existantes, des réponses correspondant à la mention « Autres déplacements à préciser ».⁵⁵

⁵⁴ Il faut noter que ces déplacements correspondent à ceux qui sont effectués pour se rendre au travail ou à l'école. Les déplacements pour rentrer chez soi après le travail ou l'école sont catégorisés d'après la destination – par exemple les déplacements pour rentrer à la maison ou pour se rendre à un magasin de destination.

⁵⁵ Le motif « Autres déplacements » regroupe les déplacements effectués pour « ramasser un colis ou des achats en ligne » (nouvelle catégorie en 2022), pour aller voter aux élections municipales (les élections

Ces pertes ont été compensées par la hausse du nombre de déplacements pour d'autres motifs, notamment les déplacements pour se rendre dans les établissements d'enseignement primaire et secondaire, le magasinage et les courses ménagères, les soins de santé et personnels, les restaurants, les activités récréatives, les activités sociales, et enfin, les déplacements effectués pour déposer ou passer reprendre des passagers. De concert avec les déplacements pour rentrer à la maison, qui ont augmenté de 53 100, soit 4 %, ces gains compensent les pertes et donnent lieu à une hausse nette de 3 % des déplacements journaliers (cf. la figure 46).

En excluant les déplacements pour rentrer à la maison, on peut regrouper les motifs de déplacement dans la catégorie des déplacements non discrétionnaires (soit les déplacements effectués pour se rendre au travail ou à l'école, qui sont généralement habituels et se font à heures fixes) et les déplacements discrétionnaires (soit tous les autres déplacements dont la fréquence et l'heure de jour peuvent varier). Le tableau 40 indique que les déplacements non discrétionnaires ont baissé de -123 900 (-16 %). Les déplacements discrétionnaires ont augmenté de 159 500 (15 %). De concert avec la hausse de 4 % des déplacements effectués pour rentrer à la maison, on a constaté une augmentation globale de 3 %.

Ces constats se vérifient généralement dans l'ensemble de l'aire d'étude. La figure 79 et le tableau 41 présentent les données correspondantes pour Ottawa. La figure 80 et le tableau 42 présentent les données correspondantes pour la RMR de Gatineau. À Ottawa, la baisse de -99 600 déplacements non discrétionnaires (-17 %) a été compensée par la hausse de 87 000 déplacements discrétionnaires (10 %), ce qui, en plus de la hausse de 3 % de déplacements effectués pour rentrer à la maison, a donné lieu à une hausse globale de 1 % des déplacements pour les résidents d'Ottawa. Dans la RMR de Gatineau, la baisse de

municipales de l'Ontario et les élections provinciales du Québec se sont déroulées pendant la collecte des données de l'automne 2022), ainsi que les raisons correspondant aux « Autres déplacements (veuillez préciser) » non recodées dans d'autres catégories. Pour les données de 2011, les « Autres déplacements » comprennent à la fois les « Autres raisons » et les réponses « Je ne sais pas/Je refuse de répondre ». Nous n'avons pas relevé de réponses « Je ne sais pas/Je refuse de répondre » dans les données validées de 2022. La baisse apparente de la raison « Autres déplacements » peut être liée en partie aux définitions plus détaillées de l'enquête de 2022 (qui pouvaient être affichées en pointant la souris sur chaque catégorie) et aux différences dans le recodage des « Autres déplacements à préciser » pour les classer dans les catégories existantes. En 2011, la sélection du choix de réponse « Autre raison » ne permettait pas de capter les particularités de cette autre raison des déplacements. En 2022, la sélection des « Autres raisons » a eu pour effet de capter la description des raisons qui pouvaient ensuite être recodées dans une catégorie existante. Au total, nous avons recodé 39 800 réponses dans d'autres catégories. En 2022, la majorité des opérations recodées l'ont été dans les catégories « Courses dans les magasins/entretien du ménage » (15 700 recodages), « Loisirs, sports, divertissements, arts ou autres activités » (10 500 recodages) et « Activités sociales/visites chez des amis et la famille, rassemblements religieux » (6 000 recodages). Il n'a pas été possible de recoder ainsi les déplacements ayant d'« Autres motifs » de 2011; toutefois, les recodages de 2022 pourraient expliquer en partie les hausses constatées dans les catégories notées.

24 300 déplacements non discrétionnaires (-13 %) a été compensée par la hausse de 72 500 déplacements discrétionnaires (33 %), ce qui, en plus de la hausse de 8 % des déplacements pour rentrer à la maison, a donné lieu à une augmentation globale de 10 % des déplacements des résidents de la RMR de Gatineau.

Figure 78. Motifs de déplacements journaliers, aire d'étude, population de 5 ans et plus, 2022

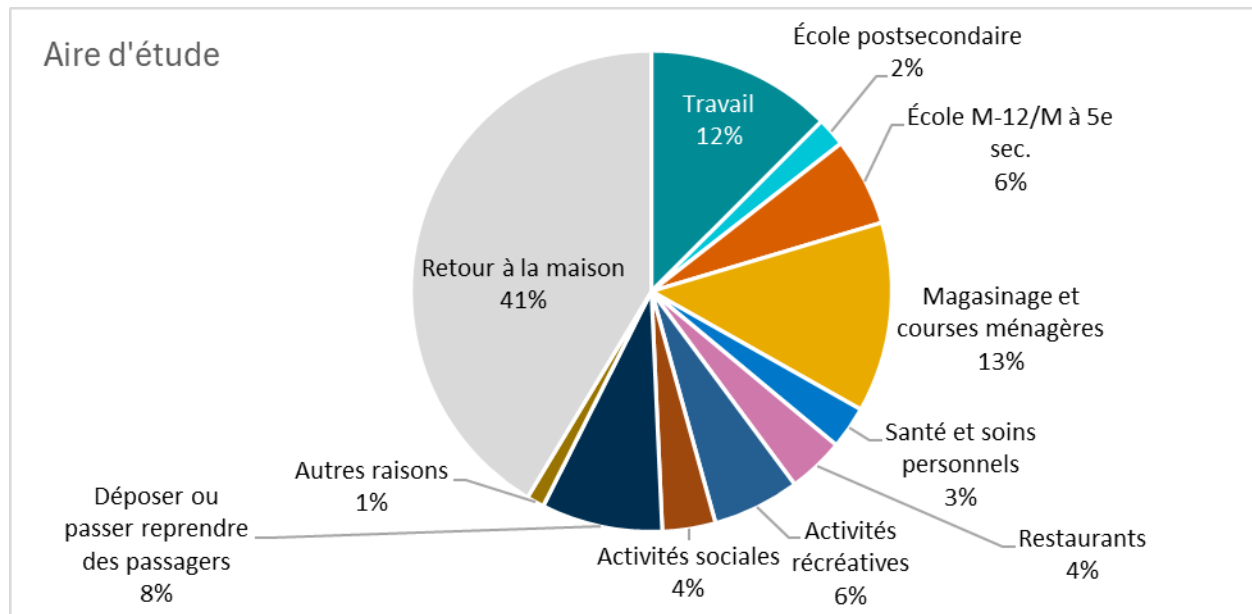


Tableau 40. Détails du motif de déplacement, aire d'étude, population de 5 ans et plus, 2011-2022

Motifs de déplacement	2011	2022	Variation	Écart
Travail*	540 400	400 300	-140 100	-26 %
École postsecondaire	70 600	62 300	-8 200	-12 %
De la maternelle à la douzième année/de la maternelle à la cinquième année du secondaire^	165 200	189 700	24 500	15 %
Magasinage et courses ménagères	356 900	408 900	52 000	15 %
Soins de santé et soins personnels	64 300	91 600	27 400	42 %
Restaurants	74 000	121 500	47 600	64 %
Activités récréatives	147 300	187 500	40 200	27 %
Activités sociales	78 300	114 400	36 100	46 %
Déposer ou passer reprendre des passagers	216 800	261 100	44 200	20 %
Autres raisons	126 000	37 900	-88 100	-70 %
Retour à la maison	1 270 500	1 323 600	53 100	4 %
Nombre total	3 110 200	3 198 900	88 700	3 %
Total partiel des déplacements non discrétionnaires†	776 200	652 300	-123 900	-16 %
Total partiel des déplacements discrétionnaires‡	1 063 500	1 223 000	159 500	15 %

*Les déplacements effectués pour se rendre au travail comprennent les déplacements pour se rendre au lieu de travail habituel et les déplacements à caractère professionnel, par exemple pour participer à des réunions professionnelles ou pour travailler sur la route.

^Répartition, en 2011, des déplacements pour se rendre à l'école (établissements d'enseignement postsecondaire et de la maternelle à la douzième année/de la maternelle à la cinquième année du secondaire) est une estimation établie d'après l'âge, et l'écart entre 2022 et 2011 doit être interprété avec prudence.

†Total partiel des déplacements non discrétionnaires = déplacements pour se rendre au travail et à l'école.

‡Total partiel des déplacements discrétionnaires = tous les autres déplacements, sauf les déplacements pour rentrer à la maison.

La baisse apparente des « Autres raisons » peut être liée aux définitions plus détaillées de l'enquête de 2022 ou aux écarts dans le recodage des « Autres raisons à préciser » dans les catégories existantes.

L'ombrage bleu met en évidence des valeurs plus élevées. L'intensité de la nuance augmente au fur et à mesure que la valeur s'approche de la valeur la plus élevée.

L'ombrage rose met en évidence les valeurs inférieures. L'intensité de la nuance augmente à mesure que la valeur se rapproche de la valeur la plus basse.

Figure 79. Motifs de déplacement journaliers, résidents d'Ottawa, population de 5 ans et plus, 2022

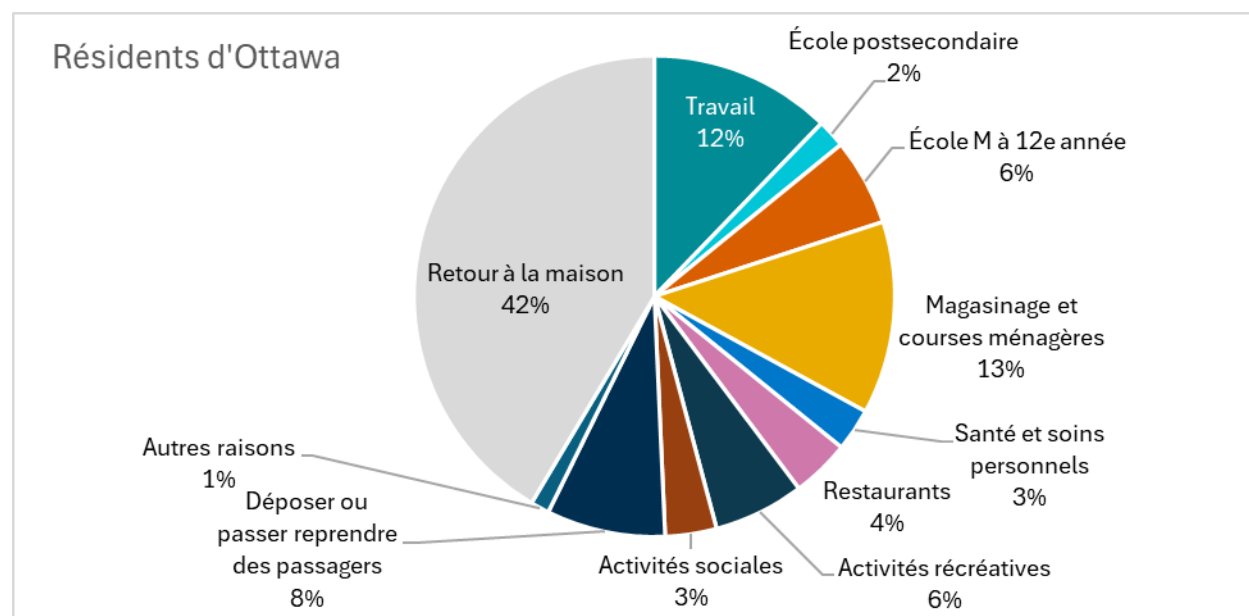


Tableau 41. Détails des motifs de déplacement, résidents d'Ottawa, population de 5 ans et plus, 2011—2022

Motifs de déplacement	2011	2022	Variation	Écart
Travail*	404 500	295 700	-108 800	-27 %
École postsecondaire	54 000	46 100	-7 900	-15 %
De la maternelle à la douzième année^	124 500	141 600	17 100	14 %
Magasinage et courses ménagères	287 100	313 100	26 000	9 %
Soins de santé et soins personnels	52 100	69 200	17 100	33 %
Restaurants	61 500	95 000	33 500	54 %
Activités récréatives	116 200	147 400	31 200	27 %
Activités sociales	60 200	83 500	23 300	39 %
Déposer ou passer reprendre des passagers	162 000	193 300	31 300	19 %
Autres raisons	105 800	30 500	-75 300	-71 %
Retour à la maison	973 900	1 002 200	28 300	3 %
Nombre total	2 401 900	2 417 700	15 800	1 %
Total partiel des déplacements non discrétionnaires†	583 000	483 400	-99 600	-17 %
Total partiel des déplacements discrétionnaires‡	845 000	932 100	87 000	10 %

*Les déplacements effectués pour se rendre au travail comprennent les déplacements pour se rendre au lieu de travail habituel et les déplacements à caractère professionnel, par exemple pour participer à des réunions professionnelles ou pour travailler sur la route.

^Répartition, en 2011, des déplacements pour se rendre à l'école (établissements d'enseignement postsecondaire et de la maternelle à la douzième année/de la maternelle à la cinquième année du secondaire) est une estimation établie d'après l'âge, et l'écart entre 2022 et 2011 doit être interprété avec prudence.

†Total partiel des déplacements non discrétionnaires = déplacements pour se rendre au travail et à l'école.

‡Total partiel des déplacements discrétionnaires = tous les autres déplacements, sauf les déplacements pour rentrer à la maison.

La baisse apparente des « Autres raisons » peut être liée aux définitions plus détaillées de l'enquête de 2022 ou aux écarts dans le recodage des « Autres raisons à préciser » dans les catégories existantes.

L'ombrage bleu met en évidence des valeurs plus élevées. L'intensité de la nuance augmente au fur et à mesure que la valeur s'approche de la valeur la plus élevée.

L'ombrage rose met en évidence les valeurs inférieures. L'intensité de la nuance augmente à mesure que la valeur se rapproche de la valeur la plus basse.

Figure 80. Motifs des déplacements journaliers, résidents de la RMR de Gatineau, population de 5 ans et plus, 2022

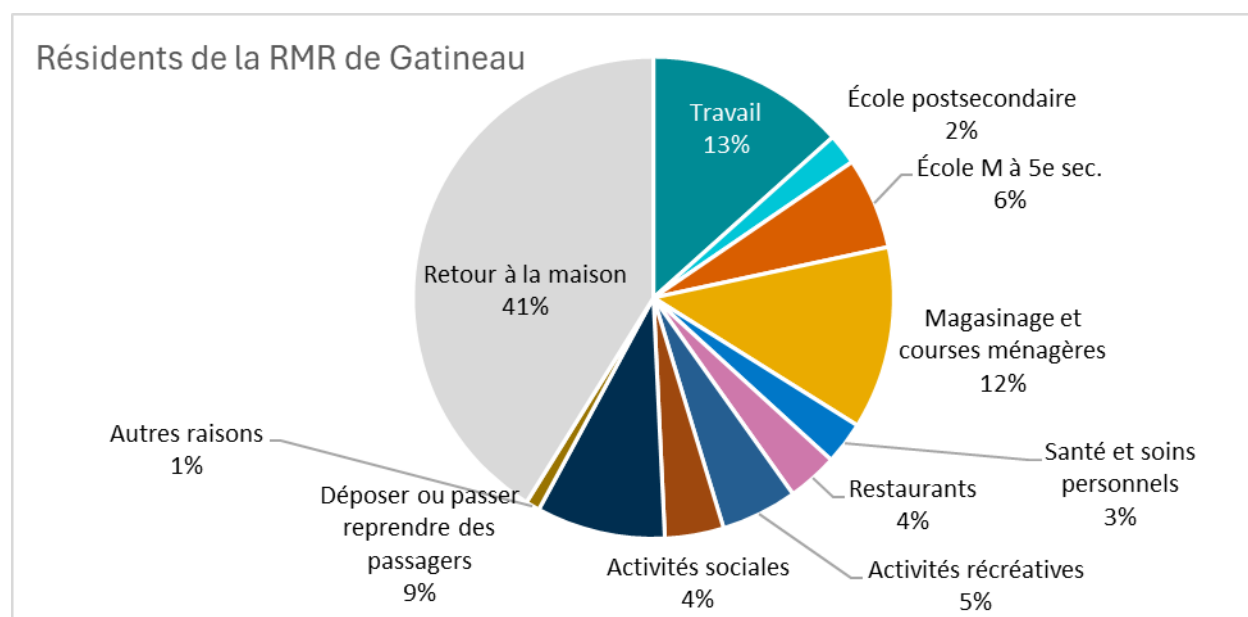


Tableau 42. Détails du motif de déplacement, résidents de la RMR de Gatineau, population de 5 ans et plus, 2011—2022

Motifs de déplacement	2011	2022	Variation	Écart
Travail*	136 000	104 600	-31 300	-23 %
École postsecondaire	16 600	16 200	-300	-2 %
De la maternelle à la cinquième année du secondaire^	40 700	48 100	7 300	18 %
Magasinage et courses ménagères	69 800	95 800	26 000	37 %
Soins de santé et soins personnels	12 200	22 400	10 200	84 %
Restaurants	12 400	26 500	14 100	114 %
Loisirs	31 000	40 100	9 100	29 %
Activités sociales	18 100	30 900	12 900	71 %
Déposer ou passer reprendre des passagers	54 800	67 700	12 900	24 %
Autres raisons	20 200	7 400	-12 800	-63 %
Retour à la maison	296 600	321 400	24 800	8 %
Nombre total	708 300	781 300	72 900	10 %
Total partiel des déplacements non discrétionnaires†	193 200	168 900	-24 300	-13 %
Total partiel des déplacements discrétionnaires‡	218 500	290 900	72 500	33 %

*Les déplacements effectués pour se rendre au travail comprennent les déplacements pour se rendre au lieu de travail habituel et les déplacements à caractère professionnel, par exemple pour participer à des réunions professionnelles ou pour travailler sur la route.

^Répartition, en 2011, des déplacements pour se rendre à l'école (établissements d'enseignement postsecondaire et de la maternelle à la douzième année/de la maternelle à la cinquième année du secondaire) est une estimation établie d'après l'âge, et l'écart entre 2022 et 2011 doit être interprété avec prudence.

†Total partiel des déplacements non discrétionnaires = déplacements pour se rendre au travail et à l'école.

‡Total partiel des déplacements discrétionnaires = tous les autres déplacements, sauf les déplacements pour rentrer à la maison.

La baisse apparente des « Autres raisons » peut être liée aux définitions plus détaillées de l'enquête de 2022 ou aux écarts dans le recodage des « Autres raisons à préciser » dans les catégories existantes.

L'ombrage bleu met en évidence des valeurs plus élevées. L'intensité de la nuance augmente au fur et à mesure que la valeur s'approche de la valeur la plus élevée.

L'ombrage rose met en évidence les valeurs inférieures. L'intensité de la nuance augmente à mesure que la valeur se rapproche de la valeur la plus basse.

Pour résumer, les pertes importantes de déplacements pour se rendre au travail et aux établissements d'études post-secondaires sont cohérentes avec l'augmentation du travail à domicile et des études à distance induite par la pandémie et qui se poursuivaient à l'automne 2022. Cependant, ces effets pourraient depuis avoir été partiellement atténués par l'introduction des politiques hybrides de retour au travail du gouvernement fédéral qui ne sont entrées en vigueur qu'au début de 2023.

La croissance de presque tous les motifs restants était beaucoup plus importante que la croissance de la population sur l'intervalle de 11 ans. Une partie de la croissance des déplacements peut refléter un retour post-pandémie à des activités en personne comme le magasinage et les repas au restaurant. La croissance des déplacements à ces fins peut également être favorisée par un plus grand nombre de personnes travaillant à domicile, ce qui donne aux gens la possibilité de faire des déplacements qu'ils devraient autrement faire en dehors de la journée de travail ou pas du tout (voir la section suivante). D'autre part, en ce qui concerne la croissance des déplacements scolaires qui semble être un peu plus importante que la croissance de la population, certains des changements pourraient être attribuables à des différences dans la pondération des données (2022 ayant un équilibre plus précis entre les personnes 15-17 ans /18-19 ans à Ottawa et 15-16 ans /17-19 ans dans la RMR de Gatineau), ou pourraient être dus à des limites sur les poids élevés pour les groupes qui sont plus difficiles à recenser, comme les étudiants postsecondaires, dans l'un ou l'autre cycle d'enquête.

La figure 81 et le tableau 43 fournissent plus de contexte pour ces tendances à partir de 2011. Les graphiques de la figure 81 illustrent comment les volumes des déplacements à des fins professionnelles et liées au travail et à d'autres fins ont considérablement diminué, tandis que les volumes à toutes les autres fins ont augmenté. Le tableau 43 présente les résultats de chaque cycle d'enquête en proportion du nombre total de déplacements. La baisse du travail et des activités liées au travail peut refléter l'interdiction du travail en personne induite par la pandémie et la transition ultérieure vers un environnement de travail hybride : des recherches supplémentaires pourraient être nécessaires pour en comprendre pleinement les causes.

Figure 81. Volume journalier des déplacements selon le motif de déplacement, population de 5 ans et plus, 2011-2022



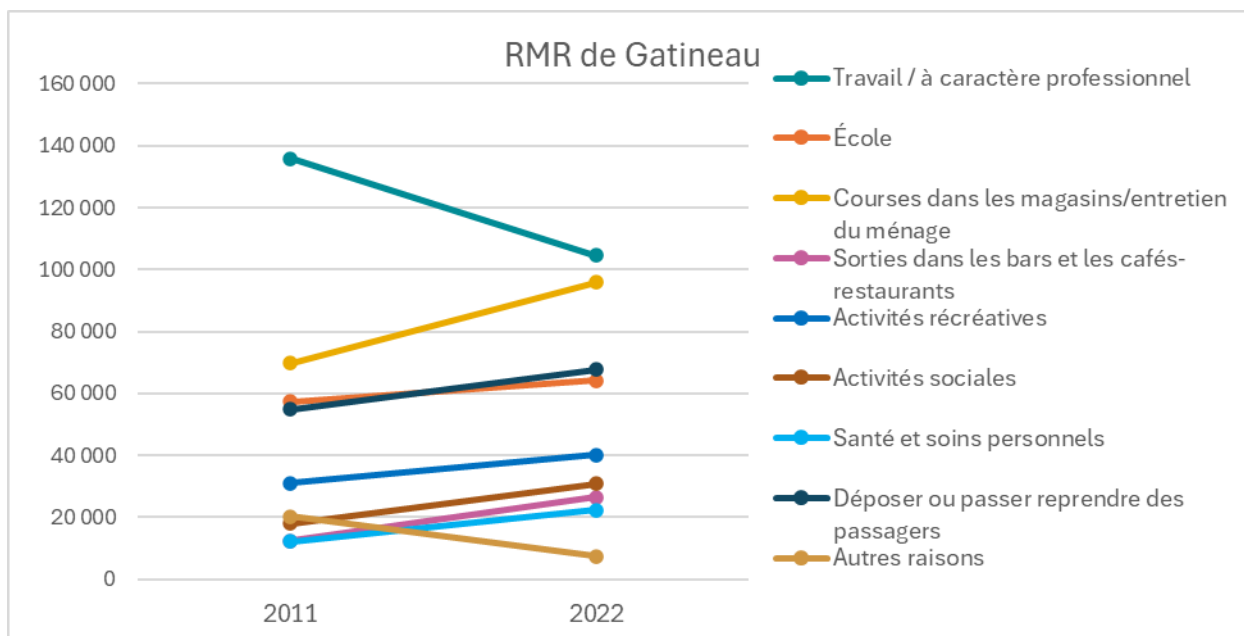


Tableau 43. Détails du motif de déplacement, population de 5 ans et plus, 2011-2022

	Aire d'étude		Ottawa		RMR de Gatineau	
	2011	2022	2011	2022	2011	2022
Nombre total de déplacements	3 110 200	3 198 900	2 401 900	2 417 700	708 300	781 300
Déplacement pour se rendre au travail/ à caractère professionnel	17,4 %	12,5 %	16,8 %	12,2 %	19,2 %	13,4 %
École	7,6 %	7,9 %	7,4 %	7,8 %	8,1 %	8,2 %
Magasinage et courses ménagères	11,5 %	12,8 %	12,0 %	13,0 %	9,9 %	12,3 %
Sorties dans les bars et les cafés-restaurants	2,4 %	3,8 %	2,6 %	3,9 %	1,8 %	3,4 %
Activités récréatives	4,7 %	5,9 %	4,8 %	6,1 %	4,4 %	5,1 %
Activités sociales	2,5 %	3,6 %	2,5 %	3,5 %	2,6 %	4,0 %
Santé et soins personnels	2,1 %	2,9 %	2,2 %	2,9 %	1,7 %	2,9 %
Déplacement pour passer prendre ou déposer un passager	7,0 %	8,2 %	6,7 %	8,0 %	7,7 %	8,7 %
Retour au domicile	40,8 %	41,4 %	40,5 %	41,5 %	41,9 %	41,1 %
Autre	4,1 %	1,2 %	4,4 %	1,3 %	2,9 %	1,0 %
Total (tous déplacements confondus)	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Comprend uniquement les déplacements pour les résidents de l'aire d'étude âgés de 11 ans et plus.

4.4.2 Motifs de déplacement selon l'heure du jour

Cette section fait la répartition des motifs de déplacement selon l'heure du jour. Pour plus de clarté, l'exposé fait la distinction entre les déplacements pour se rendre au lieu de travail habituel et les déplacements à caractère professionnel ou travail sur la route.⁵⁶ L'objectif consiste à mieux connaître ces deux aspects des déplacements professionnels selon l'heure du jour, ainsi que toutes les variations par rapport à 2011. Les déplacements effectués pour ramasser des passagers ou pour les déposer sont représentés séparément pour distinguer l'heure du jour correspondant à ces types de déplacements.

La figure 82 fait état de la répartition des motifs de déplacement dans l'ensemble de l'aire d'étude dans chacune des cinq périodes suivantes :⁵⁷

- | | | |
|-------------------------------------|----------------|---|
| • Nuit | De 0000 à 0629 | Heures du départ comprises entre minuit et un peu avant 6 h 30 le matin |
| • Période de pointe du matin | De 0630 à 0859 | De 6 h 30 du matin à un peu avant 9 h |
| • Milieu de la journée | De 0900 à 1459 | De 9 h jusqu'à un peu avant 15 h |
| • Période de pointe de l'après-midi | De 1500 à 1759 | De 15 h jusqu'à un peu avant 18 h |
| • Soir | De 1800 à 2359 | De 18 h jusqu'à un peu avant minuit |

La période de pointe du matin regroupait une forte proportion de déplacements pour se rendre au travail, pour se rendre à l'école primaire ou secondaire (de la maternelle à la douzième année et de la maternelle à la cinquième année du secondaire) et de déplacements pour déposer des passagers. Les déplacements effectués pour faire des achats et des courses ménagères représentaient les plus fortes parts des destinations autre que vers le domicile dans la période du milieu de la journée et dans la période de pointe de l'après-midi.

⁵⁶ Comme l'indique le libellé du questionnaire de l'enquête, on fait la distinction entre « se rendre au travail (lieu de travail habituel) » et « réunions professionnelles ou déplacements à caractère professionnel (distincts du lieu de travail habituel) » et « travailler sur la route/lieu de travail nomade/sans adresse professionnelle fixe ». Les déplacements de conduite commerciale n'ont pas été saisis par l'enquête. Les participants à l'enquête qui étaient des conducteurs professionnels ont été priés de fournir uniquement leur premier déplacement pour se rendre au travail ainsi que leur dernier déplacement à partir de leur dernier lieu de travail pour rentrer à la maison ou pour se rendre à une autre destination personnelle.

⁵⁷ Pour assurer la clarté visuelle et faciliter la lecture du texte, nous nous sommes servis de l'horloge de 24 heures exprimée au moyen d'un bloc de quatre chiffres dans les figures et les tableaux suivants (par exemple 1500-1759 plutôt que 15 h-17 h 59).

La figure 83 exprime des observations différentes, puisqu'elle porte sur les volumes de déplacements de toute l'aire d'étude par période, en plus d'établir la comparaison avec 2011. Le tableau 44 apporte des précisions. Voici les observations à noter :

- Les déplacements pour se rendre au lieu de travail habituel ont baissé considérablement dans la journée : on a comptabilisé des baisses de 31 % dans la période de pointe du matin (soit -88 900 déplacements, ce qui représente la plus forte baisse pour tous les motifs de déplacement), de 24 % en soirée et de 32 % la nuit. La baisse globale journalière des déplacements professionnels a été de 25 %. Les déplacements journaliers pour se rendre au travail et pour travailler sur la route ont baissé de 30 %, ce qui concorde avec la diminution des déplacements pour se rendre au lieu de travail habituel et avec la diminution du nombre de réunions en dehors du lieu de travail. Cette baisse pourrait aussi s'expliquer par les changements intervenus dans les activités professionnelles des travailleurs qui n'ont pas de lieu de travail habituel.
- Les déplacements effectués pour se rendre aux établissements d'enseignement primaire et secondaire ont augmenté de 15 % dans la période de pointe du matin (22 000 déplacements), ce qui cadre avec la croissance globale de la population, même si l'augmentation des déplacements est plus importante que la croissance démographique. Ces hausses, de concert avec l'augmentation des déplacements discrétionnaires (cf. ci-après), pourraient expliquer l'importante progression des déplacements effectués pour déposer des passagers, qui ont augmenté de 26 000 : la baisse correspondante des déplacements pour se rendre au lieu de travail habituel laisse entendre que les familles ont désormais le temps de conduire leurs enfants à l'école, ou qu'elles décident de conduire leurs enfants à l'école au lieu de les laisser prendre le transport en commun ou de se déplacer à pied ou à vélo pour se rendre à l'école. Un examen plus approfondi des données de l'enquête confirme cette évolution : la part modale des passagers d'automobiles pour les déplacements effectués pour se rendre à l'école primaire et secondaire est passée d'environ 23 % en 2011 à 29 % en 2022.
- Les déplacements effectués pour se rendre dans les établissements d'enseignement postsecondaire ont baissé modérément dans la période de pointe du matin, soit de 13 % ou de -4 200 déplacements ; les déplacements de la période de pointe de l'après-midi ont accusé une baisse proportionnelle plus importante (-43 %, soit 2 600 déplacements).
- Les déplacements pour rentrer à la maison ont augmenté durant la période de pointe du matin, et surtout au milieu de la journée (avec un gain de 23 % ou de 63 200 déplacements, soit la plus forte augmentation pour tous les motifs de déplacement). Toutefois, les déplacements pour rentrer à la maison ont baissé à toutes les autres heures du jour, essentiellement pendant la période de pointe de l'après-midi, dans laquelle on a relevé des hausses dans les activités personnelles et

récréatives comme les courses dans les magasins et les sorties dans les restaurants; il n'empêche que ces gains n'ont pas été suffisants pour compenser la baisse des déplacements pour se rendre au travail, à caractère professionnel et pour se rendre dans les établissements d'enseignement postsecondaire, ainsi que des autres déplacements.

- C'est en soirée que le nombre total de déplacements a le plus baissé, surtout les déplacements pour se rendre au travail, à caractère professionnel, les achats et les courses ménagères, les déplacements à caractère récréatif et les autres déplacements. Les déplacements effectués pour se rendre dans les bars ou les cafés-restaurants ont quant à eux augmenté de 22 %. ⁵⁸
- Il est intéressant de signaler que les périodes de pointe du matin, de l'après-midi et du milieu de la journée ont comptabilisé des hausses dans les déplacements discrétionnaires comme le magasinage et les courses ménagères, les soins de santé et les soins personnels, les sorties dans les bars et les cafés-restaurants, les déplacements récréatifs et sociaux, d'autant plus que nombre de ces activités ont été moins nombreuses dans la période de pointe de la soirée. Ces augmentations pourraient expliquer les hausses correspondantes des déplacements effectués pour passer prendre des passagers, rentrer à la maison et, dans une certaine mesure, déposer des passagers.
- La figure 84 et le tableau 45 font la synthèse des variations entre 2011 et 2022 pour les déplacements non discrétionnaires et discrétionnaires (en excluant les déplacements pour rentrer à la maison). La baisse des déplacements non discrétionnaires est particulièrement évidente dans la période de pointe du matin, au même titre que la croissance absolue des déplacements discrétionnaires dans la période de pointe du matin, dans le milieu de la journée et surtout dans la période de pointe de l'après-midi.

Enfin, on peut signaler que ces résultats se vérifient généralement dans l'ensemble de l'aire d'étude. La figure 85 et la figure 86 font état de la répartition statistique de 2022 et des comparaisons entre 2022 et 2011 pour Ottawa. La figure 87 et la figure 88 présentent les données correspondantes pour la RMR de Gatineau.

⁵⁸ Certains comportements associés aux raisons de ces déplacements pourraient ne pas être captés dans l'enquête. Essentiellement, certains ménages se font désormais livrer leurs repas, leurs emplettes de produits d'épicerie et leurs autres achats, au lieu de se rendre eux-mêmes dans les restaurants ou les magasins. Ces livraisons constituent des déplacements commerciaux, qui ne sont pas captés dans cette enquête sur les ménages.

Figure 82. Répartition des déplacements selon les motifs, selon la période, population de 5 ans et plus, aire d'étude, 2022

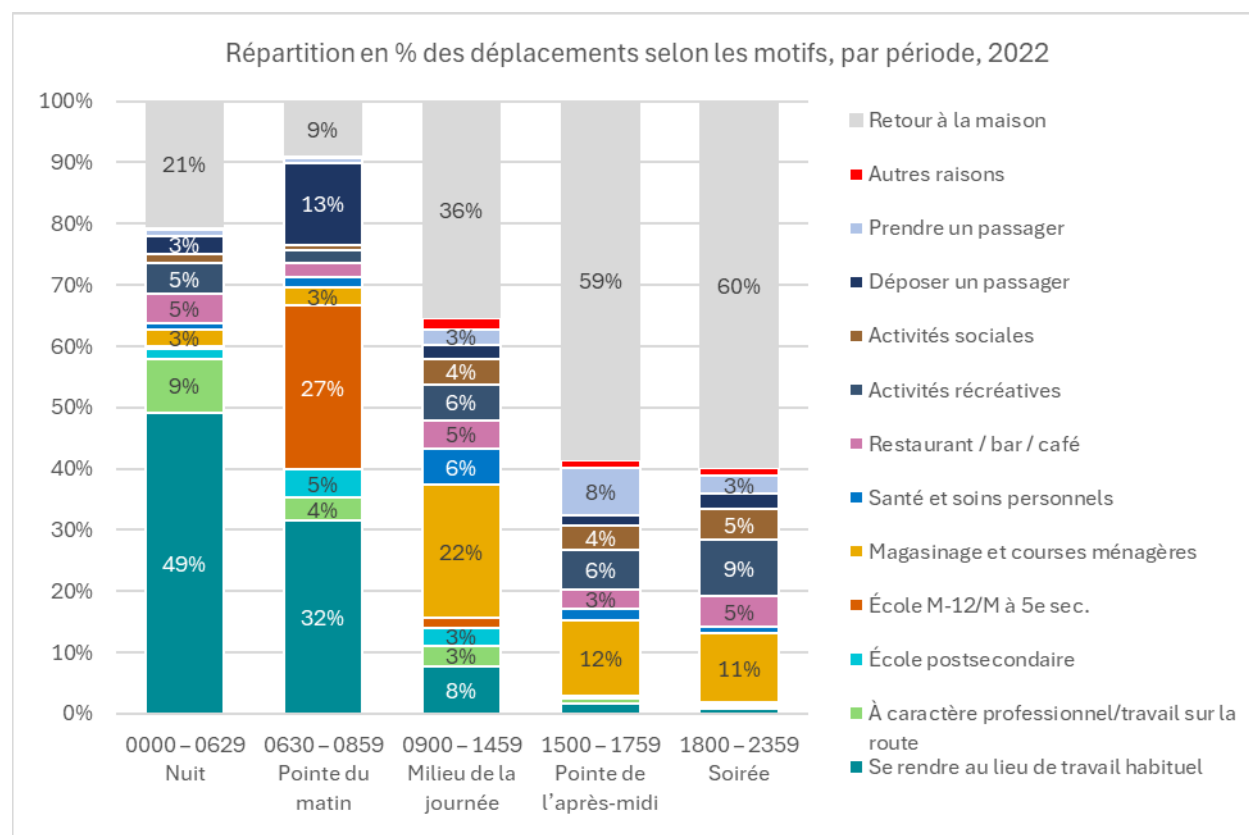


Figure 83. Nombre des déplacements selon les motifs de déplacement, selon la période, population de 5 ans et plus, aire d'étude, 2011-2022

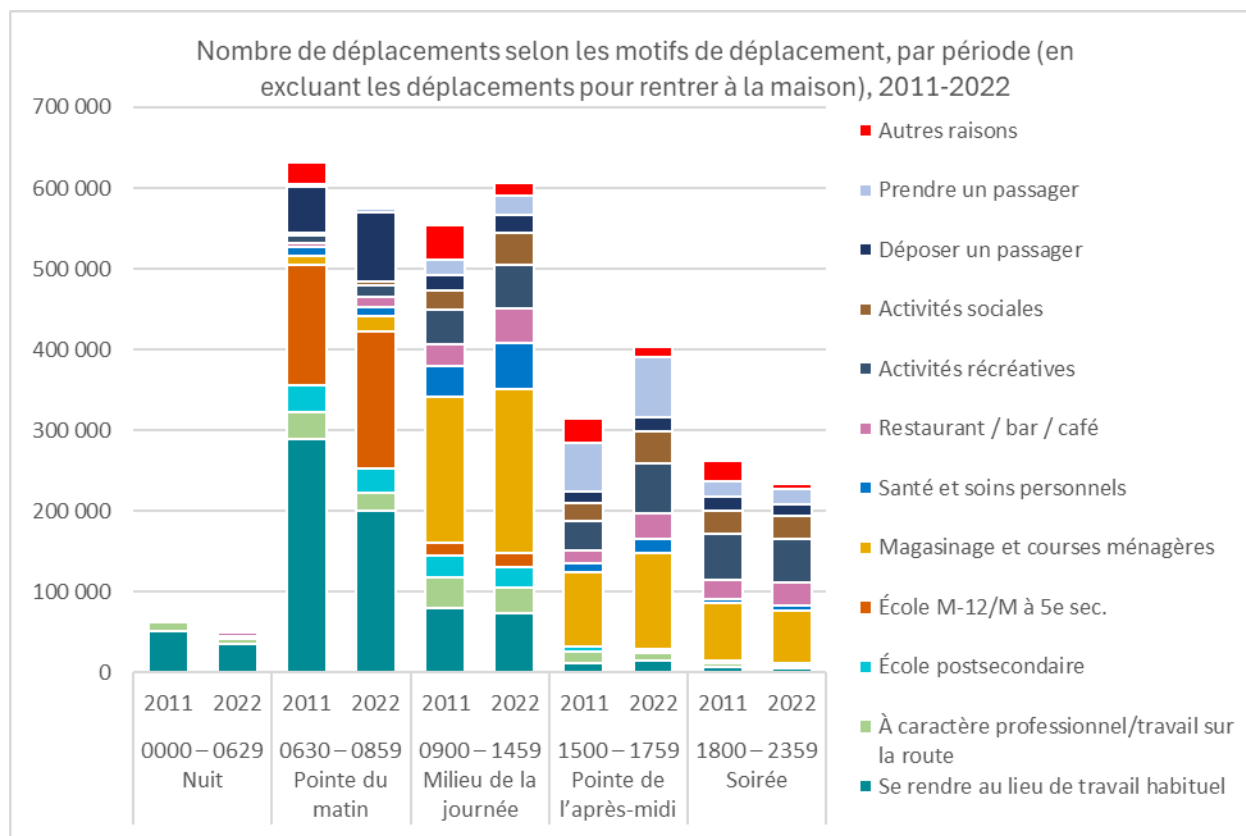


Tableau 44. Déplacements selon le motif, selon la période, population de 5 ans et plus, aire d'étude, 2022 et variations depuis 2011

	0000 – 0629 Nuit	0630 – 0859 Pointe du matin	0900 – 1459 Milieu de la journée	1500 – 1759 Pointe de l'après- midi	1800 – 2359 Soirée	Total sur 24 heures
Total des déplacements	71 500	632 900	939 900	972 500	582 100	3 198 900
Déplacements pour se rendre au lieu de travail habituel	35 100	199 700	73 400	15 400	5 200	328 900
Déplacements à caractère professionnel/travail sur la route	6 300	23 300	31 300	8 200	2 400	71 500
Établissements d'enseignement postsecondaire	1 200	29 100	26 400	3 400	2 300	62 300
De la maternelle à la douzième année/de la maternelle à la cinquième année du secondaire	300	170 100	16 700	1 600	1 000	189 700
Magasinage et courses ménagères	1 900	18 400	203 000	120 000	65 700	408 900
Soins de santé et soins personnels	700	11 200	56 600	17 300	5 800	91 600
Sorties dans les bars et les cafés-restaurants	3 400	13 700	43 400	31 600	29 400	121 500
Activités récréatives	3 600	13 600	54 300	62 100	53 900	187 500
Activités sociales	1 100	5 600	39 600	39 200	28 900	114 400
Déplacements pour déposer un passager	2 100	84 800	21 400	17 100	14 200	139 500
Déplacements pour passer prendre un passager	700	4 700	23 600	74 400	18 100	121 500
Autres raisons	300	2 300	16 600	12 600	6 200	37 900
Retour à la maison	14 700	56 600	333 700	569 600	349 000	1 323 600
Écart par rapport à 2011						
Total des déplacements	-27 100	-25 400	114 600	75 800	-49 200	88 700
Déplacements pour se rendre au lieu de travail habituel	-16 300	-88 900	-6 400	3 200	-1 700	-110 100
Déplacements à caractère professionnel/travail sur la route	-4 700	-10 900	-6 100	-5 500	-2 900	-30 100
Établissements d'enseignement postsecondaire	200	-4 200	-1 600	-2 600	0	-8 200
De la maternelle à la douzième année/de la maternelle à la cinquième année du secondaire	-100	22 000	1 600	400	600	24 500
Magasinage et courses ménagères	1 000	6 500	22 000	27 900	-5 400	52 000
Soins de santé et soins personnels	-500	800	18 700	7 000	1 400	27 400
Sorties dans les bars et les cafés-restaurants	2 400	8 900	15 500	15 500	5 200	47 600
Activités récréatives	1 100	4 300	12 200	25 200	-2 700	40 200
Activités sociales	600	2 400	15 600	17 900	-300	36 100
Déplacements pour déposer un passager	-1 700	26 600	2 000	3 100	-2 300	27 700
Déplacements pour passer prendre un passager	-200	1 500	4 800	12 900	-2 400	16 500
Autres raisons	-2 300	-23 700	-26 800	-17 200	-18 000	-88 100
Retour à la maison	-6 500	29 300	63 200	-12 100	-20 700	53 100

	0000 – 0629 Nuit	0630 – 0859 Pointe du matin	0900 – 1459 Milieu de la journée	1500 – 1759 Pointe de l'après- midi	1800 – 2359 Soirée	Total sur 24 heures
Écart en %						
Total des déplacements	-27 %	-4 %	14 %	8 %	-8 %	3 %
Déplacements pour se rendre au lieu de travail habituel	-32 %	-31 %	-8 %	27 %	-24 %	-25 %
Déplacements à caractère professionnel/travail sur la route	-43 %	-32 %	-16 %	-40 %	*	-30 %
Établissements d'enseignement postsecondaire	*	-13 %	-6 %	-43 %	*	-12 %
De la maternelle à la douzième année/de la maternelle à la cinquième année du secondaire	*	15 %	10 %	*	*	15 %
Magasinage et courses ménagères	*	55 %	12 %	30 %	-8 %	15 %
Soins de santé et soins personnels	*	8 %	49 %	68 %	31 %	43 %
Sorties dans les bars et les cafés-restaurants	*	188 %	56 %	96 %	22 %	64 %
Activités récréatives	46 %	46 %	29 %	68 %	-5 %	27 %
Activités sociales	*	74 %	65 %	84 %	-1 %	46 %
Déplacements pour déposer un passager	*	46 %	10 %	23 %	-14 %	25 %
Déplacements pour passer prendre un passager	-26 %	48 %	25 %	21 %	-12 %	16 %
Autres raisons	*	-91 %	-62 %	-58 %	-74 %	-70 %
Retour à la maison	-31 %	108 %	23 %	-2 %	-6 %	4 %

*Comparaison supprimée en raison de la très petite taille de l'échantillon en cellule dans au moins une année d'enquête.

La répartition, en 2011, des déplacements pour se rendre à l'école (établissements d'enseignement postsecondaire et de la maternelle à la douzième année/de la maternelle à la cinquième année du secondaire) est une estimation établie d'après l'âge, et l'écart entre 2022 et 2011 doit être interprété avec prudence.

L'ombrage bleu met en évidence des valeurs plus élevées. L'intensité de la nuance augmente au fur et à mesure que la valeur s'approche de la valeur la plus élevée.

L'ombrage rose met en évidence les valeurs inférieures. L'intensité de la nuance augmente à mesure que la valeur se rapproche de la valeur la plus basse.

Figure 84. Déplacements selon les motifs agrégés, à l'exclusion des déplacements pour rentrer à la maison, selon la période, population de 5 ans et plus, aire d'étude, 2011-2022

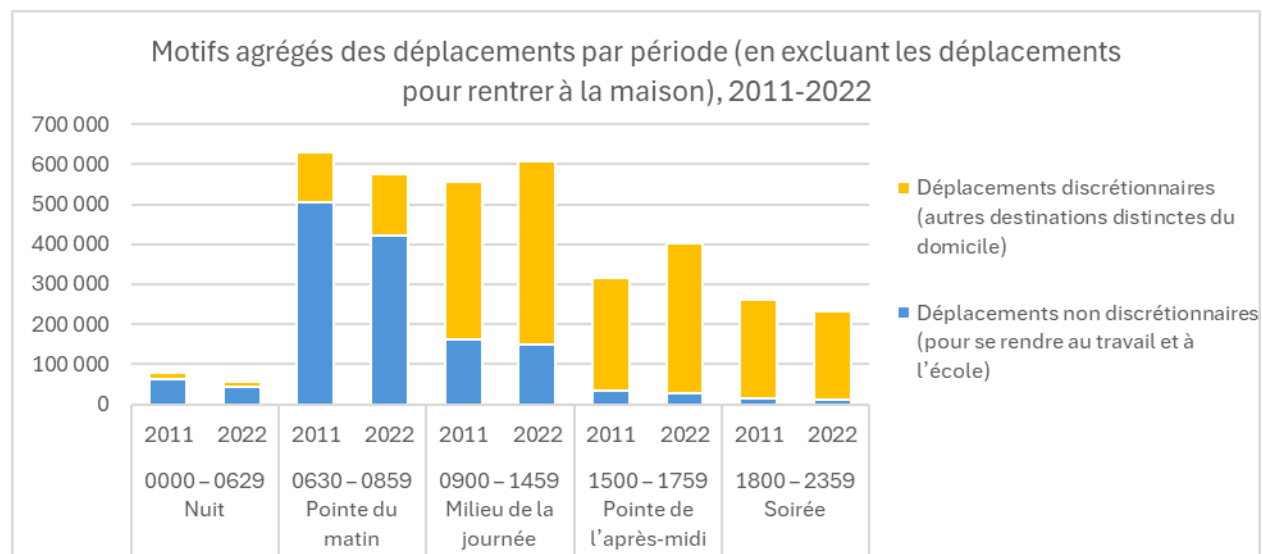


Tableau 45. Nombre de déplacements selon les motifs agrégés, à l'exclusion des déplacements pour rentrer à la maison, par période, population de 5 ans et plus, aire d'étude, 2022, et variations par rapport à 2011

Aire d'étude	0000 – 0629 Nuit	0630 – 0859 Pointe du matin	0900 – 1459 Milieu de la journée	1500 – 1759 Pointe de l'après-midi	1800 – 2359 Soirée	Total sur 24 heures
Totaux partiels 2022						
Déplacements non discrétionnaires (pour se rendre au travail et à l'école)	42 900	422 098	147 868	28 549	10 910	652 325
Déplacements discrétionnaires (autres destinations distinctes du domicile)	13 923	154 235	458 363	374 361	222 124	1 223 006
Écart par rapport à 2011						
Déplacements non discrétionnaires (pour se rendre au travail et à l'école)	-20 896	-82 129	-12 497	-4 400	-3 970	-123 893
Déplacements discrétionnaires (autres destinations distinctes du domicile)	367	27 422	63 948	92 271	-24 523	159 485
Écart en %						
Déplacements non discrétionnaires (pour se rendre au travail et à l'école)	-33 %	-16 %	-8 %	-13 %	-27 %	-16 %
Déplacements discrétionnaires (autres destinations distinctes du domicile)	3 %	22 %	16 %	33 %	-10 %	15 %

En excluant les déplacements effectués pour rentrer à la maison.

L'ombrage bleu met en évidence des valeurs plus élevées. L'intensité de la nuance augmente au fur et à mesure que la valeur s'approche de la valeur la plus élevée.

L'ombrage rose met en évidence les valeurs inférieures. L'intensité de la nuance augmente à mesure que la valeur se rapproche de la valeur la plus basse.

Figure 85. Répartition des déplacements selon les motifs de déplacement, selon la période, population de 5 ans et plus, résidents d'Ottawa, 2022

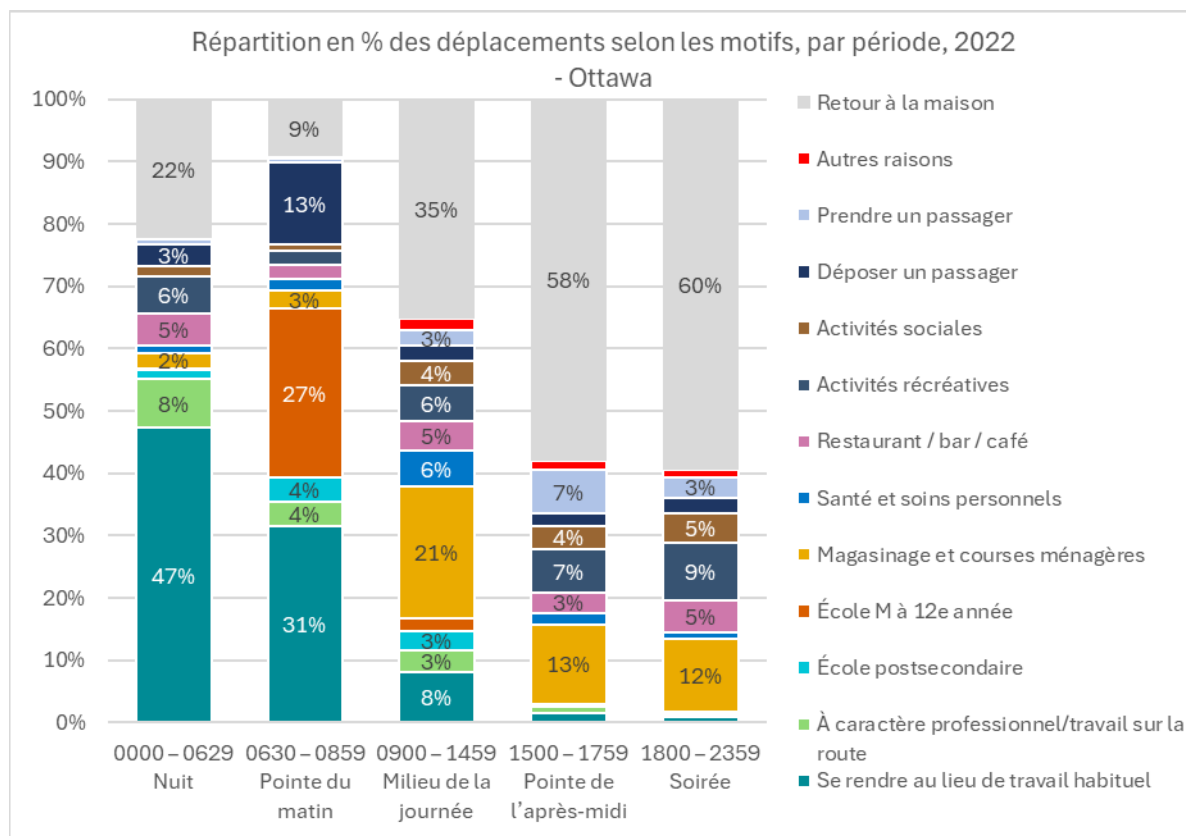


Figure 86. Nombre de déplacements selon les motifs de déplacement, selon la période, population de 5 ans et plus, résidents d'Ottawa, 2011-2022

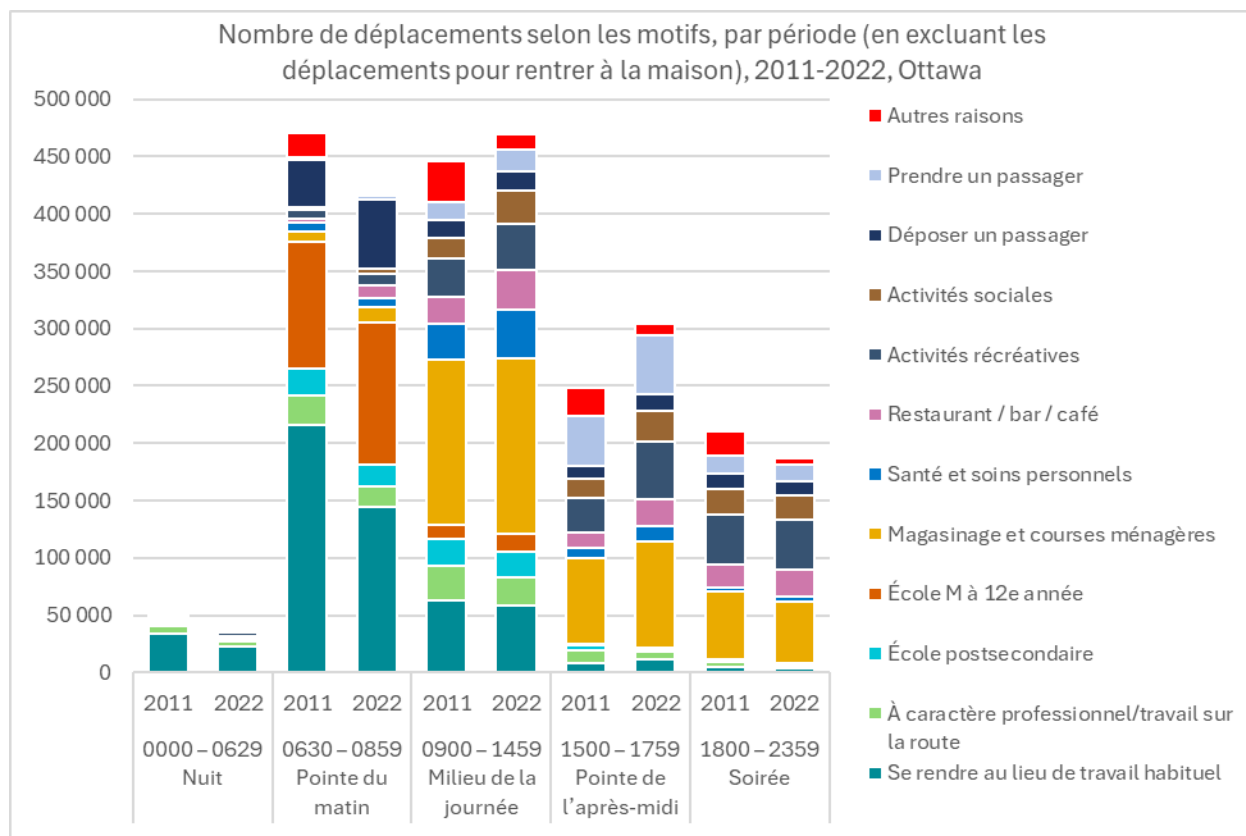


Figure 87. Répartition des déplacements selon les motifs de déplacement, selon la période, population de 5 ans et plus, résidents de la RMR de Gatineau, 2022

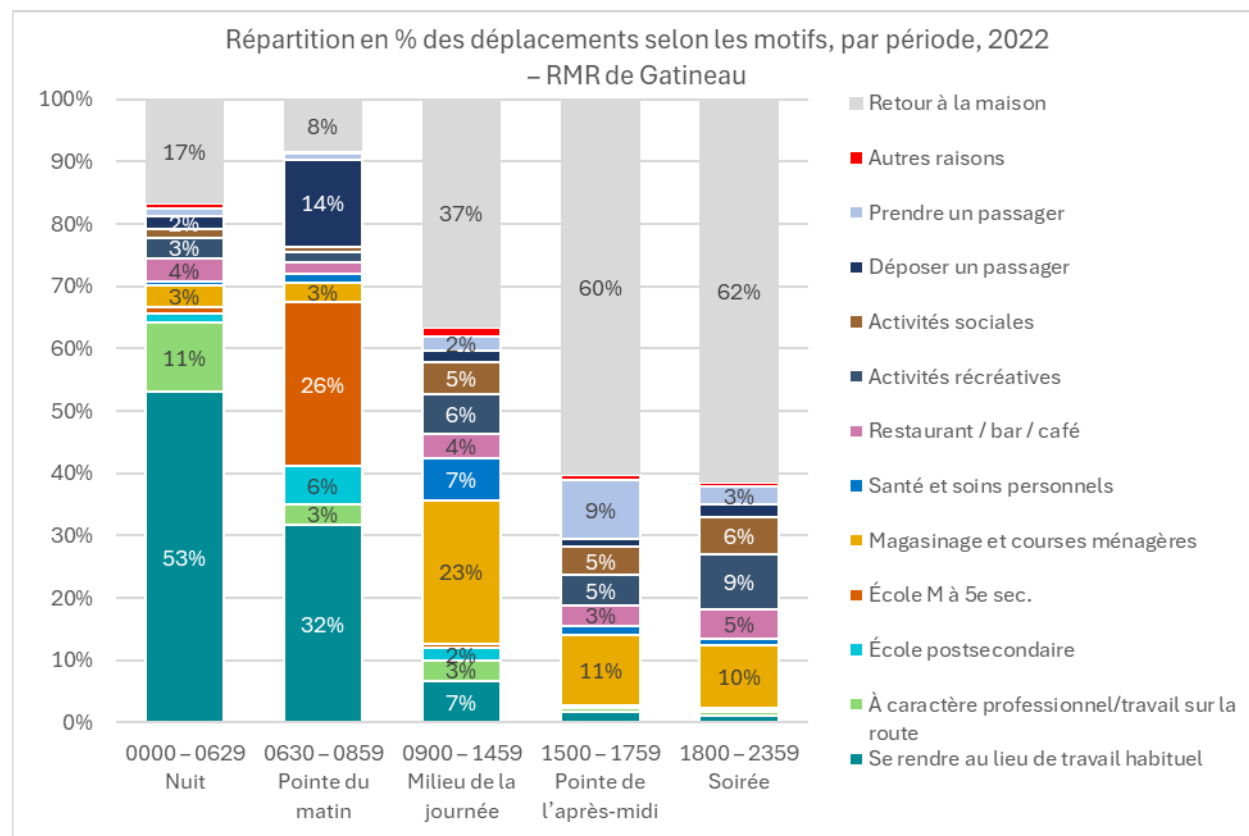
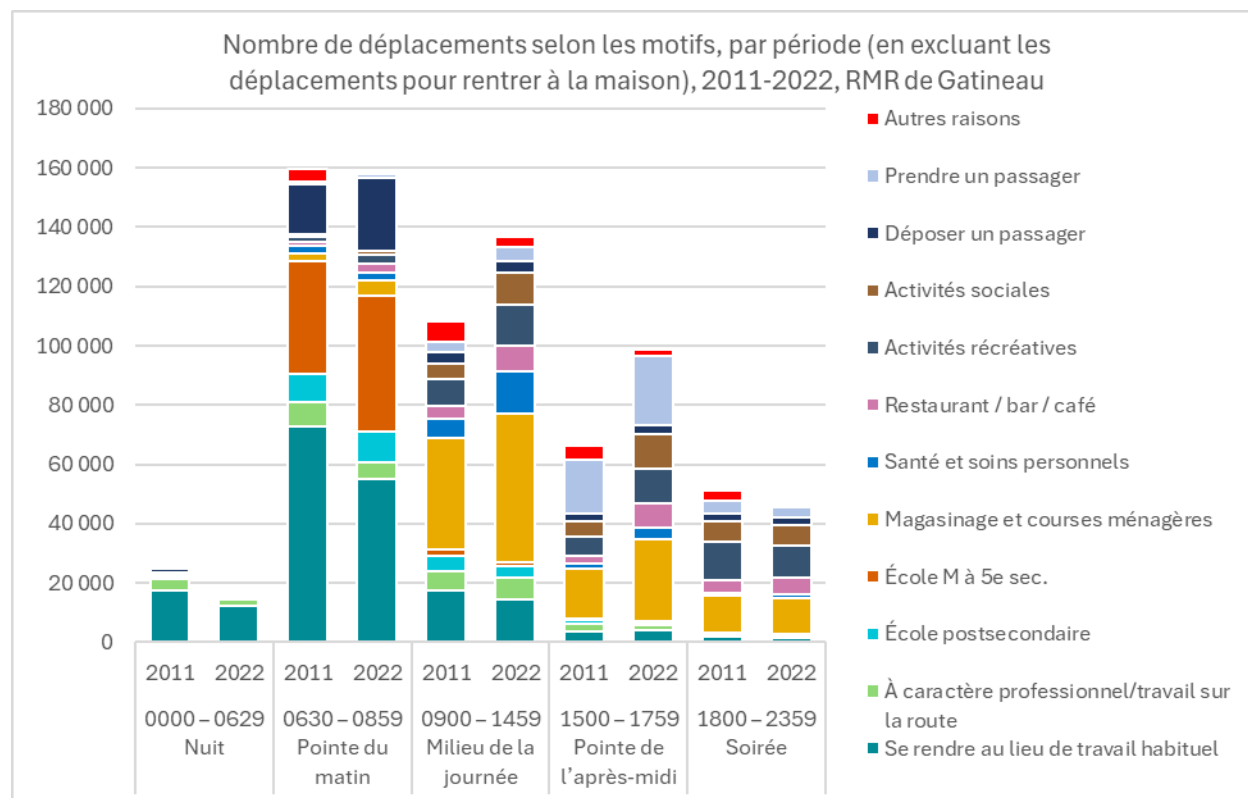


Figure 88. Nombre de déplacements selon les motifs de déplacement, selon la période, population de 5 ans et plus, résidents de la RMR de Gatineau, 2011-2022



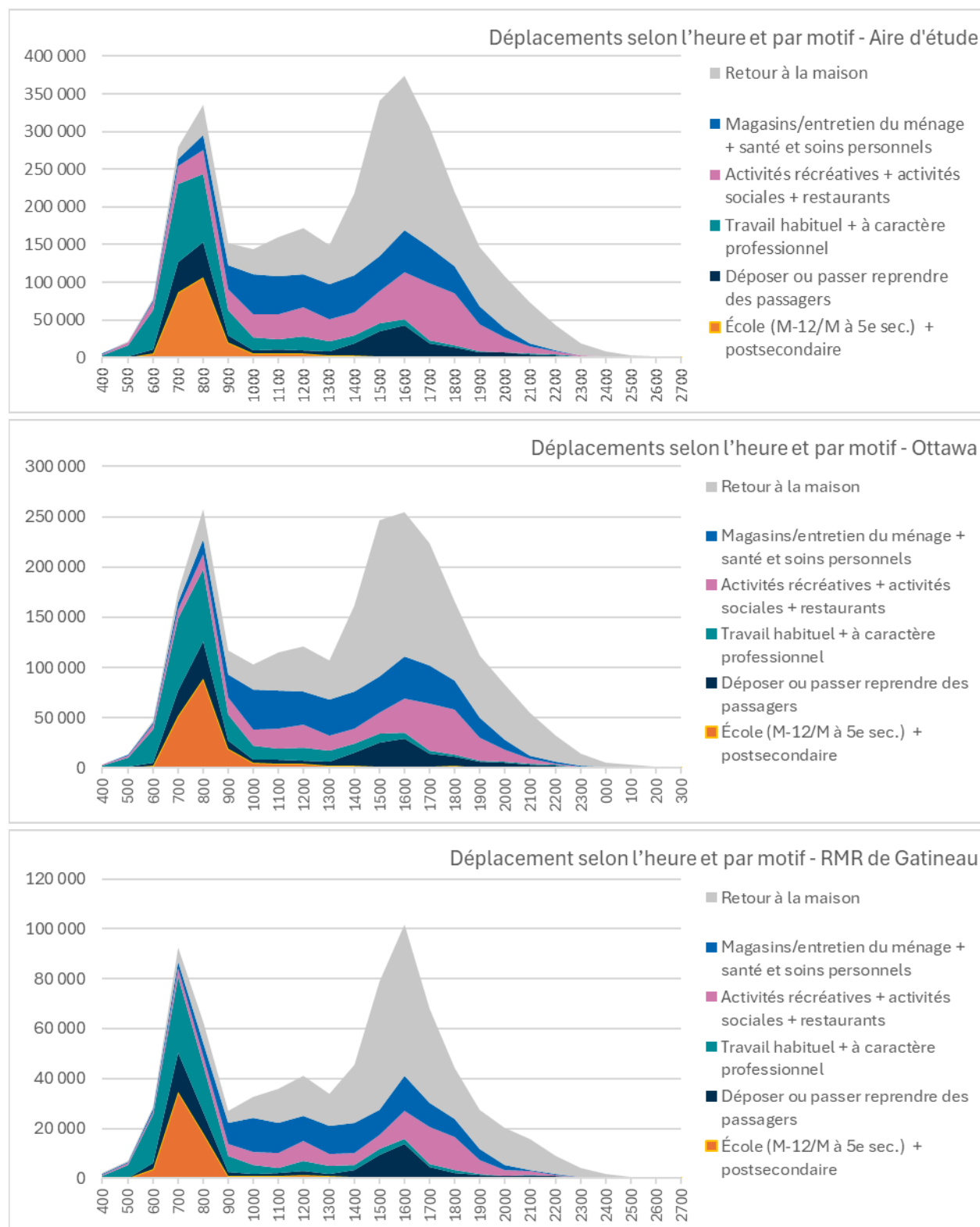
4.4.3 Motif du déplacement selon l'heure de début

La figure 89 examine la répartition des motifs du déplacement selon l'heure de la journée (en fonction de l'heure à laquelle le déplacement a commencé). Certains des motifs du déplacement ont été regroupés dans le tableau pour plus de clarté.

Pour l'aire d'étude, les résultats montrent une concentration de déplacements pour se rendre au travail, à caractère professionnel, pour passer prendre ou déposer un passager à la période de pointe du matin. Après la période de pointe du matin, les déplacements personnels (y compris pour se rendre à un magasin) ont commencé à augmenter, culminant dans l'heure à partir de 16 h. Les déplacements à caractère récréatif, social et pour se rendre au restaurant ont également augmenté vers la fin de la journée de travail, culminant dans l'heure à partir de 17 h. Tous ces motifs se sont considérablement réduits en fin de soirée. Entre-temps, le déplacement de retour à la maison a commencé à augmenter après la période de pointe du matin. Le déplacement de retour à la maison a dominé les déplacements à partir de 14 heures, culminant dans l'heure à partir de 15 heures.

Ces profils de l'aire d'étude étaient similaires pour Ottawa et la RMR de Gatineau, bien que l'heure de pointe du matin ait eu lieu une heure plus tôt dans la RMR de Gatineau, à 7 h, comparativement à 8 h à Ottawa.

Figure 89. Motif de déplacement selon l'heure de début, 2022



Tous les déplacements effectués par la population de 5 ans et plus.

4.4.4 Motif de déplacement selon le mode de déplacement

La figure 90 décompose le motif du déplacement par mode de déplacement et part modale, avec les détails fournis dans le tableau 46.

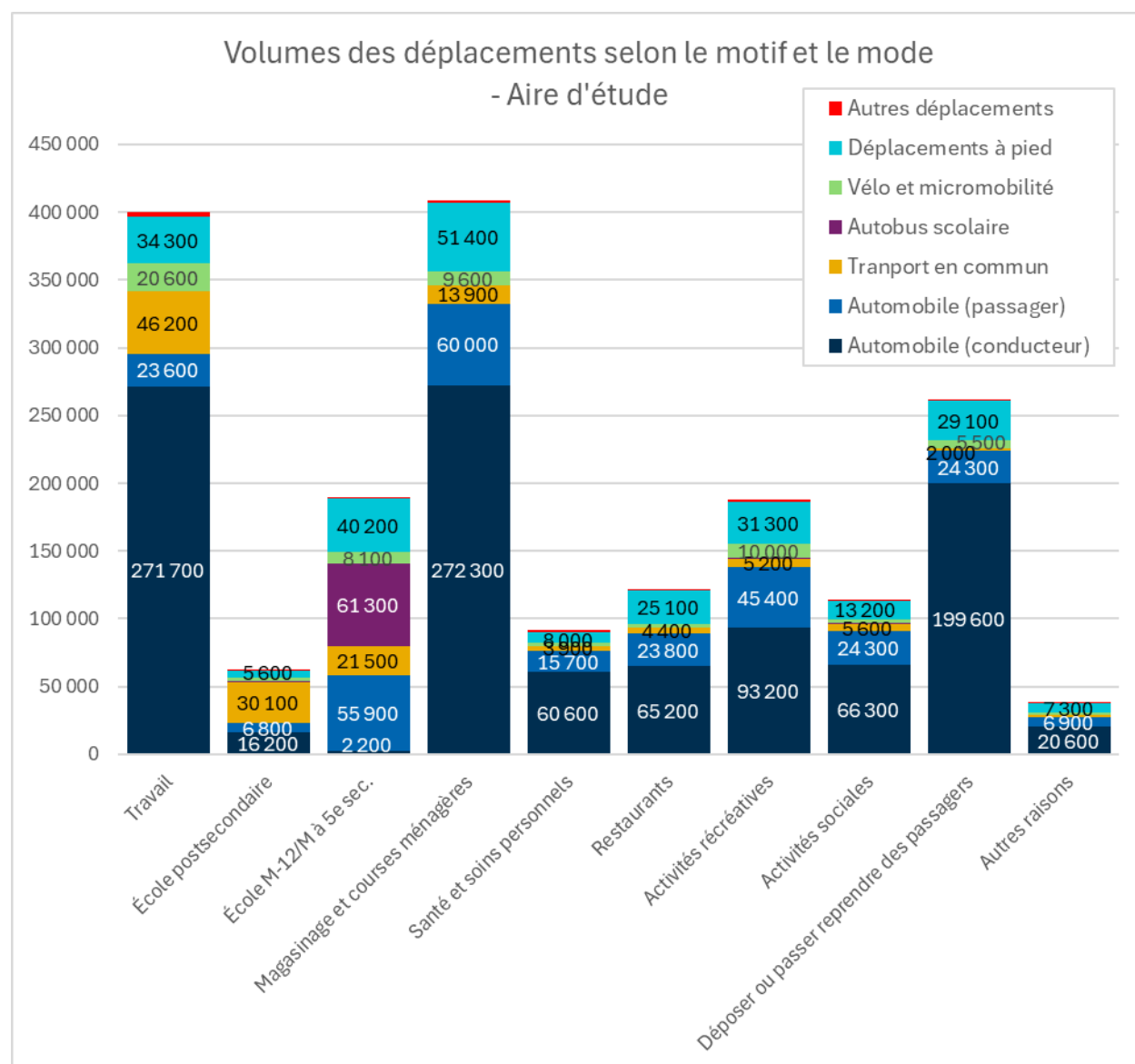
- Pour l'aire d'étude, le conducteur d'automobile a dominé tous les motifs de déplacement, à l'exception de celles pour aller aux écoles primaires et secondaires (de la maternelle à la douzième année/de la maternelle à la cinquième année du secondaire) et aux écoles postsecondaires. Les volumes les plus importants de conducteurs d'automobile ont été enregistrés pour les déplacements pour se rendre aux magasins (272 300 déplacements journaliers) et pour les déplacements pour se rendre au travail et à caractère professionnel (271 700).
- La très faible proportion de passagers en automobile pour les déplacements pour se rendre au travail et à caractère professionnel liés au travail indique que la plupart des déplacements à ces fins ont été effectués en tant que déplacement en voiture pour un seul occupant. Les passagers en automobile occupent une place plus importante à d'autres fins, notamment une part de 30 % pour les navettages de la maternelle à la douzième année/de la maternelle à la cinquième année du secondaire. Les passagers en automobile étaient également importants pour les activités discrétionnaires effectuées avec d'autres personnes – par exemple, 24 % pour les déplacements récréatifs.
- La part du transport en commun était la plus élevée chez les étudiants de niveau postsecondaire, avec près de la moitié (48 %) de leurs navettages. Pour les navettages pour se rendre au travail et les déplacements scolaires de la maternelle à la douzième année/de la maternelle à la cinquième année du secondaire, les parts de transport en commun étaient de 12 % et 11 % respectivement.
- Les déplacements en autobus scolaire représentaient un tiers (32 %) des déplacements scolaires de la maternelle à la douzième année/de la maternelle à la cinquième année du secondaire. Le nombre nominal de déplacements en autobus scolaire à d'autres fins a également été noté, notamment 1,8 % des navettages aux établissements d'enseignement postsecondaire, 0,7 % des déplacements récréatifs et 0,4 % des déplacements sociaux.⁵⁹
- Un déplacement sur cinq de la maternelle à la douzième année/de la maternelle à la cinquième année du secondaire (21,2 %) était un déplacement à pied, tout comme les déplacements pour se rendre au restaurant (20,7 %). Le déplacement à pied pour se rendre au travail représentait 8,6 % de tous les déplacements.

⁵⁹ Les déplacements à des fins autres que le navettage peuvent refléter des déplacements sociaux ou récréatifs effectués par des adultes ou des étudiants EPS via un autobus scolaire, ou un parent accompagnant des écoliers lors d'une sortie.

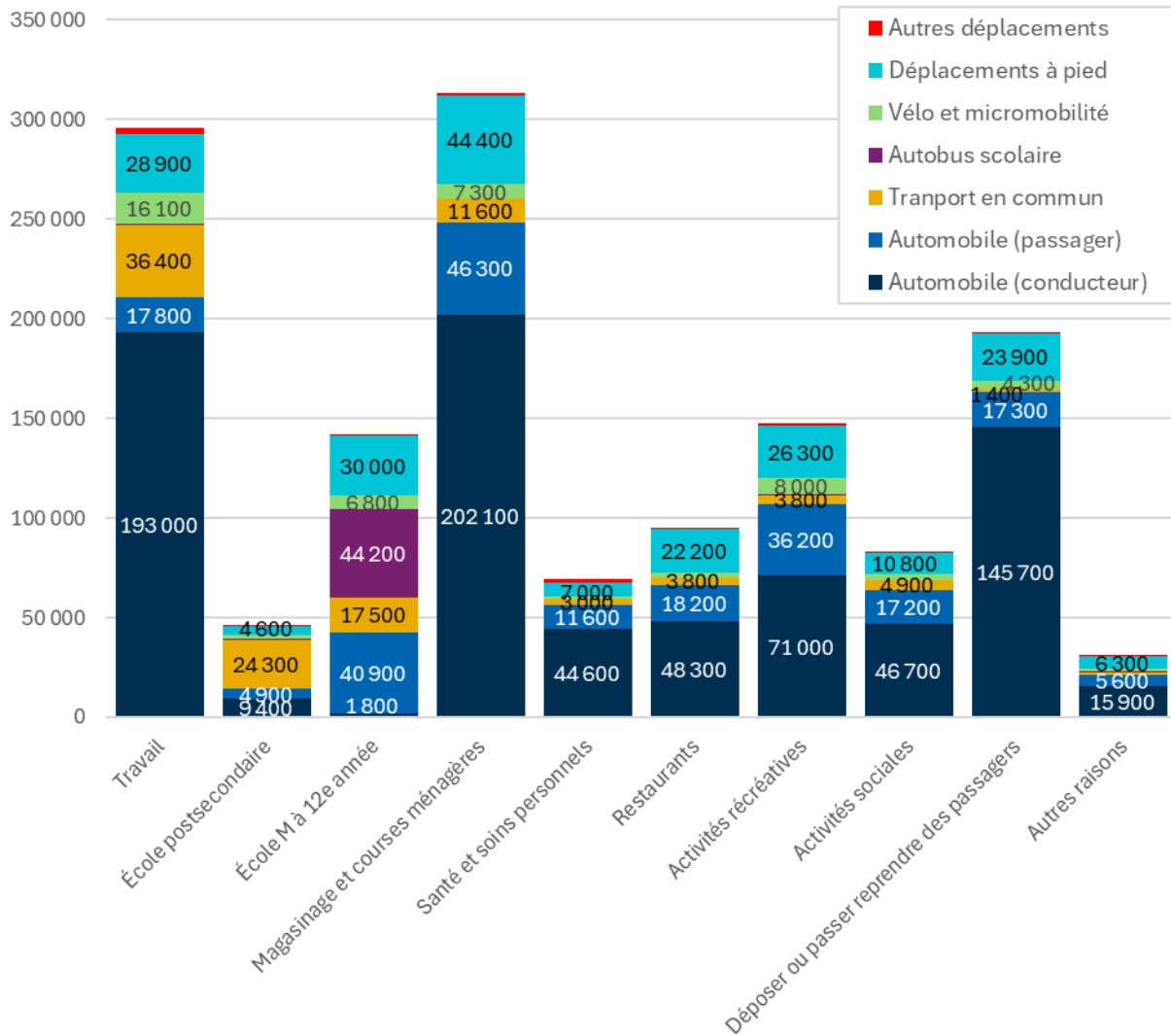
- Les parts de déplacements à vélo et en micromobilité étaient les plus élevées pour les activités récréatives (5,3 %), le travail (5,1 %) et les déplacements scolaires de la maternelle à la douzième année/de la maternelle à la cinquième année du secondaire (4,3 %).

Les profils des déplacements effectués par les résidents de la RMR d'Ottawa et de Gatineau étaient similaires. Cependant, les parts de conducteurs d'automobile des déplacements des résidents de la RMR de Gatineau étaient généralement plus élevées que celles des résidents d'Ottawa à toutes fins (sauf de la maternelle à la douzième année/de la maternelle à la cinquième année du secondaire). Les déplacements des résidents de la RMR de Gatineau avaient des parts proportionnellement plus faibles pour tous les autres modes sauf l'autobus scolaire. L'autobus scolaire était plus élevé pour les élèves de la maternelle à la cinquième année du secondaire de la RMR de Gatineau que pour les élèves de la maternelle à la 12e année du secondaire d'Ottawa.

Figure 90. Motif de déplacement selon le mode de déplacement, 2022



Volumes des déplacements selon le motif et le mode - Ottawa



Volumes des déplacements selon le motif et le mode - RMR de Gatineau

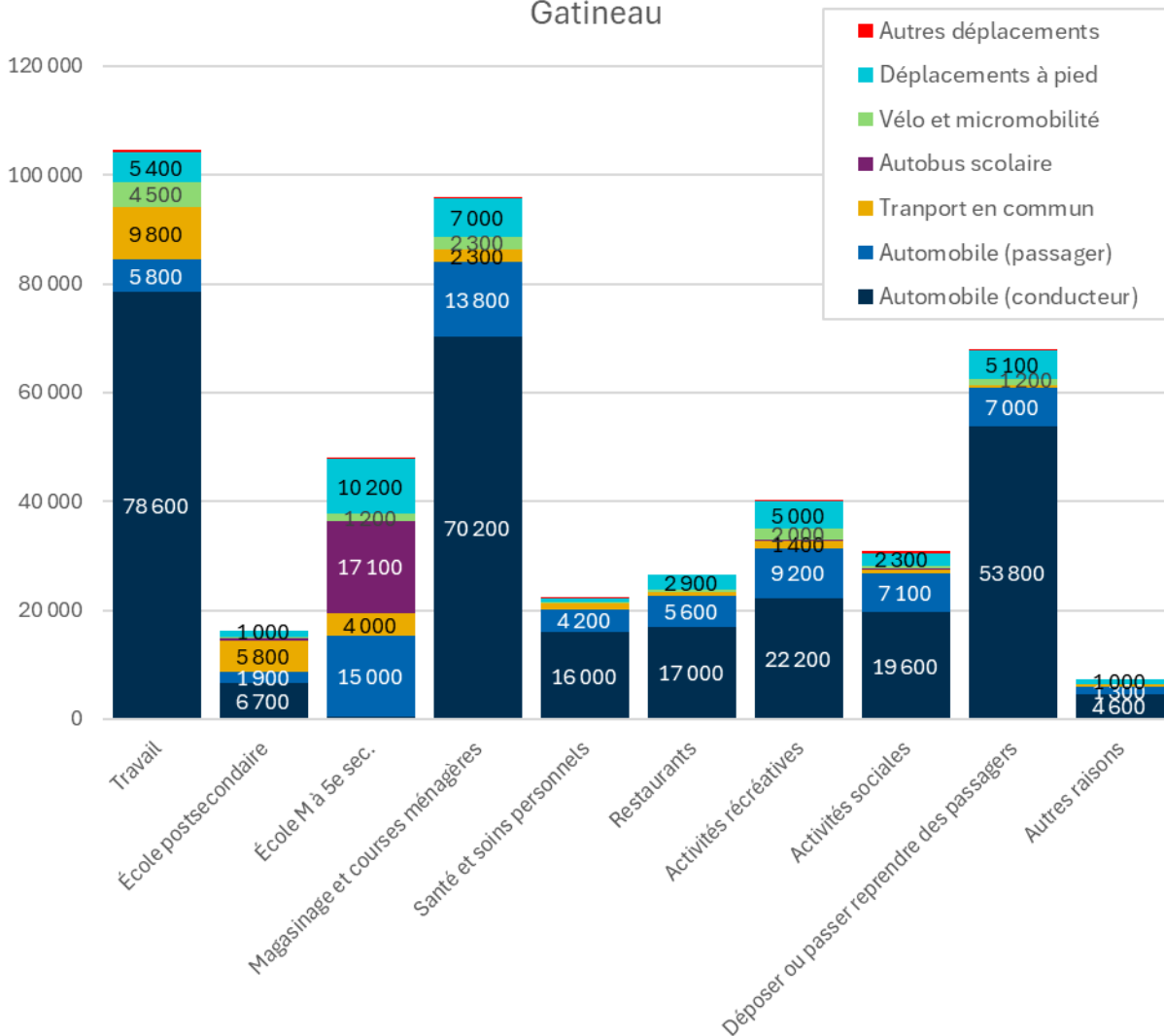


Tableau 46. Détails du motif de déplacement selon le mode de déplacement, 2022

Motif du déplacement (Aire d'étude)	Déplacements	Automobile (conducteur)	Automobile (passager)	Transport en commun	Autobus scolaire	Vélo + micro-mobilité	Déplacement à pied	Autre
Déplacements pour se rendre au lieu de travail	400 300	68 %	6 %	12 %	0 %	5 %	9 %	1 %
Établissement d'enseignement postsecondaire	62 300	26 %	11 %	48 %	2 %	4 %	9 %	0 %
École d'enseignement de la maternelle à la douzième année / à la cinquième année du secondaire	189 700	1 %	29 %	11 %	32 %	4 %	21 %	0 %
Magasinage et courses ménagères	408 900	67 %	15 %	3 %	0 %	2 %	13 %	0 %
Soins de santé et soins personnels	91 600	66 %	17 %	4 %	0 %	2 %	9 %	2 %
Sorties dans les cafés-restaurants	121 500	54 %	20 %	4 %	0 %	2 %	21 %	0 %
Activités récréatives	187 500	50 %	24 %	3 %	1 %	5 %	17 %	1 %
Activités sociales	114 400	58 %	21 %	5 %	0 %	3 %	11 %	1 %
Déplacements pour passer prendre ou déposer un passager	261 100	76 %	9 %	1 %	0 %	2 %	11 %	0 %
Autre	37 900	54 %	18 %	4 %	0 %	3 %	19 %	0 %
Déplacement pour retourner au domicile	1 323 600	54 %	15 %	8 %	4 %	4 %	14 %	1 %
Total de l'aire d'étude	3 198 900	56 %	15 %	8 %	4 %	4 %	13 %	1 %

Motif de déplacement (Ottawa)	Déplacements	Automobile (conducteur)	Automobile (passager)	Transport en commun	Autobus scolaire	Vélo + micro-mobilité	Déplacement à pied	Autre
Déplacements pour se rendre au lieu de travail	295 700	65 %	6 %	12 %	0 %	5 %	10 %	1 %
Établissement d'enseignement postsecondaire	46 100	20 %	11 %	53 %	1 %	4 %	10 %	1 %
École d'enseignement de la maternelle à la douzième année	141 600	1 %	29 %	12 %	31 %	5 %	21 %	0 %
Magasinage et courses ménagères	313 100	65 %	15 %	4 %	0 %	2 %	14 %	0 %
Soins de santé et soins personnels	69 200	64 %	17 %	4 %	0 %	2 %	10 %	2 %
Sorties dans les cafés-restaurants	95 000	51 %	19 %	4 %	0 %	2 %	23 %	1 %
Activités récréatives	147 400	48 %	25 %	3 %	1 %	5 %	18 %	1 %
Activités sociales	83 500	56 %	21 %	6 %	0 %	3 %	13 %	1 %
Déplacements pour passer prendre ou déposer un passager	193 300	75 %	9 %	1 %	0 %	2 %	12 %	0 %
Autre	30 500	52 %	18 %	4 %	1 %	4 %	21 %	0 %
Déplacement pour retourner au domicile	1 002 200	52 %	15 %	9 %	4 %	4 %	15 %	1 %
Total Ottawa	2 417 700	54 %	15 %	8 %	4 %	4 %	15 %	1 %

Motif de déplacement (RMR de Gatineau)	Déplacements	Automobile (conducteur)	Automobile (passager)	Transport en commun	Autobus scolaire	Vélo + micro-mobilité	Déplacement à pied	Autre
Déplacements pour se rendre au lieu de travail	104 600	75 %	6 %	9 %	0 %	4 %	5 %	1 %
Établissement d'enseignement postsecondaire	16 200	41 %	12 %	35 %	3 %	2 %	6 %	0 %
École d'enseignement de la maternelle à la cinquième année du secondaire	48 100	1 %	31 %	8 %	36 %	3 %	21 %	0 %
Magasinage et courses ménagères	95 800	73 %	14 %	2 %	0 %	2 %	7 %	0 %
Soins de santé et soins personnels	22 400	72 %	19 %	4 %	0 %	1 %	4 %	0 %
Sorties dans les cafés-restaurants	26 500	64 %	21 %	3 %	0 %	1 %	11 %	0 %
Activités récréatives	40 100	55 %	23 %	3 %	1 %	5 %	12 %	0 %
Activités sociales	30 900	63 %	23 %	2 %	1 %	2 %	8 %	1 %
Déplacements pour passer prendre ou déposer un passager	67 700	79 %	10 %	1 %	0 %	2 %	8 %	0 %
Autre	7 400	62 %	17 %	5 %	0 %	1 %	13 %	0 %
Déplacement pour retourner au domicile	321 400	60 %	16 %	6 %	5 %	3 %	9 %	0 %
Total RMR de Gatineau	781 300	62 %	16 %	6 %	4 %	3 %	9 %	0 %

4.5 Appels de service et ramassage ou livraison de colis

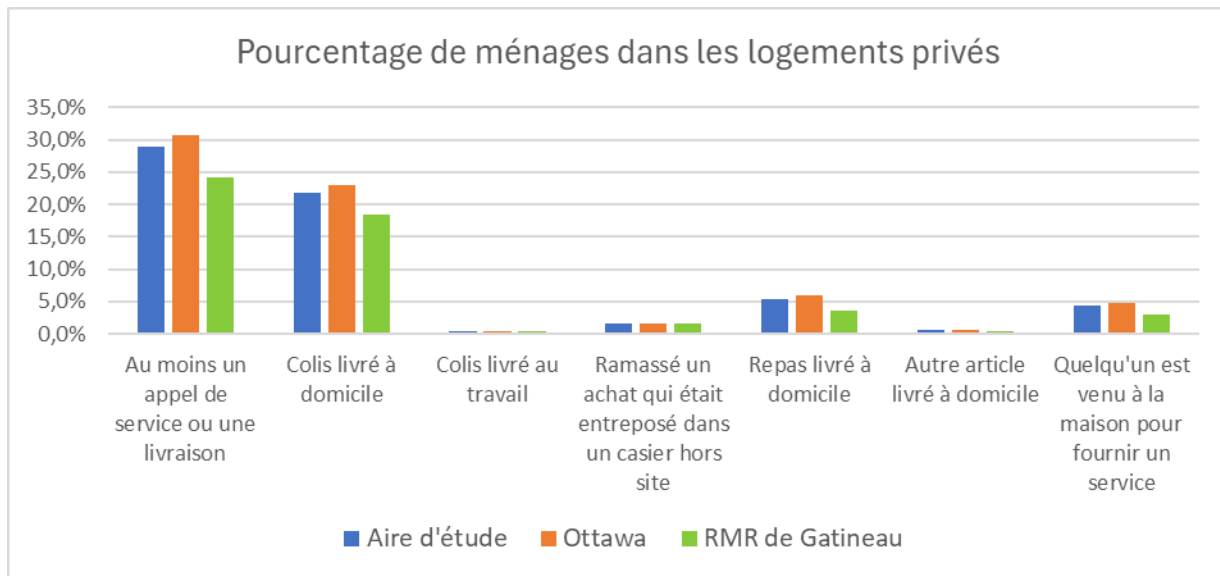
Nouveauté en 2022, les ménages ont été interrogés sur les activités liées à la collecte ou à la livraison d'un colis, de courses ou d'un repas, ou si quelqu'un est venu à la maison pour fournir un service ou livrer un article volumineux comme un appareil (c'est-à-dire un objet trop volumineux pour qu'une personne puisse le récupérer elle-même). La figure 91 résume les résultats (en notant que les répondants pouvaient choisir plus d'une option). Voici des points clés à noter :

- Plus d'un quart (28,9 %) de tous les ménages de l'aire d'étude ont déclaré un appel de service ou une livraison.
- Parmi ceux-ci, les livraisons à domicile comprenaient (en notant que les répondants pouvaient choisir plus d'une option) :
 - Colis, à plus d'un logement sur cinq (21,8 %).
 - Repas, à 5,3 % des foyers.
 - Autres articles, tels que des appareils électroménagers ou des meubles, pour 0,6 % des logements.
 - Services, tels que l'aménagement paysager, la plomberie ou l'entretien ménager, à 4,3 % des logements.

- Les ménages ont également déclaré des livraisons sur le lieu de travail (0,4 % des ménages) ou dans un casier hors site (1,7 % des ménages).

Les mêmes profils étaient généralement évidents à Ottawa et dans la RMR de Gatineau, bien que la proportion de ménages déclarant des livraisons était plus élevée à Ottawa (30,7 %) et plus faible dans la RMR de Gatineau (24,1 %).

Figure 91. Appels de service, de ramassages et de livraisons, 2022



Remarque : Le répondant pouvait choisir plus d'une option

4.6 Déplacements en transport en commun

Le tableau 47 résume les caractéristiques de l'utilisation du transport en commun, le nombre d'itinéraires de transport en commun utilisés et les modes utilisés pour accéder au transport en commun. Les résultats de l'enquête indiquent qu'à l'automne 2022, 243 300 déplacements en transport en commun ont été effectués chaque jour de la semaine par des résidents vivant dans des logements privés et, lorsqu'on considère les transferts, ces déplacements ont impliqué environ 363 400 embarquements en transport en commun. Il convient de noter que ces chiffres sont un peu plus élevés que les estimations du nombre d'embarquements d'OC Transpo et de la STO pour la même période, bien qu'il ne soit pas clair si les données de l'enquête surreprésentent les usagers du transport en commun ou si

les estimations de l'agence peuvent légèrement sous-représenter les embarquements réels.⁶⁰ Les autres conclusions clés étaient les suivantes :

- En moyenne, les résidents de l'aire d'étude effectuaient 0,18 déplacements journaliers en transport en commun par personne. Le taux était très légèrement plus élevé chez les résidents d'Ottawa (0,19 déplacement) et plus faible chez les résidents de la RMR de Gatineau (0,11 déplacement). Les résidents du cœur du centre-ville d'Ottawa ont enregistré le taux le plus élevé, avec 0,33 déplacements journaliers en transport en commun par personne, suivis des résidents du centre-ville de Gatineau, avec 0,29, puis des résidents de la zone urbaine intérieure d'Ottawa, à 0,25. Les résidents ruraux affichaient les taux les plus bas, soit 0,05 déplacement journalier en transport en commun par personne dans la région rurale d'Ottawa et 0,04 dans le reste de la RMR de Gatineau.
- Près de deux déplacements en transport en commun sur cinq (40,4 %) ont nécessité un transfert, ce qui représente un taux global de 1,49 embarquement par déplacement en transport en commun. Les taux d'embarquement les plus élevés ont été observés chez les résidents de la banlieue d'Ottawa, soit 1,67 embarquement par déplacement en transport en commun. Les résidents de la zone urbaine extérieure / ceinture de verdure et de la zone rurale d'Ottawa ont également enregistré des taux élevés, soit 1,56 et 1,67 embarquement par déplacement en transport en commun, respectivement. Les taux d'embarquement des résidents de Gatineau étaient inférieurs à ceux des résidents d'Ottawa, avec peu de variation selon la sous-zone (entre 1,28 et 1,33), avec l'observation que les sous-zones suburbaines de Gatineau avaient des taux

⁶⁰ Les chiffres de fréquentation d'OC Transpo, qui sont basés sur les itinéraires échantillonnés et augmentés pour tenir compte des trajets en bus qui n'ont pas été échantillonnés, suggèrent plus de 210 000 embarquements quotidiens au cours de la période d'enquête. Les données du TLR basées sur les déplacements à pied vers les stations de transport en commun suggèrent 72 000 embarquements quotidiens. Les estimations de la STO, qui sont basées sur l'utilisation de laissez-passer enregistrés sur des mois entiers (y compris les fins de semaine) grossièrement mis à l'échelle pour estimer les déplacements moyens en semaine, suggèrent 45 100 embarquements quotidiens. Par système, les données d'enquête élargies suggèrent près de 223 000 embarquements d'autobus d'OC Transpo, 77 900 embarquements de TLR et 52 000 embarquements de STO chaque jour. Cela semble surreprésenter les estimations d'embarquement des agences entre 6 % et 15 %, selon le système. Un certain nombre de facteurs peuvent contribuer à la différence entre les estimations de l'agence et les estimations de l'enquête, notamment : la précision de la technologie de dénombrement de l'agence (par exemple, le sous-dénombrement pendant les périodes de pointe lorsque les passagers se pressent devant les compteurs de personnes), les méthodologies d'estimation appliquées aux échantillons de dénombrement d'embarquement, l'évasion tarifaire et/ou le biais éventuel de l'enquête non corrigé par la pondération des données pour diverses caractéristiques démographiques et des ménages. Notez que les données de l'enquête suggèrent également 5 500 autres embarquements d'autres itinéraires de transport en commun publics ou privés (itinéraires Transcollines, ligne de bus 417 ou inconnus) et 5 000 embarquements de minibus, de navettes ou d'autres bus. Notez également que, comme la base de l'enquête comprenait des logements privés occupés, l'enquête n'inclut pas les déplacements en transport en commun effectués par les étudiants vivant en résidence sur le campus, les visiteurs de la région ou les personnes sans logement.

d'embarquement inférieurs à ceux des sous-zones de banlieue d'Ottawa. À Ottawa, les taux d'embarquement les plus bas ont été observés chez les résidents du centre-ville, soit 1,31 embarquement par déplacement en transport en commun, ce qui est conforme au fait que le cœur du centre-ville est au centre du réseau de transport en commun d'OC Transpo (et, dans une certaine mesure, de celui de la STO également).

- Les trois cinquièmes (59,6 %) des utilisateurs du transport en commun de l'aire d'étude ont voyagé sur un seul itinéraire (aucun transfert n'était nécessaire). Le taux d'Ottawa était légèrement inférieur, avec 55,7 %, tandis que le taux des résidents de la RMR de Gatineau était considérablement plus élevé, avec 75,9 %, ce qui indique des itinéraires plus directs desservant des destinations de déplacement. Les résidents des banlieues d'Ottawa et du centre-ville de Gatineau étaient les plus susceptibles de faire des déplacements nécessitant deux transferts ou plus, avec 13,2 % et 12,9 % de tous les utilisateurs respectivement (bien que les résidents du centre-ville de Gatineau aient également effectué le plus de déplacements directs et peu de déplacements avec un seul transfert). Les résidents des zones urbaines extérieures/de la ceinture de verdure et des zones urbaines intérieures avaient également des parts de déplacement supérieures à la moyenne avec deux transferts ou plus, à 9,4 % et 9,3 %, respectivement.
- La plupart des utilisateurs du transport en commun ont accédé au transport en commun à pied (89,7 % de tous les résidents de l'aire d'étude), bien que les utilisateurs de la RMR de Gatineau aient eu un taux d'accès en automobile plus élevé (6,0 %) que les utilisateurs d'Ottawa (3,5 %). Les sous-régions rurales avaient des taux d'accès élevés de conducteurs d'automobile, soit 16,5 % chez les résidents ruraux d'Ottawa et 7,8 % chez les résidents du reste de la RMR de Gatineau. Les chiffres pour l'accès en tant que passagers en automobile étaient plus élevés pour ces zones, avec 18,4 % et 20,2 % respectivement. Il est intéressant de noter que les résidents des zones des pôles urbains à Gatineau ont également déclaré un accès élevé en tant que conducteurs d'automobile (9,3 %) et en tant que passagers en automobile (12,0 %).
- De plus, 0,7 % des utilisateurs de l'aire d'étude ont utilisé leur vélo ou leur appareil de micromobilité pour accéder au transport en commun, soit 0,8 % des utilisateurs du transport en commun d'Ottawa et seulement 0,2 % des utilisateurs du transport en commun de la RMR de Gatineau. Les résidents des pôles urbains de Gatineau avaient le taux le plus élevé, avec 2,1 % des utilisateurs.

Tableau 47. Caractéristiques de l'utilisation des transports en commun selon la sous-zone, 2022

	Aire d'étude	Région		Ottawa					RMR de Gatineau			
		Ottawa	RMR de Gatineau	Cœur de centre-ville	Secteur urbain intérieur	Zone urbaine extérieure/ Ceinture de verdure	Banlieue	Zone rurale	Centre-ville de Gatineau	Pôles urbains	Reste de Gatineau	Reste de la RMR
Population dans les logements privés	1 365 700	1 014 460	351 240	70 750	167 770	280 350	402 770	92 820	11 250	29 260	249 010	61 710
Déplacements en transport en commun	243 300	196 300	47 000	23 200	42 400	64 200	62 000	4 500	3 300	3 900	37 200	2 600
Déplacements en transport en commun par résident	0,18	0,19	0,13	0,33	0,25	0,23	0,15	0,05	0,29	0,13	0,15	0,04
Embarquements	363 400	302 700	60 700	30 400	61 800	100 200	103 500	6 800	4 400	5 000	47 900	3 400
Moyen embarquements par déplacement en transport en commun	1,49	1,54	1,29	1,31	1,46	1,56	1,67	1,51	1,33	1,28	1,29	1,30
Nombre d'autobus pris (% de déplacements)												
1 itinéraire (pas de transfert)	59,6 %	55,7 %	75,9 %	71,0 %	63,5 %	53,9 %	46,6 %	54,3 %	79,6 %	74,1 %	75,9 %	74,3 %
2 itinéraires (1 transfert)	31,8 %	34,7 %	19,5 %	26,7 %	27,4 %	36,7 %	40,3 %	40,6 %	7,5 %	23,5 %	20,0 %	21,1 %
3 itinéraires ou plus (2 transferts ou plus)	8,6 %	9,6 %	4,6 %	2,3 %	9,1 %	9,4 %	13,2 %	5,1 %	12,9 %	2,3 %	4,1 %	4,6 %
Accès au transport en commun (% des déplacements)												
Déplacement à pied pour accéder au transport en commun (WAT)	89,7 %	90,1 %	87,9 %	97,0 %	96,4 %	93,4 %	83,8 %	38,0 %	99,4 %	75,5 %	89,7 %	66,0 %
Déplacement par véhicule pour accéder au transport en commun (DAT)	3,6 %	3,0 %	6,0 %	0,1 %	0,8 %	1,3 %	6,3 %	16,5 %	0,0 %	9,3 %	6,1 %	7,8 %
Déplacement par véhicule pour accéder au transport en commun - Passagers (DAT-P)	3,7 %	3,5 %	4,4 %	1,0 %	1,6 %	2,3 %	5,8 %	18,4 %	0,6 %	12,0 %	2,9 %	20,2 %
Déplacement par vélo pour accéder au transport en commun (BAT)	0,7 %	0,8 %	0,2 %	1,1 %	0,3 %	1,2 %	0,5 %	0,7 %	0,0 %	2,1 %	0,0 %	0,0 %
Déplacement par un autre mode pour accéder au transport en commun (OAT)	0,2 %	0,2 %	0,4 %	0,1 %	0,0 %	0,4 %	0,2 %	0,6 %	0,0 %	0,0 %	0,4 %	0,5 %

L'ombrage bleu indique des valeurs supérieures à la moyenne pour la ligne donnée, avec une intensité de couleur plus élevée pour les valeurs plus importantes.

On a demandé aux répondants qui ont indiqué qu'ils utilisaient un vélo pour accéder au transport en commun, mais qui n'ont pas déclaré de déplacement à vélo ultérieur, s'ils avaient stationné leur vélo dans une station de transport en commun avant d'accéder au véhicule de transport en commun ou s'ils avaient pris le vélo à bord avec eux.

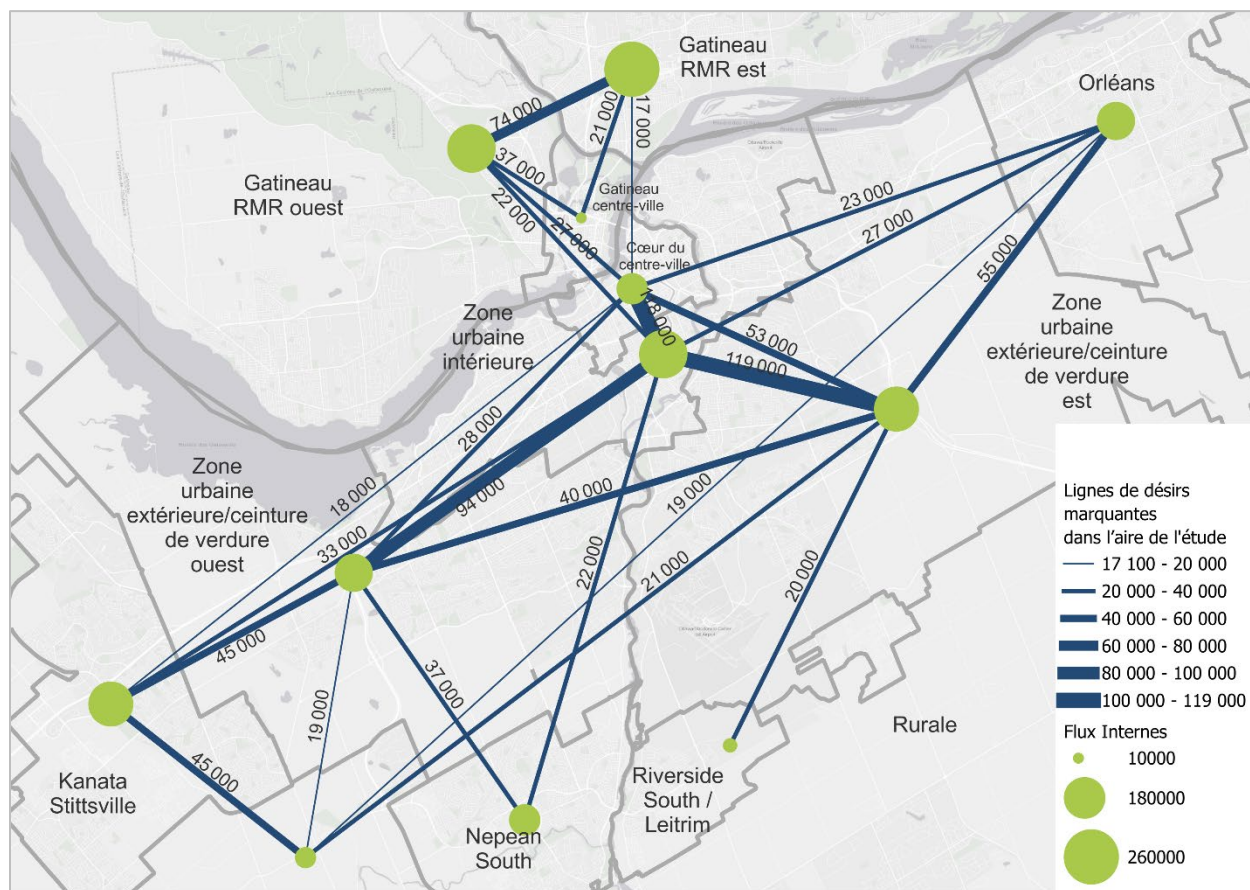
Huit répondants ont indiqué avoir stationné leur vélo dans une station de transport en commun. Cinq autres répondants ont noté qu'ils avaient pris leur vélo à bord avec eux. Ces réponses sont non pondérées. Compte tenu du très petit nombre de réponses, il n'est pas significatif de tirer des conclusions de ces données au-delà du fait qu'il y a un mélange de cyclistes qui prennent leur vélo à bord et ceux qui ne le font pas.

4.7 Déplacement entre et à l'intérieur des secteurs

Cette section présente les déplacements-personnes (flux) intra- et inter-secteurs. Pour donner un contexte, la figure 92 donne d'abord un aperçu des flux bidirectionnels entre les sous-zones adaptées des transects d'Ottawa sur le côté sud de la rivière (divisant la zone urbaine extérieure/ceinture de verdure en est et en ouest, et divisant la zone suburbaine en quatre communautés distinctes) et trois grandes zones géographiques sur le côté de Gatineau (est, ouest et centre-ville). Les flux internes pour les déplacements effectués entièrement dans la géographie donnée sont représentés par des cercles verts.

Du côté d'Ottawa, les flux les plus importants se situent entre la zone urbaine extérieure/ceinture de verdure Est et la zone urbaine intérieure (119 000 déplacements), entre la zone urbaine extérieure/ceinture de verdure Ouest et la zone urbaine intérieure (94 000 déplacements) et entre la zone urbaine intérieure et le cœur du centre-ville (118 000 déplacements). Parmi les quatre banlieues extérieures représentées, Orléans et Kanata-Stittsville ont les flux les plus importants vers les deux zones urbaines extérieures/ceinture de verdure. Du côté de Gatineau, les flux les plus importants se situent entre Gatineau Est et Gatineau Ouest avec 74 000 déplacements-personnes traversant la rivière Gatineau.

Figure 92. Lignes de désir marquantes dans l'aire d'étude – flux globaux selon la sous-zone adaptée, 2022



Le tableau 48 résume les flux totaux de 24 heures en provenance et à destination des 26 secteurs TRANS qui composent l'aire d'étude.⁶¹ La figure 93 cartographie les 25 « lignes de désir » les plus importantes (flux origine-destination) parmi ces secteurs. Pour faciliter la lecture, la figure présente également une version géographiquement plus agrégée de ces flux. Le tableau 49 ajoute des détails sur les flux importants, à titre de comparaison avec 2011. Les matrices origine-destination, fournies dans un document séparé, offrent une ventilation complète de ces flux. Veuillez noter que ces chiffres, tableaux et matrices se réfèrent à tous

⁶¹ La représentation des flux de voyages par personne sur une période de 24 heures s'écarte des précédents rapports d'enquête TRANS O-D, qui se concentraient sur la période de pointe du matin. L'utilisation des flux quotidiens permet une présentation plus significative des flux intra- et inter-districts, compte tenu de la croissance des déplacements tout au long de la journée.

les déplacements effectués à destination, en provenance et à l'intérieur de chaque secteur par les résidents et les non-résidents.

La région intérieure d'Ottawa a été le principal générateur et récepteur de déplacements à destination et en provenance d'autres secteurs, avec 320 000 déplacements-personnes journaliers dans les deux sens, soit 10,0 % du total des déplacements inter-secteurs dans l'aire d'étude.

Bien que la plupart des mêmes secteurs figurent parmi les 25 flux inter-secteurs les plus importants en 2011 et 2022, **l'importance relative des secteurs a changé. De plus, la plupart des volumes de déplacements inter-secteurs se sont considérablement contractés** entre 2011 et 2022, notamment certains flux à destination et en provenance d'Alta Vista, Merivale, Bayshore/Cedarview, Ottawa-Centre et la zone intérieure d'Ottawa. Cependant, **un plus petit nombre de secteurs ont enregistré des augmentations**, notamment entre Pointe Gatineau et Gatineau-Est et le Nord-Est rural de la RMR de Gatineau et entre Beacon Hill et Orléans.

Tableau 48. Vue d'ensemble des déplacements inter-secteurs sur une période de 24 heures (déplacements générés ou reçus par 26 secteurs)

	Secteur*	Intériorisation	Flux inter-secteurs			
		Déplacements effectués entièrement à l'intérieur du secteur	D'un secteur à d'autres secteurs	Vers le secteur à partir d'autres secteurs	Total déplacements bidirectionnels	Pourcentage du total des déplacements bidirectionnels entre secteurs
1	Ottawa-Centre	21 700	81 900	82 200	164 100	5,1 %
50	Secteur intérieur d'Ottawa	113 800	159 600	160 400	320 000	10,0 %
100	Ottawa-Est	51 600	69 400	69 700	139 100	4,4 %
120	Beacon Hill	33 000	54 400	54 600	109 000	3,4 %
140	Alta Vista	92 800	122 400	122 700	245 100	7,7 %
180	Hunt Club	43 600	69 100	67 400	136 500	4,3 %
200	Merivale	95 800	120 900	120 700	241 500	7,6 %
240	Ottawa-Ouest	68 900	78 800	78 600	157 400	4,9 %
260	Bayshore/Cedarview	78 900	93 500	93 800	187 300	5,9 %
300	Orléans	193 800	75 200	74 700	150 000	4,7 %
350	Est rural	3 700	12 900	12 900	25 700	0,8 %
360	Sud-est rural	19 500	24 400	24 200	48 600	1,5 %
400	South Gloucester / Leitrim	24 900	35 200	35 500	70 700	2,2 %
425	South Nepean	123 400	70 900	70 300	141 200	4,4 %
450	Sud-Ouest rural	17 500	32 500	32 400	64 900	2,0 %
500	Kanata - Stittsville	220 200	94 100	93 900	188 000	5,9 %
560	Ouest rural	12 200	22 600	22 600	45 200	1,4 %
600	Île de Hull	7 500	29 100	29 200	58 300	1,8 %
625	Hull Périphérie	53 700	70 500	70 800	141 300	4,4 %

	Secteur*	Intériorisation	Flux inter-secteurs			
		Déplacements effectués entièrement à l'intérieur du secteur	D'un secteur à d'autres secteurs	Vers le secteur à partir d'autres secteurs	Total déplacements bidirectionnels	Pourcentage du total des déplacements bidirectionnels entre secteurs
650	Plateau	28 600	35 100	34 700	69 800	2,2 %
700	Aylmer	63 800	40 900	40 700	81 600	2,6 %
750	Nord-ouest rural	20 000	21 800	22 000	43 800	1,4 %
800	Pointe Gatineau	71 800	73 100	73 100	146 200	4,6 %
820	Gatineau-Est	50 300	51 900	51 500	103 400	3,2 %
840	Nord-est rural	20 800	37 800	38 200	75 900	2,4 %
845	Masson-Angers	29 200	20 900	20 400	41 300	1,3 %
	Nombre total de déplacements	1 561 000	1 599 000	1 597 100	3 196 100	

* Comprend uniquement les 26 secteurs de l'aire d'étude. Les secteurs externes ne sont pas inclus.

Figure 93. Lignes de désir les plus importantes dans l'aire d'étude – top 25 des flux inter-secteurs bidirectionnels, 2022

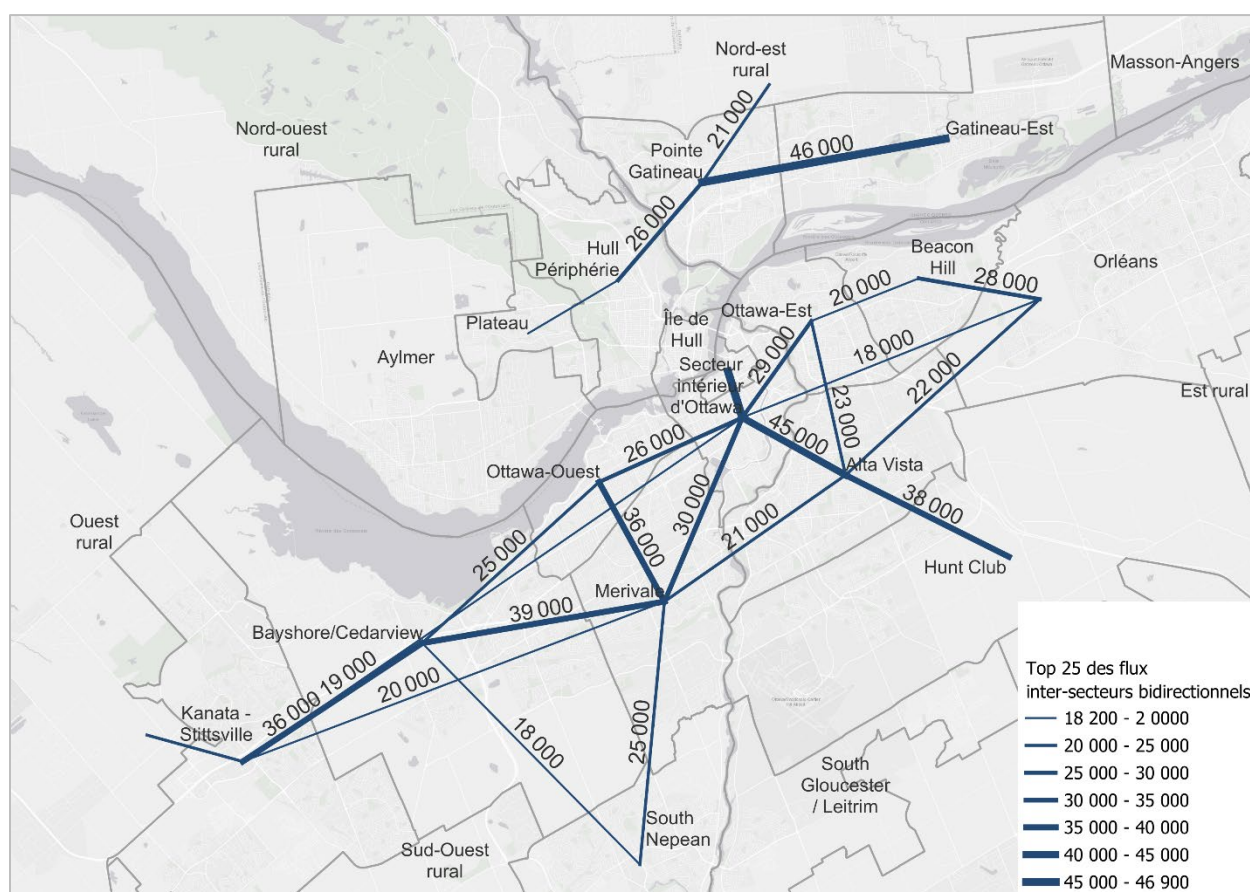


Tableau 49. Top 25 des flux inter-secteur dans l'aire d'étude

Nombre du secteur	Secteurs *	Flux bidirectionnel sur une période de 24 heures			
		2011	2022	différence (nombre)	différence (%)
1 <-> 50	Ottawa-Centre <-> Région intérieure d'Ottawa	57 800	46 900	-10 900	-19 %
800 <-> 820	Pointe Gatineau <-> Gatineau-Est	41 300	46 200	4 900	12 %
50 <-> 140	Région intérieure d'Ottawa <-> Alta Vista	48 800	45 000	-3 800	-8 %
200 <-> 260	Merivale <-> Bayshore/Cedarview	51 400	38 600	-12 800	-25 %
140 <-> 180	Alta Vista <-> Hunt Club	42 800	37 700	-5 100	-12 %
260 <-> 500	Bayshore/Cedarview <-> Kanata - Stittsville	37 200	35 900	-1 300	-3 %
200 <-> 240	Merivale <-> Ottawa West	41 000	35 600	-5 400	-13 %
50 <-> 200	Région intérieure d'Ottawa <-> Merivale	38 900	30 100	-8 800	-23 %
50 <-> 100	Région intérieure d'Ottawa <-> Ottawa-Est	28 900	29 400	500	2 %
120 <-> 300	Beacon Hill <-> Orléans	23 500	27 800	4 300	18 %
50 <-> 240	Région intérieure d'Ottawa <-> Ottawa-Ouest	25 100	26 400	1 300	5 %
625 <-> 800	Hull Périphérie <-> Pointe Gatineau	27 600	26 200	-1 400	-5 %
240 <-> 260	Ottawa-Ouest <-> Bayshore/Cedarview	34 500	24 900	-9 600	-28 %
200 <-> 425	Merivale <-> South Nepean	25 200	24 500	-700	-3 %
500 <-> 560	Kanata - Stittsville <-> Ouest rural	21 900	23 300	1 400	6 %
100 <-> 140	Ottawa-Est <-> Alta Vista	27 500	22 800	-4 700	-17 %
140 <-> 300	Alta Vista <-> Orléans	33 100	21 500	-11 600	-35 %
140 <-> 200	Alta Vista <-> Merivale	28 000	20 800	-7 200	-26 %
800 <-> 840	Pointe Gatineau <-> Nord-Est rural	15 000	20 700	5 700	38 %
100 <-> 120	Ottawa-Est <-> Beacon Hill	20 800	20 000	-800	-4 %
625 <-> 650	Hull Périphérie <-> Plateau	19 800	19 900	100	1 %
200 <-> 500	Merivale <-> Kanata - Stittsville	24 000	19 600	-4 400	-18 %
50 <-> 500	Région intérieure d'Ottawa <-> Kanata - Stittsville	16 800	18 800	2 000	12 %
50 <-> 300	Région intérieure d'Ottawa <-> Orléans	23 000	18 300	-4 700	-20 %
260 <-> 425	Bayshore/Cedarview <-> South Nepean	19 700	18 200	-1 500	-8 %

Secteur qui n'est plus situé dans le top 25 :

1 <-> 300	Ottawa-Centre <-> Orléans	22 379	10 700	-11 679	-52 %
50 <-> 180	Région intérieure d'Ottawa <-> Hunt Club	20 837	15 400	-5 437	-26 %
180 <-> 200	Hunt Club <-> Merivale	20 390	14 700	-5 690	-28 %
50 <-> 260	Bayshore/Cedarview	20 316	15 200	-5 116	-25 %

* Comprend uniquement les 26 secteurs de l'aire d'étude. Les secteurs externes ne sont pas inclus.

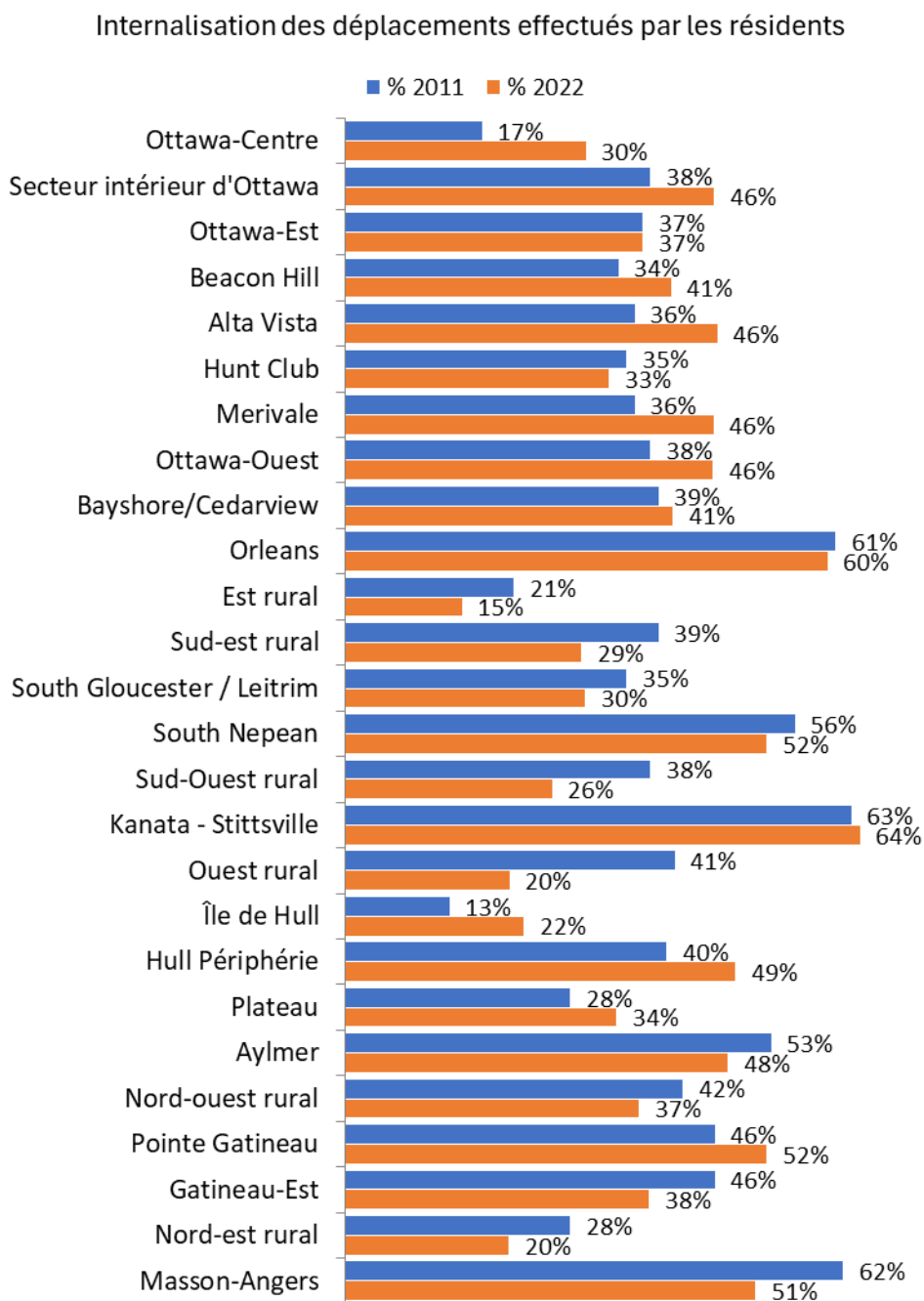
L'ombrage bleu met en évidence des valeurs plus élevées. L'intensité de la nuance augmente au fur et à mesure que la valeur s'approche de la valeur la plus élevée.

L'ombrage rose met en évidence les valeurs inférieures. L'intensité de la nuance augmente à mesure que la valeur se rapproche de la valeur la plus basse.

La discussion porte désormais sur les déplacements intériorisés effectués par les résidents de chaque secteur. La figure 94 et le tableau 50 examinent les déplacements internes – c'est-à-dire les déplacements effectués dans le même secteur que la résidence d'un navetteur. Il s'agit d'une mesure de l'accessibilité des activités pour se rendre au travail, à l'école, aux magasins, etc., par rapport au lieu de résidence d'un navetteur. Une plus grande proximité de ces activités au domicile d'une personne peut être plus propice à des modes de transport durables, en particulier le déplacement à pied et le vélo. **La plupart des secteurs ont enregistré des proportions plus élevées de déplacements internalisés en 2022, par rapport à 2011.**

Près des deux tiers des déplacements générés par les résidents de Kanata-Stittsville et d'Orléans étaient internes, soit 64 % et 60 % de tous les déplacements personnels journaliers générés par les résidents du secteur, respectivement. Près de ou plus de la moitié des déplacements-personnes journaliers sont générés par les résidents de Pointe Gatineau, Hull Périphérie, Masson-Angers (une baisse par rapport à 2011), Aylmer (également une baisse), Région intérieure d'Ottawa, Alta Vista, Merivale et South Nepean. L'Est rural et l'Ouest rural d'Ottawa, le Nord-Est rural de la RMR de Gatineau et l'Île-de-Hull ont enregistré les taux d'internalisation les plus bas en 2022 – tous en baisse par rapport à 2011, à l'exception de l'Île-de-Hull.

Figure 94. Internalisation des déplacements selon le secteur d'origine, 2011-2022



Comprend uniquement les 26 secteurs de l'aire d'étude. Les secteurs externes ne sont pas inclus.

Le tableau 50 ventile l'internalisation des déplacements selon le motif : du travail au domicile (DDT), de l'école au domicile (DSD)⁶² et autre motif au domicile (DDL, par exemple les déplacements pour se rendre aux magasins). Comme ces déplacements commencent ou se terminent à la maison, ils ne capturent pas toutes les activités – par exemple, un déplacement à destination ou en provenance de l'école qui a été interrompu par un arrêt en cours de route (non à domicile) n'est pas inclus dans cette analyse. Néanmoins, le tableau fournit un bon indicateur de l'étendue (des proportions) de l'internalisation :

- **La proximité avec le lieu de travail était la plus évidente à Kanata-Stittsville, avec 42 % de tous les déplacements DDT. Plus du quart des déplacements DDT dans d'autres secteurs ont également été internalisés**, notamment la région intérieure d'Ottawa (29 %), Ottawa-Centre (28 %) et Hull Périphérie (28 %), mais aussi plusieurs secteurs de la banlieue à Ottawa et dans la RMR de Gatineau. En termes absolus, Kanata-Stittsville et Orléans ont eu le plus grand nombre de déplacements DDT internalisés, avec 51 200 et 48 200 déplacements DDT chacun.⁶³
- **La plupart des secteurs avaient un taux de proximité élevé avec les écoles d'enseignement primaire et secondaire**, ce qui correspondait au fait que ces écoles étaient généralement construites à proximité de l'endroit où vivent les élèves. Il y a eu quelques exceptions notables, comme Ottawa-Centre (10 %), Hull Périphérie (33 %) et plusieurs secteurs ruraux. Kanata-Stittsville et Orléans ont eu le plus grand nombre de déplacements internes DSD, avec 54 300 déplacements et 48 200 déplacements respectivement.
- **La plupart des secteurs avaient de bons taux de proximité avec les activités DDL**, ce qui reflétait également la disponibilité de magasins, de restaurants, d'activités récréatives et d'autres activités à proximité de l'endroit où les gens vivent. Orléans et Kanata-Stittsville ont de nouveau enregistré le plus grand nombre de déplacements DDL internalisés, avec 166 200 et 165 800 déplacements DDL internes respectivement.

⁶² École à domicile comprend les déplacements à domicile vers et depuis les écoles primaires et secondaires, mais exclut les déplacements vers les établissements d'enseignement postsecondaire, qui relèvent de la catégorie DDL. Cette distinction reflète la vaste zone desservie typique des établissements d'enseignement postsecondaire : l'inclusion de ces écoles dans la catégorie DSD fausserait les proportions de déplacements intra-district.

⁶³ Multiple du nombre total de déplacements DDT générés dans un district par le taux d'internalisation.

Tableau 50. Détails des flux intra-secteur, 2022

Secteur de résidence *	Nombre total de déplacements effectués par les résidents de la région		Déplacements DDT effectués par les résidents de la région		Déplacements DSD effectués par les résidents de la région **		Déplacements DDL effectués par les résidents de la région	
	Déplacements effectués par les résidents	Pourcentage interne au secteur du domicile	Déplacements DDT	Pourcentage interne au secteur du domicile	Déplacements DSD	Pourcentage interne au secteur du domicile	Déplacements DDL	Pourcentage interne au secteur du domicile
Ottawa-Centre ***	28 300	30 %	5 200	28 %	1 700	10 %	16 200	36 %
Région intérieure d'Ottawa	227 500	46 %	34 800	29 %	23 400	77 %	129 400	51 %
Ottawa-Est	130 100	37 %	22 900	14 %	13 900	40 %	70 700	49 %
Beacon Hill	72 800	41 %	12 700	23 %	11 000	66 %	38 300	46 %
Alta Vista	180 200	46 %	28 100	27 %	23 900	55 %	98 200	55 %
Hunt Club	124 500	33 %	20 500	14 %	18 900	33 %	65 000	45 %
Merivale	182 300	46 %	28 900	24 %	24 500	57 %	97 200	55 %
Ottawa-Ouest	135 000	46 %	18 100	19 %	14 000	63 %	78 800	55 %
Bayshore/Cedarview	178 000	41 %	29 900	21 %	21 200	56 %	94 600	50 %
Orléans	313 800	60 %	48 200	26 %	48 200	76 %	166 200	70 %
Est rural	25 400	15 %	4 500	8 %	3 300	26 %	12 700	19 %
Sud-est rural	64 300	29 %	11 200	12 %	8 600	61 %	32 100	35 %
South Gloucester / Leitrim	81 700	30 %	13 500	6 %	15 600	51 %	40 100	36 %
South Nepean	227 100	52 %	39 300	17 %	42 500	75 %	111 900	63 %
Sud-Ouest rural	64 300	26 %	11 700	7 %	9 300	40 %	31 200	34 %
Kanata - Stittsville	323 600	64 %	51 200	42 %	54 300	71 %	165 800	74 %
Ouest rural	58 900	20 %	8 400	8 %	6 800	48 %	28 700	26 %
Île de Hull	24 400	22 %	4 600	11 %	3 000	33 %	12 600	28 %
Hull Périphérie	96 500	49 %	18 200	28 %	12 300	70 %	49 400	56 %
Plateau	78 800	34 %	13 900	5 %	13 500	43 %	38 500	46 %
Aylmer	131 800	48 %	21 400	19 %	21 900	62 %	67 500	58 %
Nord-ouest rural	52 500	37 %	8 500	20 %	6 300	52 %	26 500	47 %
Pointe Gatineau	115 800	52 %	21 000	25 %	15 500	69 %	61 500	62 %
Gatineau-Est	128 800	38 %	24 100	19 %	20 600	60 %	60 700	44 %
Nord-est rural	98 100	20 %	18 900	15 %	14 700	23 %	44 700	28 %
Masson-Angers	54 500	51 %	11 600	26 %	8 000	73 %	26 100	61 %

* Comprend uniquement les 26 secteurs de l'aire d'étude. Les secteurs externes ne sont pas inclus.

** Les déplacements DDT, DSD et DDL comprennent les déplacements en provenance ou à destination de la maison. Les déplacements NHB (qui ne partent pas de la maison) sont inclus dans le nombre total des déplacements. Cependant, les déplacements NHB ne sont pas ventilés séparément. « Interne » = l'origine et la destination se trouvent dans le même secteur que le domicile du navetteur.

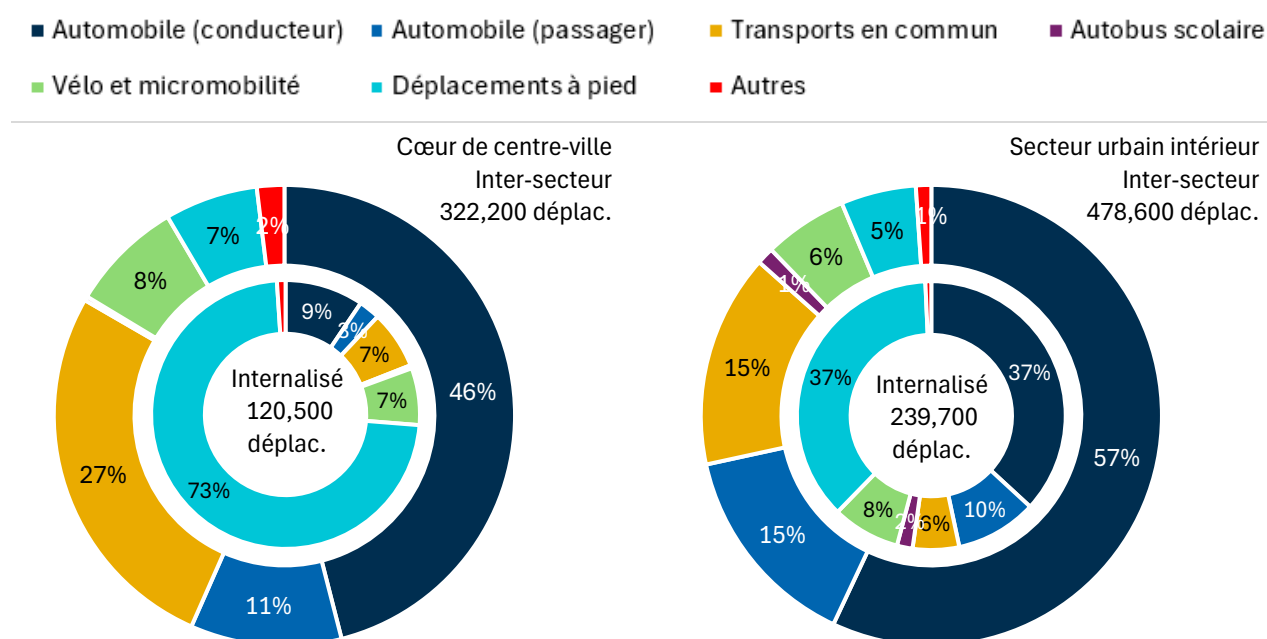
*** Interprétez les déplacements DSD d'Ottawa-Centre avec prudence en raison du faible nombre.

L'ombrage bleu met en évidence des valeurs plus élevées. L'intensité de la nuance augmente au fur et à mesure que la valeur s'approche de la valeur la plus élevée.



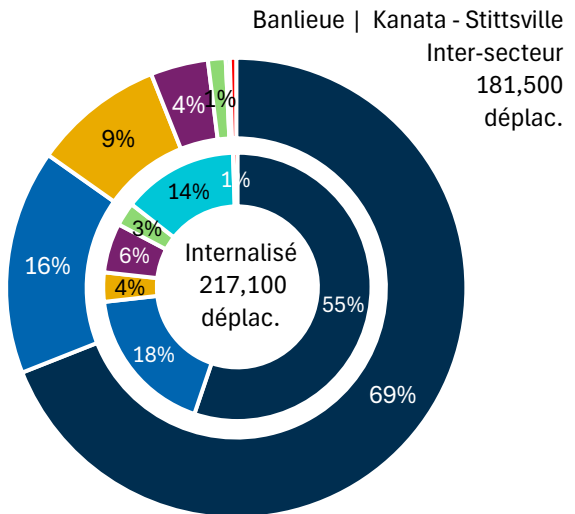
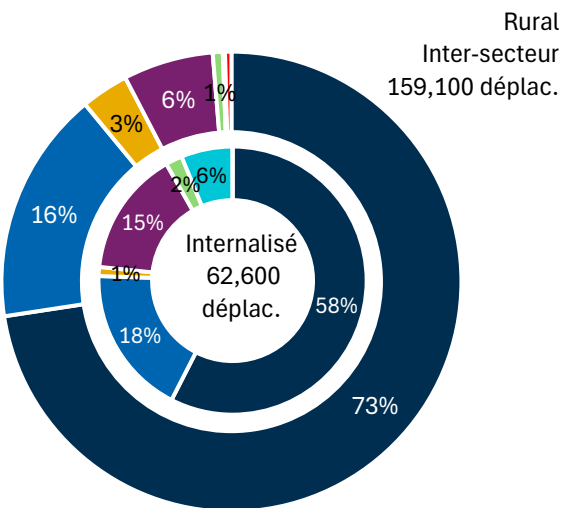
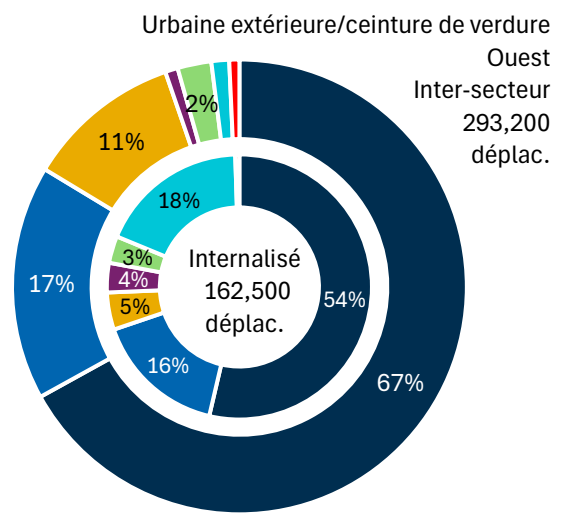
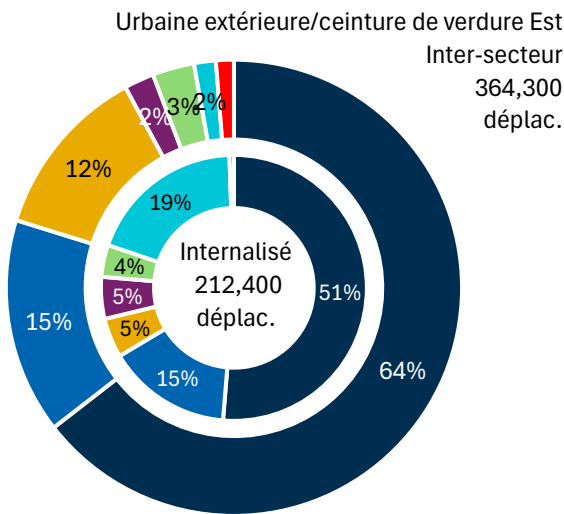
Enfin, la figure 95 compare les parts modales journalières inter et intra-secteur par les géographies de sous-zones adaptées plus larges décrites à la figure 92 au début de ce chapitre. La comparaison porte sur les déplacements effectués par des résidents et des non-résidents. Cette analyse permet de comprendre comment les choix de modes durables varient entre des déplacements plus courts (au sein du secteur) et des déplacements plus longs. Elle sert d'indicateur indirect pour comprendre comment des zones géographiques plus petites, telles que les quartiers à 15 minutes et les pôles urbains, se comportent en ce qui concerne le choix du mode de transport et les émissions de gaz à effet de serre.⁶⁴ On constate que la part de déplacement à pied internalisée était généralement plus élevée que pour les déplacements inter-secteurs, dans certains cas exceptionnellement (Ottawa-Centre à 73 % et le centre-ville de Gatineau à 59 %), et que les parts de conducteur d'automobile et de transport en commun étaient généralement plus faibles. Les parts de vélos et de micromobilité internalisés ont également légèrement augmenté dans certaines sous-zones.

Figure 95. Parts modales de déplacements inter- et intra-secteur selon la sous-zone adaptée, 2022

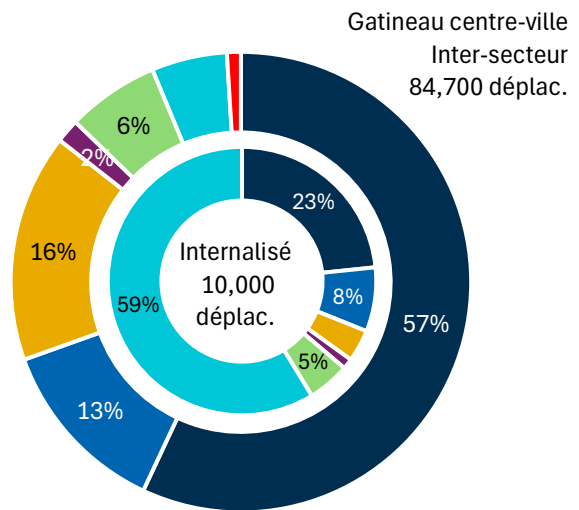
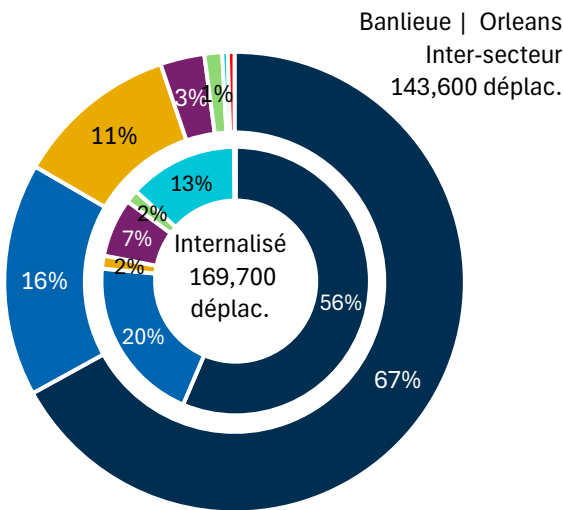
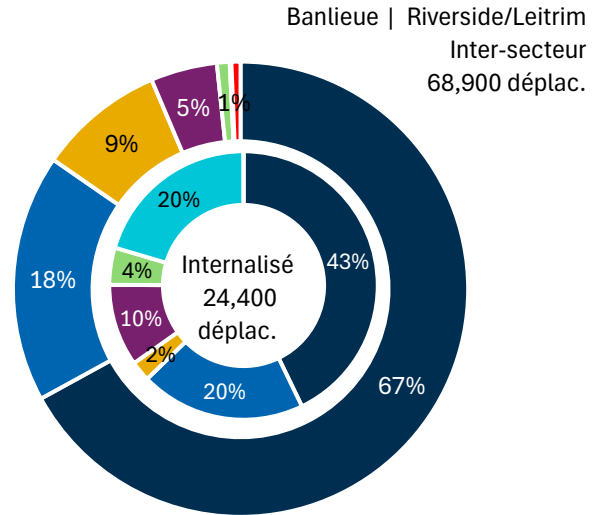
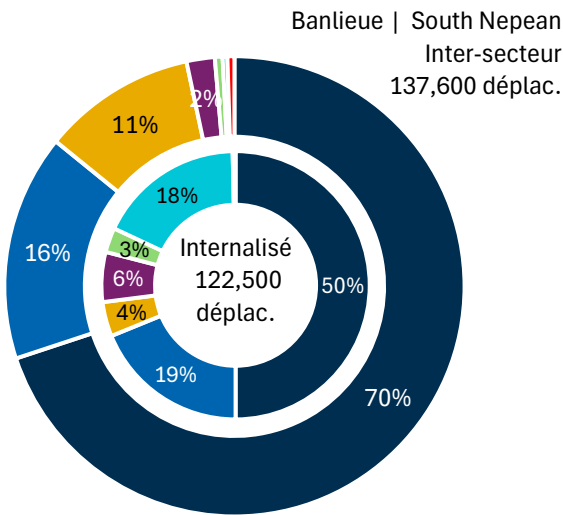


⁶⁴ La plupart de ces zones géographiques sont généralement plus grandes que ce qui pourrait être envisagé comme un quartier de « 15 minutes ». Une analyse de zones géographiques plus petites est possible, mais elle dépasse le cadre de ce travail.

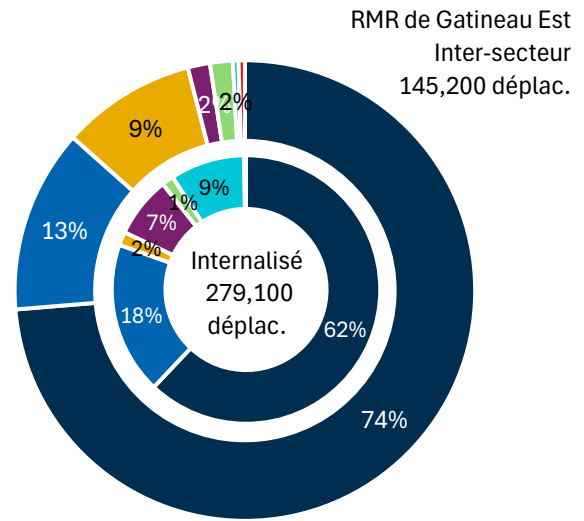
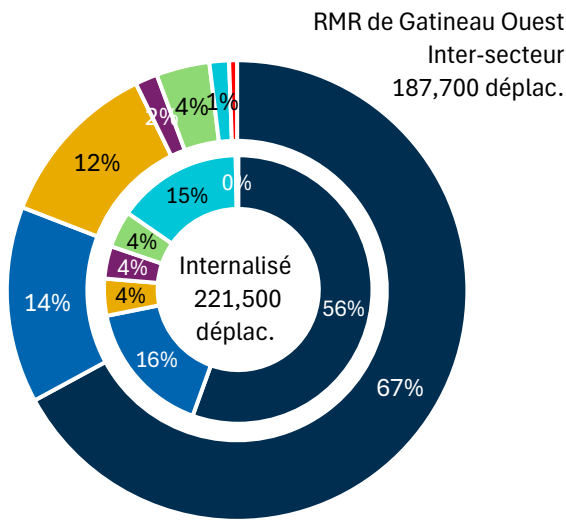
- Automobile (conducteur) ■ Automobile (passager) ■ Transports en commun ■ Autobus scolaire
- Vélo et micromobilité ■ Déplacements à pied ■ Autres



- Automobile (conducteur) ■ Automobile (passager) ■ Transports en commun ■ Autobus scolaire
- Vélo et micromobilité ■ Déplacements à pied ■ Autres



- Automobile (conducteur) ■ Automobile (passager) ■ Transports en commun ■ Autobus scolaire
- Vélo et micromobilité ■ Déplacements à pied ■ Autres



4.8 Déplacements interprovinciaux

Cette section dresse le profil des déplacements interprovinciaux par mode — soit les déplacements enjambant la rivière des Outaouais entre Ottawa et la RMR de Gatineau. Il faut noter que ce profil exclut les déplacements effectués à destination ou au départ de points externes par rapport à l'aire d'étude et qui pourraient franchir la frontière provinciale.

La figure 96 montre comment les volumes de déplacement-personne de part et d'autre de la rivière ont changé au fil du temps pour la population de 11 ans et plus, pour la période de pointe du matin, la période de pointe d'après-midi et le midi (entre les pics).⁶⁵ La figure 97 et la figure 98 indiquent la répartition en pourcentage de ces déplacements, par origine et destination respectivement, les détails étant fournis dans le tableau 51.

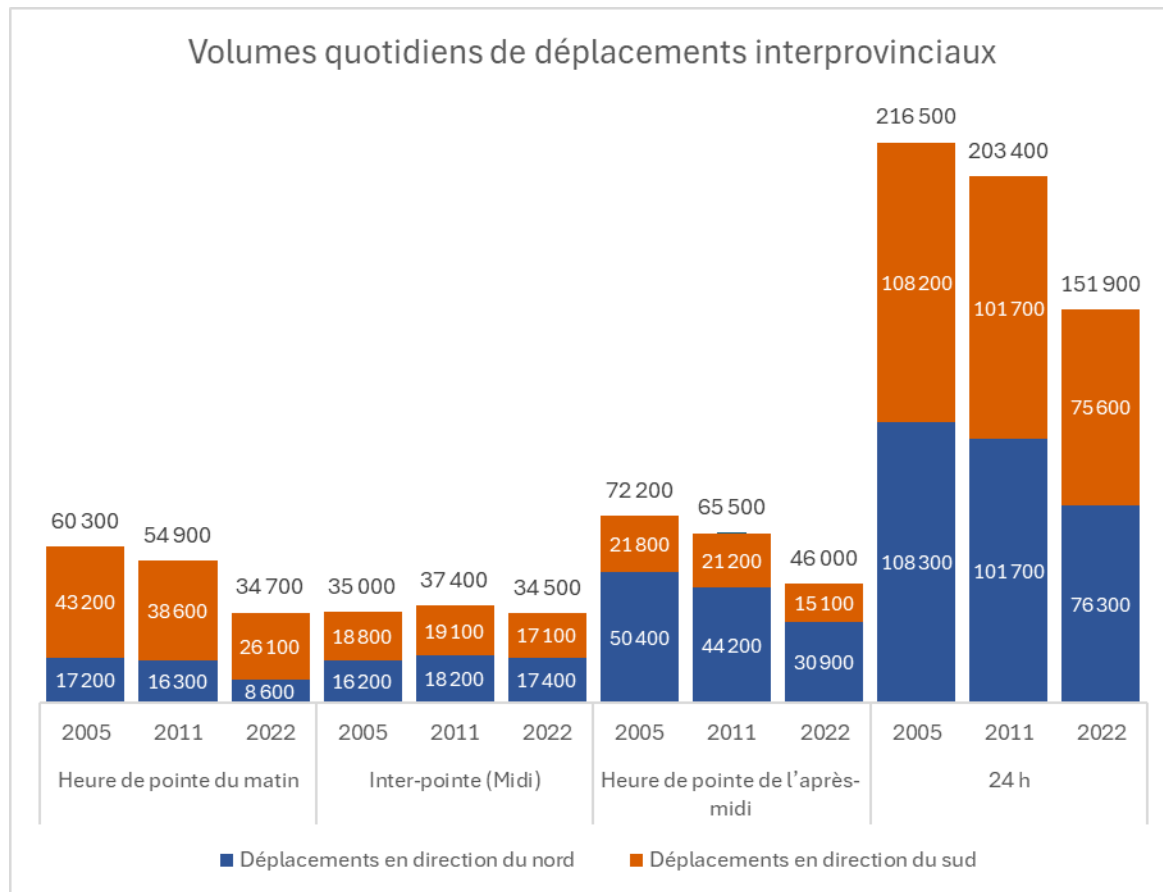
Les figures et le tableau montrent que :

- **Les volumes de déplacements-personnes interprovinciaux ont diminué**, modestement entre 2005 et 2011, puis de façon plus spectaculaire entre 2011 et 2022. Les réductions étaient évidentes dans les deux sens, mais surtout dans la direction sud pendant la période de pointe du matin (avec 26 100 déplacements-personnes en 2022) et dans la direction nord pendant la période de pointe de l'après-midi (avec 30 900 déplacements-personnes en 2022).
- Le nombre total des déplacements directionnels étaient pratiquement égal sur la période de 24 ans.
- En comparaison avec le total des déplacements dans l'aire d'étude, les déplacements interprovinciaux ont diminué régulièrement, pour atteindre 5,2 % du total des déplacements sur une période de 24 heures, 6,4 % des déplacements en période de pointe du matin et 5,4 % des déplacements en période de pointe de l'après-midi.
- **Davantage de déplacements sont restés internes à chaque juridiction**, ce qui reflète la baisse des volumes de déplacements-personnes interprovinciaux, tandis que le nombre total de déplacements-personnes dans l'aire d'étude a augmenté journalièrement, pendant la période de pointe de l'après-midi et entre les pics (bien que le nombre total de déplacements le matin dans l'aire d'étude ait diminué).
- **Les déplacements interprovinciaux représentaient une plus grande proportion de l'activité de déplacement de la RMR de Gatineau que de l'activité d'Ottawa.** Mesurés selon l'origine du déplacement, les déplacements interprovinciaux en direction du sud représentaient 12 % de tous les déplacements journaliers en provenance de la RMR de Gatineau en 2022 et 18 % des déplacements en période de pointe du matin. En comparaison, les déplacements-personnes interprovinciaux en direction du nord représentaient 3 % des origines des déplacements journaliers à Ottawa et 2 % des

⁶⁵ Cette présentation met à jour et complète les tableaux 4-34 et 4-35 du rapport d'enquête TRANS O-D 2011.

origines des déplacements à Ottawa pendant la période de pointe du matin. Mesurés par destination de déplacement, les déplacements-personnes interprovinciaux en direction du sud représentaient 6 % des déplacements en période de pointe du matin avec des destinations à Ottawa et seulement 3 % de tous les déplacements journaliers avec des destinations à Ottawa. Les déplacements interprovinciaux en direction du nord représentaient 15 % des déplacements en période de pointe de l'après-midi avec des destinations dans la RMR de Gatineau et 12 % de tous les déplacements journaliers avec des destinations dans la RMR de Gatineau.

Figure 96. Déplacements interprovinciaux et internes, 11 ans et plus, aire d'étude, 2005, 2011 et 2022



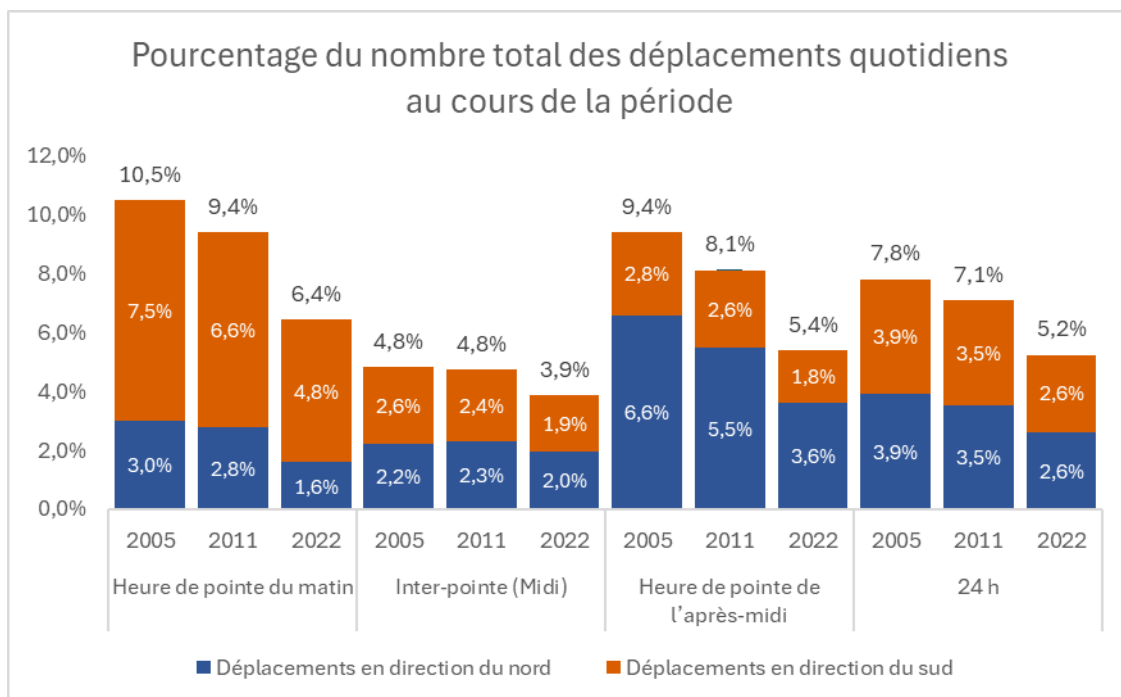


Figure 97. Répartition des déplacements interprovinciaux et internes selon l'origine, 11 ans et plus – 2005, 2011 et 2022

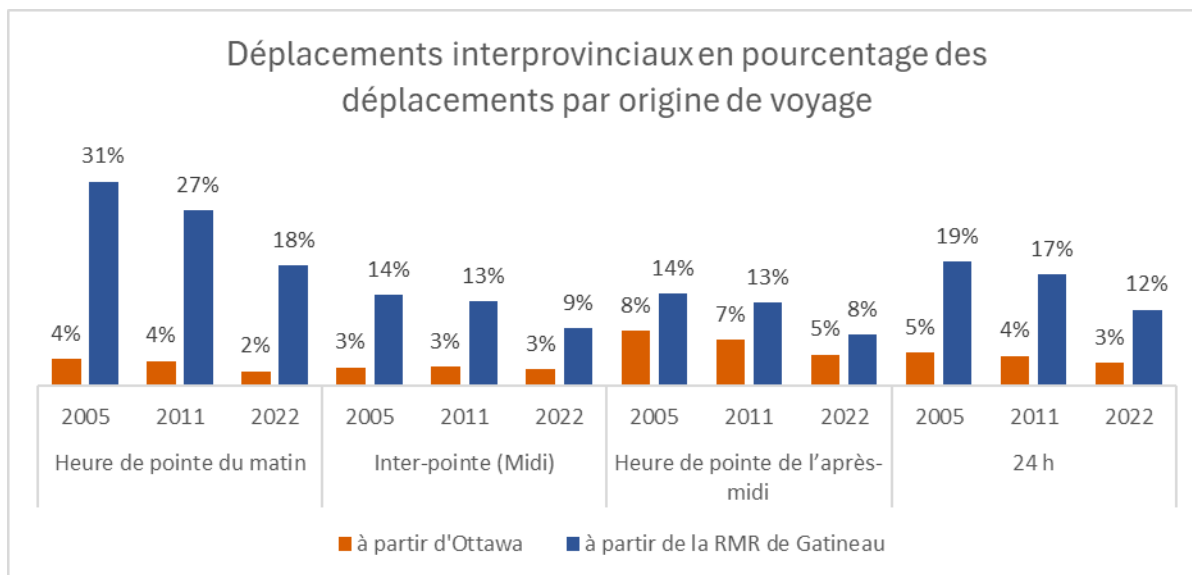


Figure 98. Répartition des déplacements interprovinciaux et internes selon la destination, 11 ans et plus – 2005, 2011 et 2022

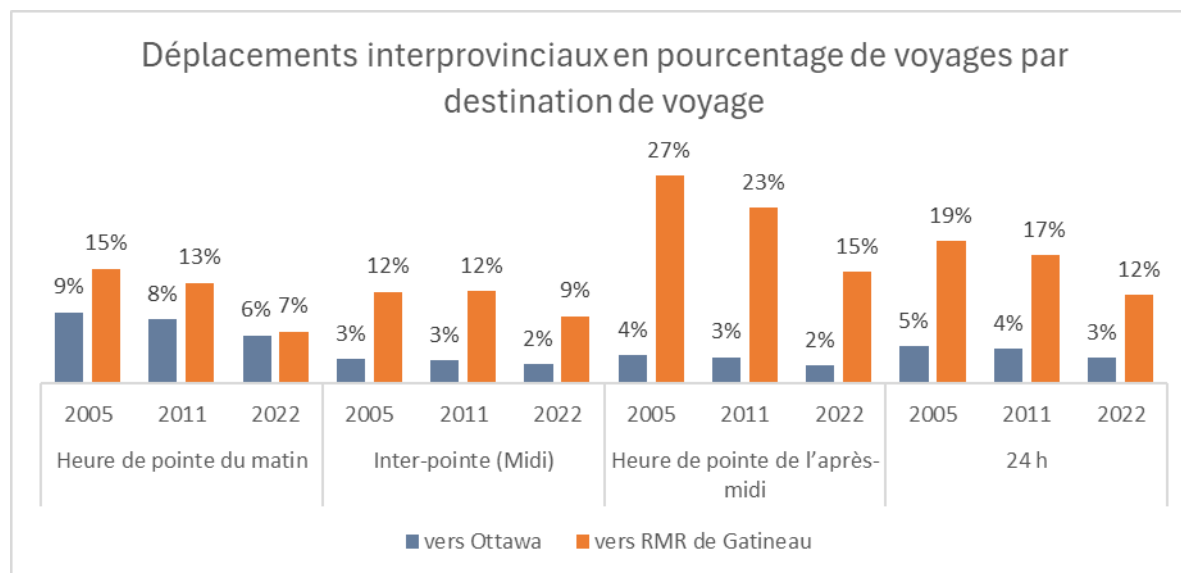


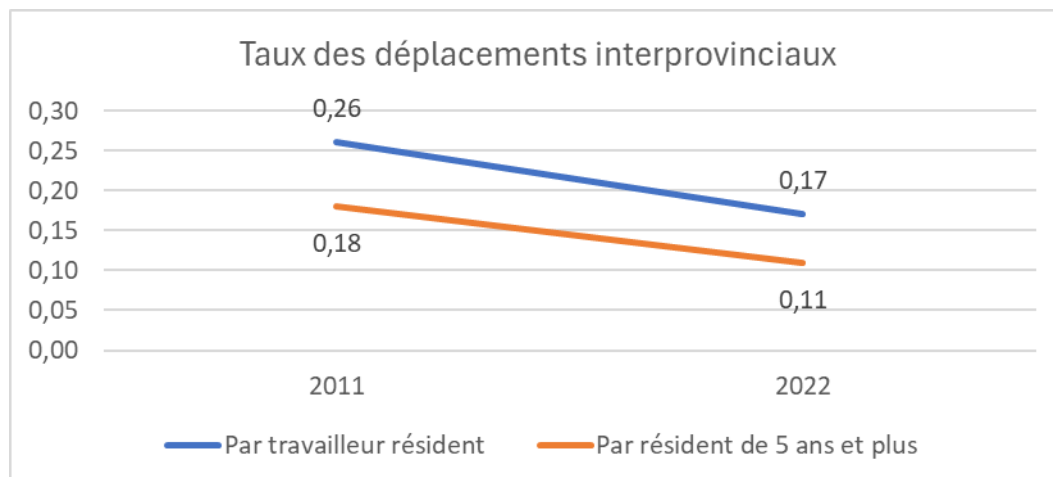
Tableau 51. Détails des déplacements-personnes interprovinciaux pour les personnes de 11 ans et plus, 2005, 2011 et 2022

	Heure de pointe du matin			Inter-pointe (Midi)		
	2005	2011	2022	2005	2011	2022
Nombre total de déplacements	574 800	582 900	539 300	723 100	785 400	888 500
Déplacements internes	514 500	528 000	504 600	688 100	748 000	854 000
Déplacements interprovinciaux	60 300	54 900	34 700	35 000	37 400	34 500
Déplacements en direction du nord	17 200	16 300	8 600	16 200	18 200	17 400
Déplacements en direction du sud	43 200	38 600	26 100	18 800	19 100	17 100
Pourcentage de déplacements interprovinciaux	10,5 %	9,4 %	6,4 %	4,8 %	4,8 %	3,9 %
Pourcentage de déplacements en direction du nord	3,0 %	2,8 %	1,6 %	2,2 %	2,3 %	2,0 %
Pourcentage de déplacements en direction du sud	7,5 %	6,6 %	4,8 %	2,6 %	2,4 %	1,9 %
Par origine						
À partir d'Ottawa	435 200	437 900	395 700	586 700	635 500	693 000
Pourcentage de déplacements interprovinciaux	4,0 %	3,7 %	2,2 %	2,8 %	2,9 %	2,5 %
À partir de Gatineau CMA	139 500	145 000	143 600	136 400	149 900	195 500
Pourcentage de déplacements interprovinciaux	31,0 %	26,6 %	18,2 %	13,8 %	12,7 %	8,7 %
Par destination						
À destination d'Ottawa	461 200	460 300	413 300	589 300	636 400	692 700
Pourcentage de déplacements interprovinciaux	9,4 %	8,4 %	6,3 %	3,2 %	3,0 %	2,5 %
À destination de la RMR Gatineau	113 600	122 648	126 033	133 800	148 900	195 800
Pourcentage de déplacements interprovinciaux	15,1 %	13,3 %	6,8 %	12,1 %	12,2 %	8,9 %

	Heure de pointe de l'après-midi			24 h		
	2005	2011	2022	2005	2011	2022
Nombre total de déplacements	766 500	804 900	852 400	2 768 500	2 866 900	2 894 600
Déplacements internes	694 300	739 400	806 400	2 552 000	2 663 500	2 742 700
Déplacements interprovinciaux	72 200	65 500	46 000	216 500	203 400	151 900
Déplacements en direction du nord	50 400	44 200	30 900	108 300	101 700	76 300
Déplacements en direction du sud	21 800	21 200	15 100	108 200	101 700	75 600
Pourcentage de déplacements interprovinciaux	9,4 %	8,1 %	5,4 %	7,8 %	7,1 %	5,2 %
Pourcentage de déplacements en direction du nord	6,6 %	5,5 %	3,6 %	3,9 %	3,5 %	2,6 %
Pourcentage de déplacements en direction du sud	2,8 %	2,6 %	1,8 %	3,9 %	3,5 %	2,6 %
Par origine						
À partir d'Ottawa	610 900	637 100	658 200	2 193 100	2 263 900	2 238 200
Pourcentage de déplacements interprovinciaux	8,3 %	6,9 %	4,7 %	4,9 %	4,5 %	3,4 %
À partir de Gatineau CMA	155 600	167 900	194 100	575 400	603 000	656 500
Pourcentage de déplacements interprovinciaux	14,0 %	12,6 %	7,8 %	18,8 %	16,9 %	11,5 %
Par destination						
À destination d'Ottawa	582 300	614 100	642 400	2 193 100	2 263 900	2 237 500
Pourcentage de déplacements interprovinciaux	3,7 %	3,5 %	2,4 %	4,9 %	4,5 %	3,4 %
À destination de la RMR Gatineau	184 200	190 800	210 000	575 400	603 000	657 200
Pourcentage de déplacements interprovinciaux	27,4 %	23,2 %	14,7 %	18,8 %	16,9 %	11,6 %

La figure 99 montre les taux de déplacements journaliers interprovinciaux par travailleurs résidents et tous les résidents de 5 ans et plus, respectivement (c.-à-d., vers Ottawa par résident ou travailleur dans la RMR de Gatineau et vers la RMR de Gatineau par résident ou travailleur dans Ottawa), pour 2022 et 2011. Les déplacements effectués par les travailleurs ont dominé l'activité interprovinciale, qu'elle soit à caractère professionnel ou non. L'enquête de 2011 a enregistré 0,26 déplacement interprovincial par jour par travailleur résident, contre 0,18 par résident de 5 ans et plus, 84 % des déplacements interprovinciaux journaliers effectués par les résidents de l'aire d'étude l'ayant été par des travailleurs. Les deux taux de déplacements interprovinciaux ont diminué de 35 % entre 2011 et 2022, les déplacements des travailleurs continuant de dominer, à 0,17 déplacement par travailleur résident en 2022 contre 0,11 par résident de 5 ans et plus. **En 2022, les travailleurs résidents, qui représentaient 54 % de la population résidente de 5 ans et plus, ont effectué 81 % des déplacements interprovinciaux des résidents.**

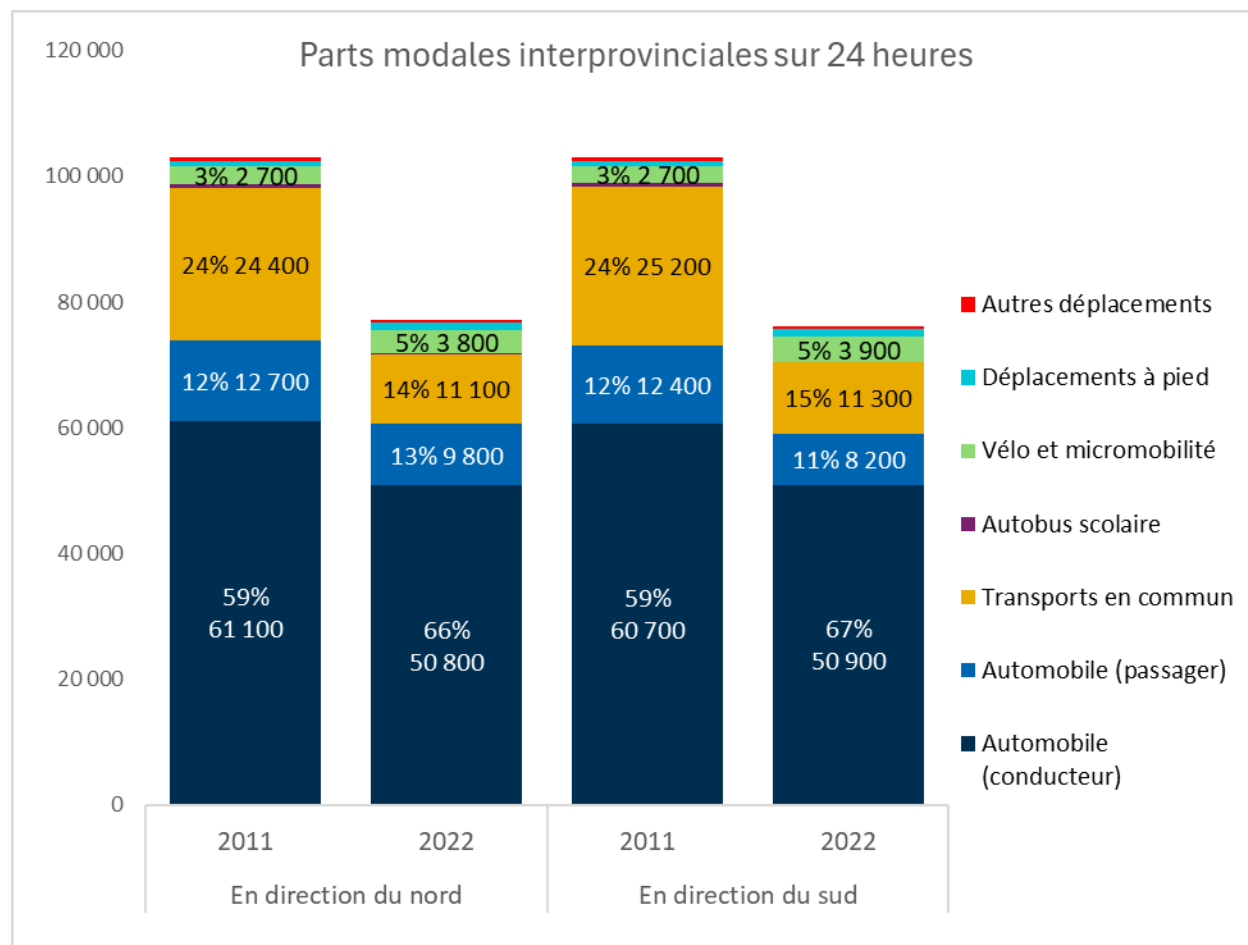
Figure 99. Taux de déplacements interprovinciaux, 2011 et 2022 par travailleur résident de l'aire d'étude, 2011 et 2022



La figure 100 fait état des déplacements interprovinciaux journaliers par mode pour 2011 et 2022. Cette figure indique que :

- le volume total des déplacements interprovinciaux a baissé, sur l'ensemble de la journée, dans chaque sens;
- sur l'ensemble de la journée, nous avons relevé des baisses pour tous les modes motorisés. Ce sont les transports en commun, dont la part modale dans les deux sens a reculé de plus de la moitié (-55 %), qui ont inscrit les baisses absolues et relatives les plus importantes. Les modes de transport actifs ont comptabilisé des gains : les déplacements à pied ont augmenté de 56 % dans les deux sens réunis (gain de 900 déplacements) et les déplacements à vélo et en micromobilité ont progressé de 43 % (gain de 2 300 déplacements).

Figure 100. Déplacements interprovinciaux selon le mode, population de l'aire d'étude de 5 ans et plus, 2011 et 2022 – déplacements journaliers



Les modes dont les parts sont égales ou inférieures à 2 % ne sont pas indiquées dans le graphique.

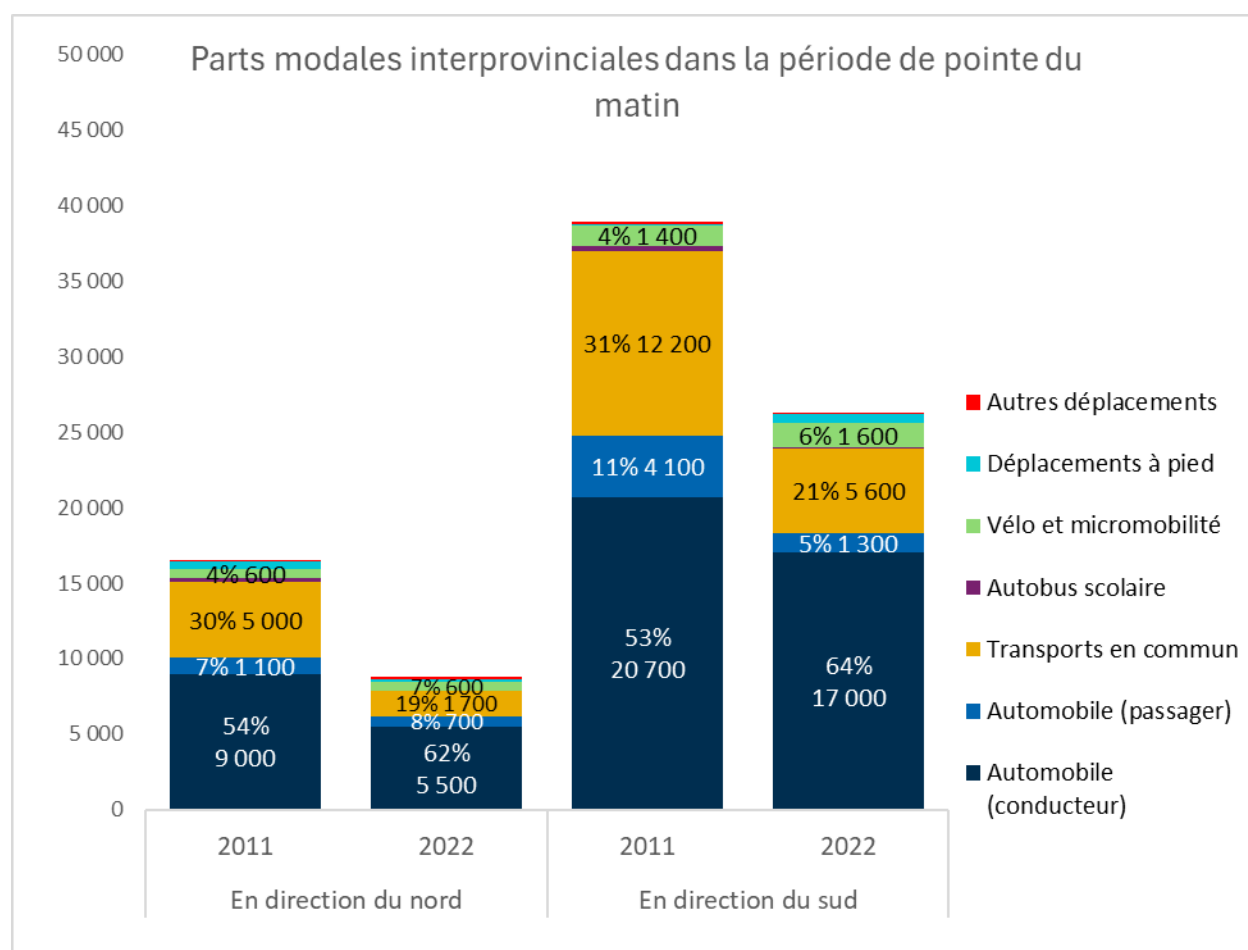
La figure 101 et la figure 102 représentent respectivement les déplacements interprovinciaux dans la période de pointe du matin et les déplacements interprovinciaux dans la période de pointe de l'après-midi. Les variations journalières indiquées ci-dessus se sont également produites pendant les deux périodes de pointe de navettage, bien que pas toujours au même pourcentage que la réduction journalière. Les baisses constatées dans les déplacements dans les transports en commun ont été un peu plus prononcées dans les deux périodes de pointe, ce qui cadre avec l'achalandage journalier de pointe dans les transports en commun durant les deux périodes de pointe du navettage. Dans la période de pointe du matin, les déplacements en automobile (passager)- vers Ottawa ont baissé de 68 %, alors que dans la période de pointe de l'après-midi les déplacements des passagers d'automobile vers Gatineau ont reculé de 39 %, dépassant la réduction globale pour ce mode, pendant que les déplacements en automobile (conducteur) vers Ottawa ont reculé de 18 %, dépassant à peine la réduction journalière globale. Ces baisses sont, dans les deux cas, plus importantes

que la diminution globale journalière des déplacements. La diminution des déplacements en automobile (passager) dans la période de pointe de l'après-midi a aussi été supérieure à la moyenne journalière en direction de Gatineau, soit -37 %. Ces variations peuvent s'expliquer par l'évolution des motifs pour lesquels on se déplace dans les deux périodes de pointe (cf. la section 4.4.2).

Les déplacements à pied et à vélo/en micromobilité durant les périodes de pointe ont progressé de 10 % à 29 % : il s'agit de solides progrès, même s'ils sont inférieurs aux gains journaliers des déplacements interprovinciaux de 56 % et de 43 % enregistrés respectivement pour ces modes. Autrement dit, l'essentiel du gain dans les déplacements en transport actif s'est produit hors des périodes de pointe du navettage.

Au total, 2 % des déplacements interprovinciaux examinés ont été effectués par des personnes qui ont commencé leur journée de déplacement loin de chez elles.

Figure 101. Déplacements interprovinciaux selon le mode, population de l'aire d'étude de 5 ans et plus, 2011 et 2022 – période de pointe du matin



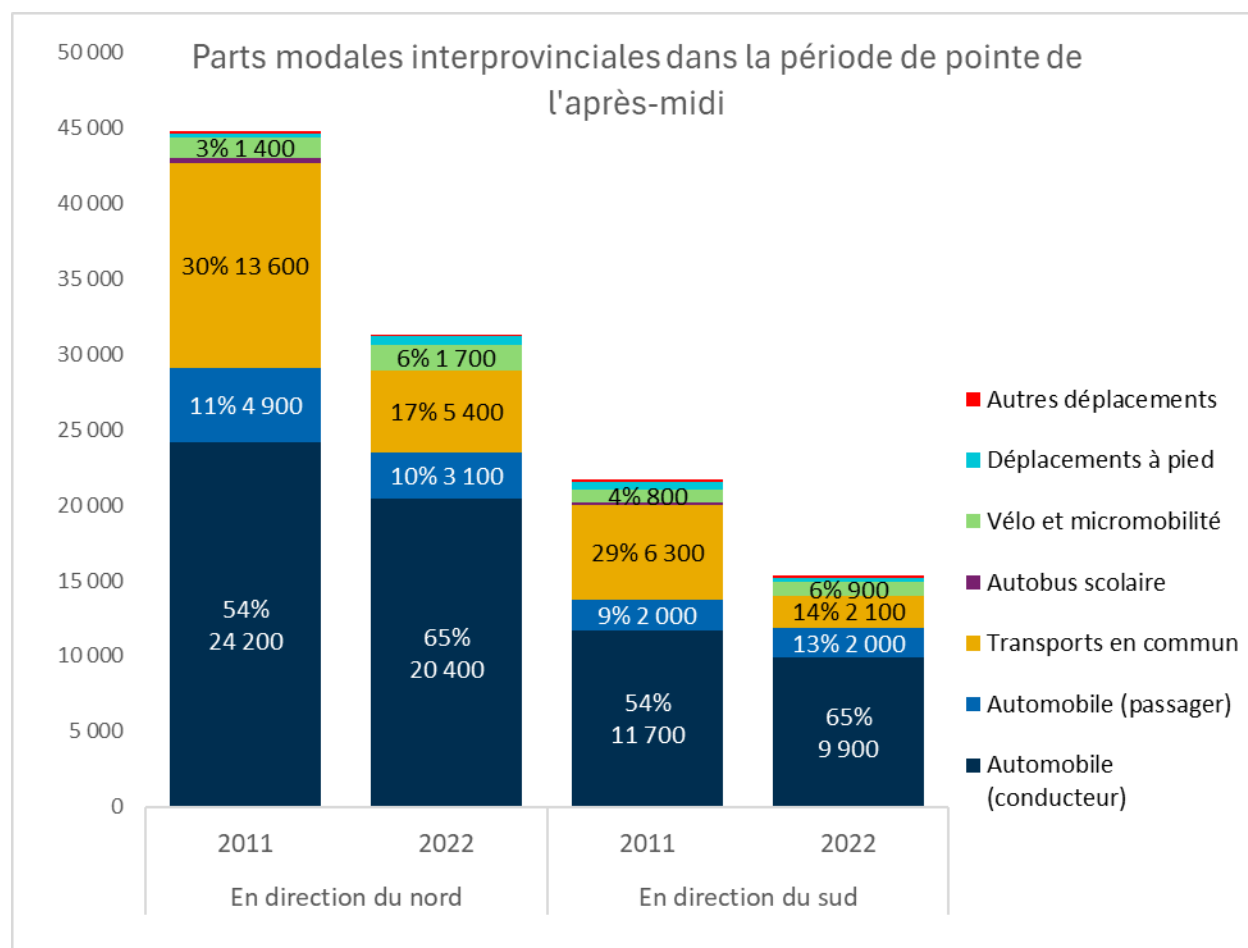
Les modes dont les parts sont égales ou inférieures à 2 % ne sont pas indiquées dans le graphique.



MALATEST

R.A. Malatest & Associates Ltd. en collaboration avec David Kriger Consultants Inc.
 TRANS 2022 Enquête origine-destination sur les déplacements des ménages :
 Rapport d'analyse des déplacements

Figure 102. Déplacements interprovinciaux selon le mode, population de l'aire d'étude de 5 ans et plus, 2011 et 2022 – période de pointe de l'après-midi



Les modes dont les parts sont égales ou inférieures à 2 % ne sont pas indiqués dans le graphique.

Enfin, la figure 103 présente une série de cartes de choroplèthes qui montrent les lieux de résidence et autres (c.-à-d. les fins de déplacement, qu'il s'agisse des origines ou des destinations) des déplacements interprovinciaux journaliers pour les déplacements des conducteurs /passagers d'automobiles, des transports en commun et des cyclistes. Il y a deux figures pour chaque mode. La figure la plus à gauche montre l'origine du déplacement interprovincial par juridiction de résidence. La figure la plus à droite montre la destination des déplacements interprovinciaux.

Veuillez noter que les déplacements n'ont été inclus que si la province de destination n'était pas la même que la province d'origine du résident et que la province d'origine n'était pas la même que la province de destination. Pour cette raison, les cartes excluent tous les déplacements effectués au sein de leur province de domicile, les déplacements effectués

entièrement dans la province autre que celle du domicile et les déplacements de retour à leur province de domicile en provenance de l'autre province. Dans tous les cas, les figures illustrent les déplacements interprovinciaux à toutes fins, qu'ils aient ou non leur origine à la maison.⁶⁶

Les cartes sont basées sur la densité des origines/destinations des déplacements (fins de déplacement) par kilomètre carré. Les cartes montrent la dispersion des déplacements enjambant la rivière par rapport à leur proximité de la rivière des Outaouais. On observe que :

- Pour les déplacements interprovinciaux en automobile, les origines des déplacements des résidents de la RMR de Gatineau étaient plus dispersées géographiquement que celles d'Ottawa. Leurs destinations, bien que concentrées dans et autour du cœur du centre-ville d'Ottawa et de certains sites de la région urbaine intérieure, étaient plus dispersées que celles des déplacements des résidents d'Ottawa dans la RMR de Gatineau. Les principales destinations de part et d'autre de la rivière comprenaient les destinations d'Ottawa-Centre et de l'Île-de-Hull, l'Université d'Ottawa et le campus de l'Hôpital général d'Ottawa/ CHEO à Alta Vista.
- De même, pour les déplacements interprovinciaux en transport en commun, les origines des déplacements des navetteurs de la RMR de Gatineau étaient beaucoup plus dispersées géographiquement que leurs homologues d'Ottawa. Les destinations de part et d'autre de la rivière étaient beaucoup plus concentrées que celles des personnes qui se déplaçaient en voiture. Les destinations de transport en commun étaient concentrées dans les deux centres-villes (où les destinations étaient soit desservies directement par le transport en commun, soit accessibles à pied) et, dans une moindre mesure, dans d'autres sites sélectionnés qui étaient bien desservis par le transport en commun (p. ex., le pré Tunney).
- Les origines des déplacements à vélo étaient plus variées chez les navetteurs de la RMR de Gatineau que chez les navetteurs d'Ottawa. Bien que les destinations de l'autre côté de la rivière soient plus concentrées dans Ottawa-Centre et l'Île-de-Hull, il y avait une certaine dispersion pour les destinations en dehors des centres-villes.

À titre de référence, le tableau 52 fournit des détails contextuels sur les origines et les destinations représentées sur les cartes. Dans l'ensemble, 84 % des origines des déplacements représentés sont les lieux de résidence des navetteurs, c'est-à-dire que le navetteur a quitté directement son domicile lors de la grande majorité des déplacements interprovinciaux, tandis que 16 % provenaient d'un autre type de lieu. Alors que 52 % de toutes les destinations de déplacements interprovinciaux étaient des destinations de

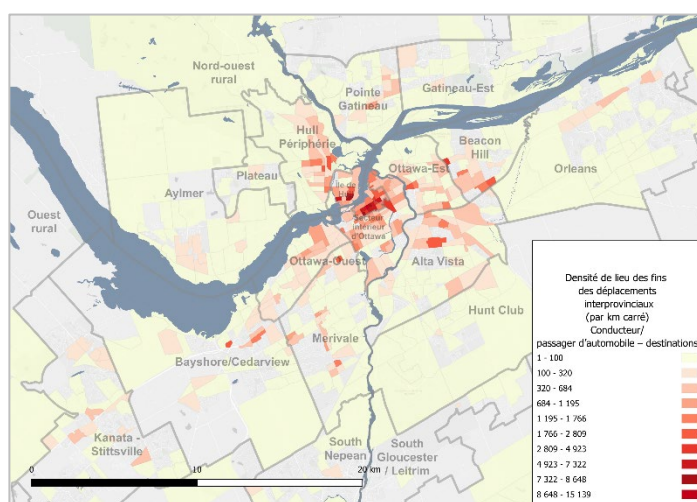
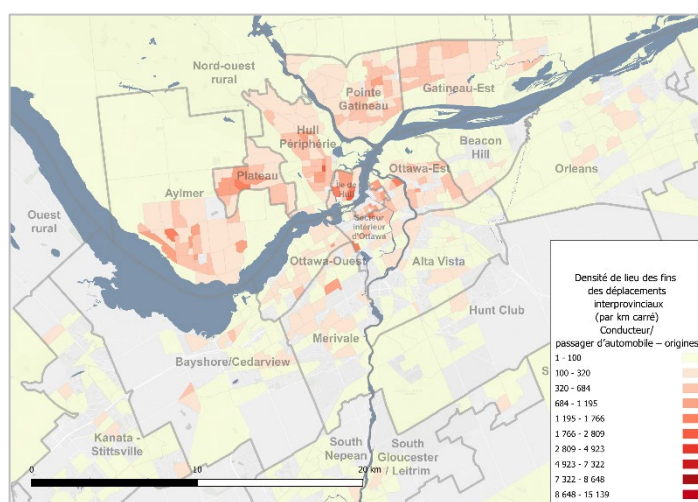
⁶⁶ Cette approche garantit que les déplacements de navettage interprovinciaux qui impliquent un arrêt en cours de route ont également été inclus. Par exemple, un navetteur qui s'arrêtait dans un café avant de traverser la rivière pour se rendre au travail serait inclus (domicile au magasin, magasin au travail), en plus de quelqu'un qui se rendait directement du domicile au travail.

navettage (travail ou école), cette proportion était considérablement plus élevée pour les déplacements en direction sud vers Ottawa, avec 58 %, que pour les déplacements en direction nord vers Gatineau, avec 36 %. Ces pourcentages peuvent varier selon le mode représenté sur les cartes.

Figure 103. Cartes de densité de lieu des fins des déplacements interprovinciaux journaliers selon le mode, zone d'étude, 2022

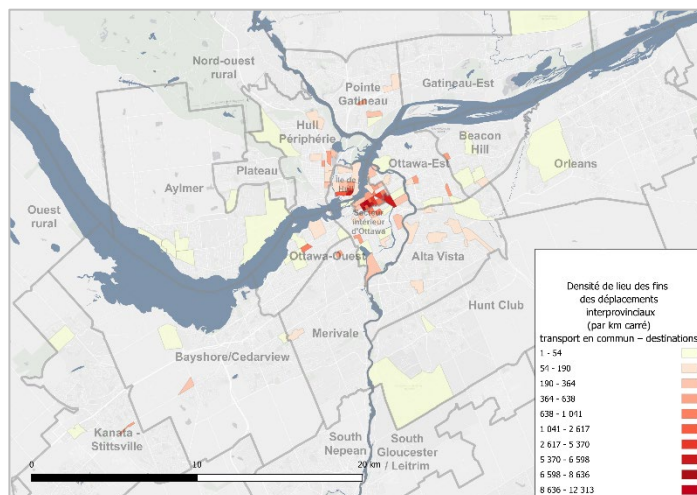
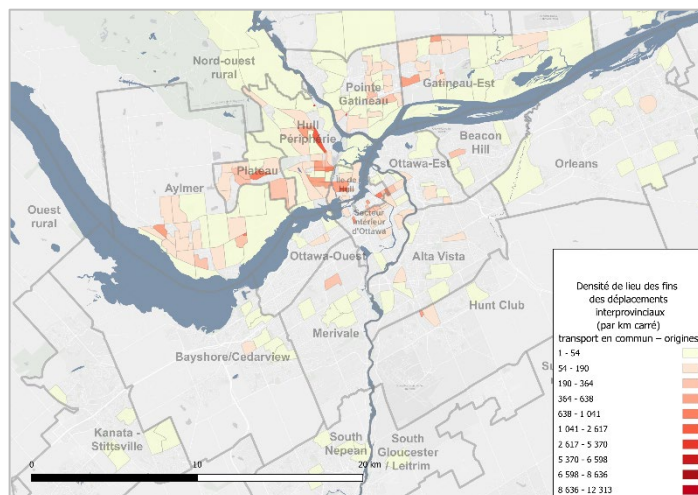
Déplacements conducteur/passager d'automobile – origines

Déplacements conducteur/passager d'automobile – destinations



Déplacements en transport en commun – origines

Déplacements en transport en commun – destinations



Vélo – origines

Vélo– destinations

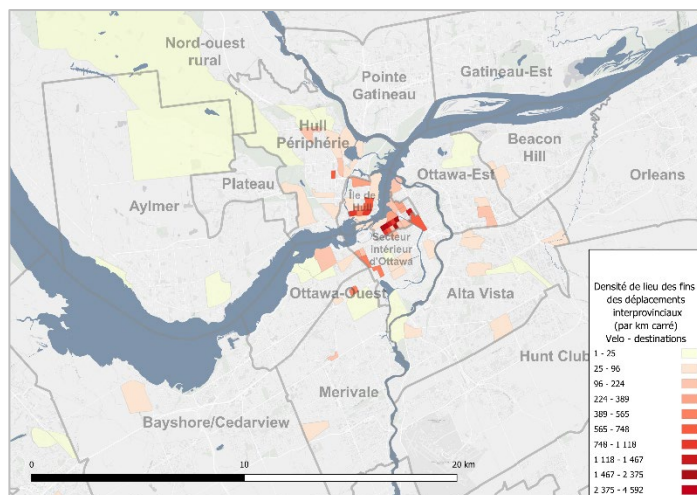
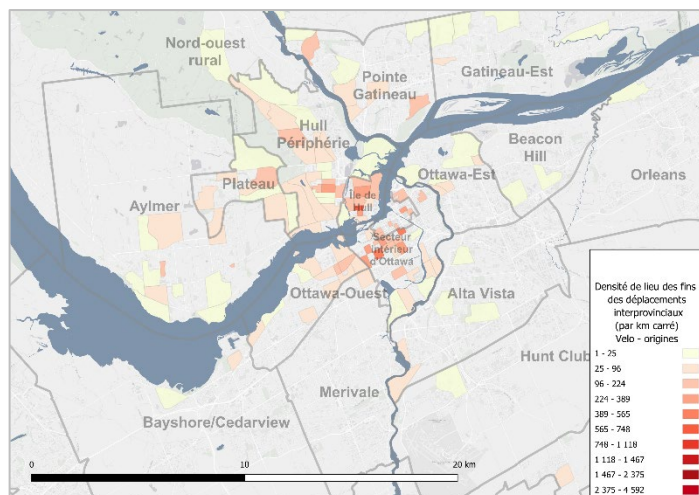


Tableau 52. Déplacements interprovinciaux avec destination autre que le domicile, personnes de l'aire d'étude âgées de 5 ans et plus, 2022

Direction	Déplacements interprovinciaux	Type d'origine		Type de destination	
		Pourcentage ayant le domicile comme origine	Pourcentage ayant pour origine un autre lieu que le domicile	Pourcentage avec destination de navettage*	Pourcentage avec une destination autre que le navettage
En direction du nord	24 000	78 %	22 %	36 %	64 %
En direction du sud	57 600	86 %	14 %	58 %	42 %
Nombre total	81 600	84 %	16 %	52 %	48 %

* Les déplacements de navettage comprennent les déplacements habituels vers le travail ou l'école.

4.9 Déplacements vers les quartiers d'affaires du centre-ville

Cette section porte sur les déplacements à destination et au départ des quartiers d'affaires du cœur du centre-ville dans Gatineau et Ottawa. Comme l'indique la figure 104, le secteur examiné est défini par Ottawa--Centre (le secteur nord de la rue Gloucester) et l'île de Hull.⁶⁷ Ce secteur est appelé « le cœur » dans la suite de cette discussion.

Figure 104. Carte du cœur du centre-ville



⁶⁷ Cette zone est une sous-géographie du centre-ville plus grand formé par le transect du centre-ville d'Ottawa et la sous-zone du centre-ville de Gatineau. Ces sous-zones comprennent les deux secteurs TRANS notés ainsi que des parties des secteurs de Hull Périphérie et de la région intérieure d'Ottawa. Notez que la Commission de la capitale nationale définit une limite différente pour le cœur de la zone. Voir le Plan du cœur de la capitale nationale, <https://ncc-ccn.gc.ca/our-plans/canadas-capital-core-area-sector-plan>.

Étant donné que les détails se trouvent dans les résumés des secteurs, cette section est principalement un résumé des principales tendances de la période de pointe du matin et du soir. Il rend compte de la proportion de tous les déplacements dans l'aire de l'enquête à destination du cœur le matin (et provenance dans l'après-midi) ainsi que des parts de transport en commun à destination et en provenance du cœur pendant ces périodes. Le synopsis présente également une comparaison avec les enquêtes de 2011 et les enquêtes antérieures, afin de mettre à jour la même discussion dans le rapport d'enquête de 2011. La comparaison signifie que le rapport concerne les déplacements effectués par la population de 11 ans et plus.

La figure 105 présente les parts modales dans les déplacements de la période de pointe du matin qui étaient destinés au cœur du centre-ville. Tous les modes motorisés ont inscrit des baisses absolues et relatives. Or, ce sont les transports en commun, dont le volume a perdu presque les deux tiers (-65 %) pour s'inscrire à 15 400 déplacements personnes en 2022, qui ont comptabilisé la baisse la plus importante. Ce chiffre correspond à une part modale de 30 % en 2022 (contre 45 % en 2011). Les déplacements dans les transports en commun à destination d'Ottawa-Centre ont fléchi de 66 %, ce qui donne une part modale de 32 % (contre 49 % en 2011). Les déplacements dans les transports en commun à destination de l'île de Hull ont inscrit une baisse de 60 %, ce qui donne une part modale de 26 % (contre 33 % en 2011). Ces baisses et celles des déplacements en automobile (conducteur et passager) cadrent avec les chiffres comptabilisés pour le télétravail (surtout dans les bureaux du gouvernement fédéral dans le cœur du centre-ville, mais aussi dans le secteur de la haute technologie et chez les autres travailleurs de bureau, ainsi que dans les secteurs des commerces de détail à proximité), de même qu'avec la téléformation offerte par les établissements d'enseignement secondaire voisins.

Les parts modales des déplacements à pied et des déplacements à vélo et en micromobilité ont toutes deux augmenté, dans l'ensemble, pour s'inscrire à 24 %, et on a relevé une hausse absolue du nombre de déplacements à vélo et en micromobilité.

Figure 105. Déplacement en période de pointe du matin selon le mode vers les quartiers d'affaires du cœur du centre-ville, population de l'aire d'étude de 5 ans et plus, 2011 et 2022

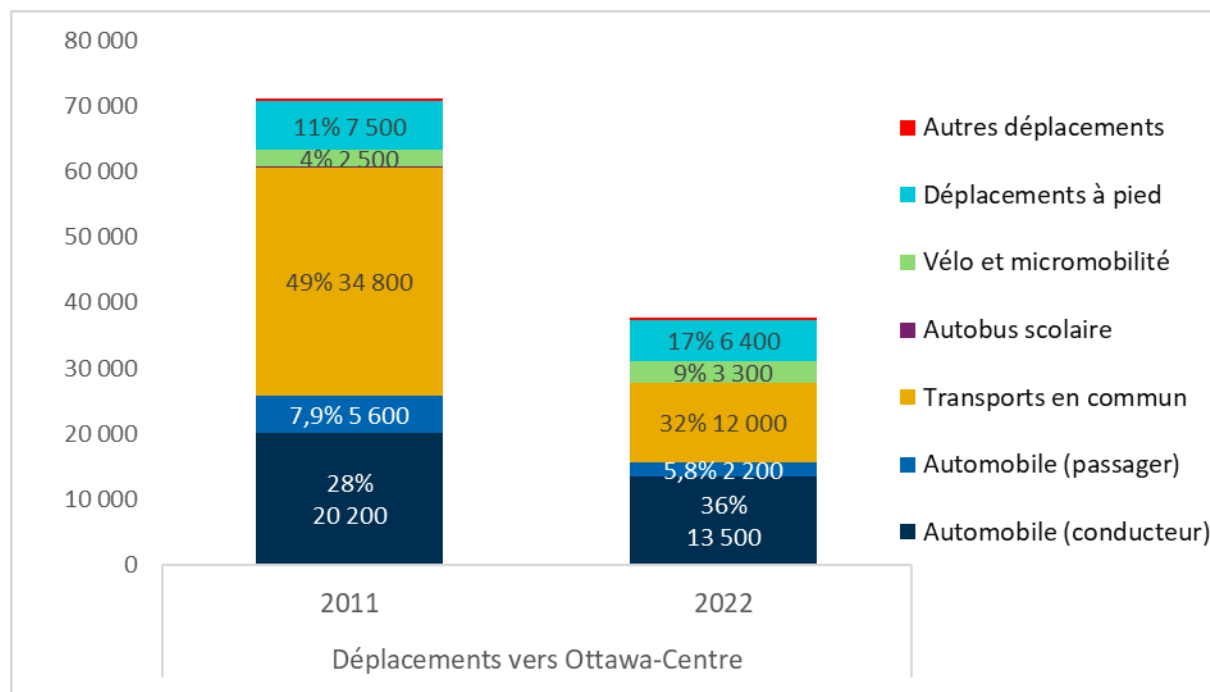
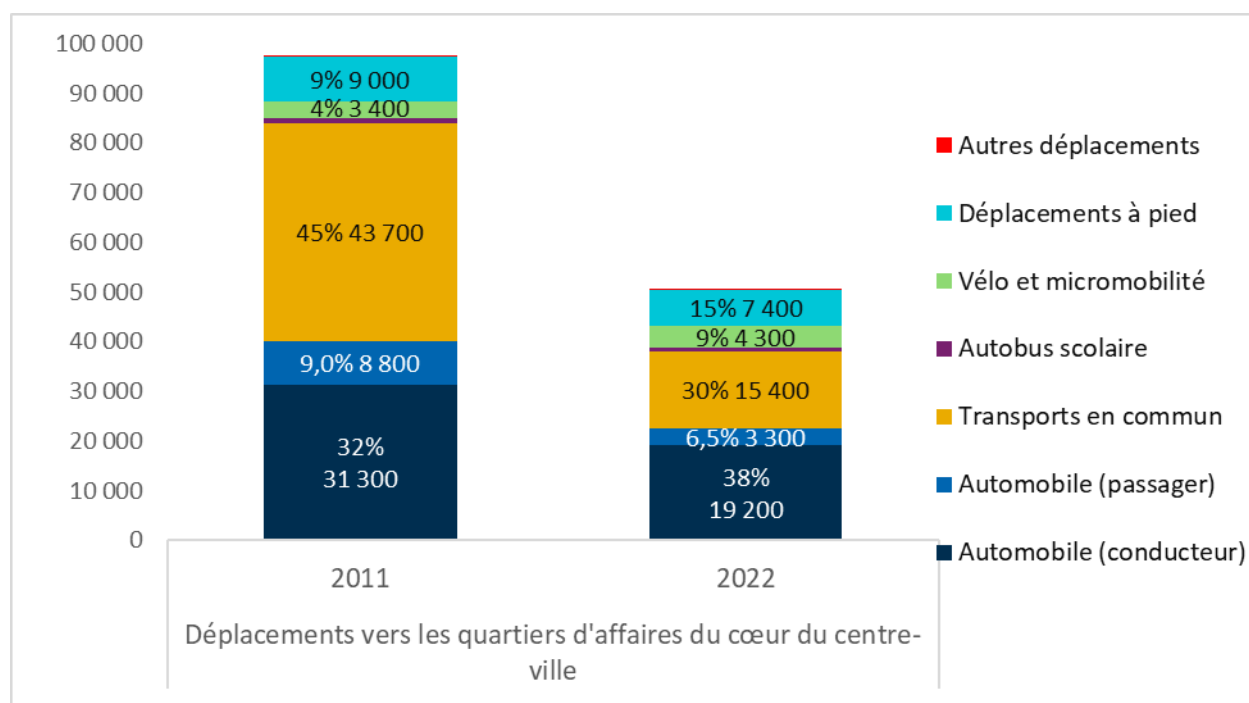
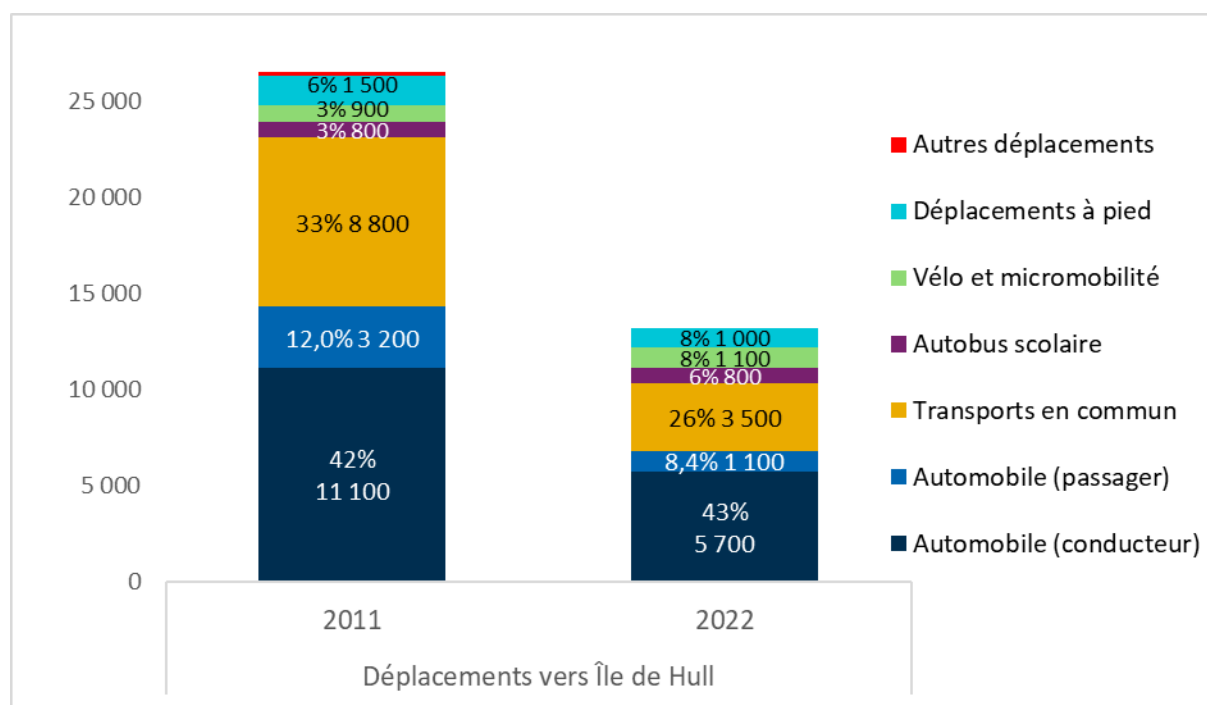


Figure 105. Déplacement en période de pointe du matin selon le mode vers les quartiers d'affaires du cœur du centre-ville, population de l'aire d'étude de 5 ans et plus, 2011 et 2022



La figure 106 est une carte choroplèthe qui montre les lieux de résidence des personnes qui ont effectué des déplacements à destination ou au sein du cœur pour le conducteur/passager de l'automobile, le transport en commun et le vélo. Comme pour la carte thermique interprovinciale, l'objectif est de comprendre comment la proximité des maisons des navetteurs par rapport au cœur est liée au choix du mode lorsqu'ils se déplacent à destination de ou sein du cœur. Alors que la plupart des déplacements étaient des déplacements de l'extérieur du cœur vers une destination au sein du cœur, à quelque fin que ce soit, la carte inclut également des destinations pour des déplacements qui ont été effectués entièrement au sein du cœur. Veuillez noter que le déplacement inversé en provenance du cœur (par exemple, le déplacement de retour au domicile) n'est pas inclus, sauf pour les déplacements dont le domicile se trouvait au sein du cœur. En d'autres termes, les cartes reflètent les lieux de résidence des navetteurs qui ont une raison de se rendre à une destination au sein du cœur.

Les cartes sont basées sur la densité des origines/destinations du déplacement! (« fins de déplacements ») par kilomètre carré. Les échelles thermiques sont différentes pour chaque mode, bien qu'elles soient les mêmes pour les versions domicile et non domicile de chaque mode :

- Pour les déplacements du conducteur/passager d'automobile, la concentration domicile-fin des destinations principales du cœur du centre-ville à la maison était **relativement diffuse**. Il est intéressant de noter que, les lieux de résidence les plus denses étaient situés dans les quartiers d'affaires du cœur du centre-ville. Cela est cohérent avec les résidents du cœur qui se déplacent à l'extérieur du cœur en automobile et reviennent, ou qui se déplacent à l'intérieur du cœur en automobile, ce qui pourrait inclure les déplacements interprovinciaux.
- Les résidences des usagers du transport en commun étaient également **relativement dispersées** des deux côtés de la rivière des Outaouais. Les concentrations les plus élevées se situaient à l'intérieur ou à proximité du cœur du centre-ville, ce qui, encore une fois, est cohérent avec le déplacement de retour au cœur par le biais du transport en commun depuis des destinations à l'extérieur du cœur ou en faisant des déplacements en transport en commun au sein du cœur, ce qui pourrait inclure des déplacements interprovinciaux.
- Les domiciles des cyclistes étaient **généralement concentrés dans le cœur du centre-ville et, à Ottawa, dans les secteurs de la région urbaine intérieure** plus proches du cœur (en particulier la région intérieure d'Ottawa, Ottawa-Est et Ottawa-Ouest) – des lieux situés à une distance raisonnable du cœur à vélo.

Figure 106. Carte des lieux de résidence pour les déplacements dans les quartiers d'affaires du cœur du centre-ville, déplacements des conducteurs d'automobiles, aire d'étude, 2022

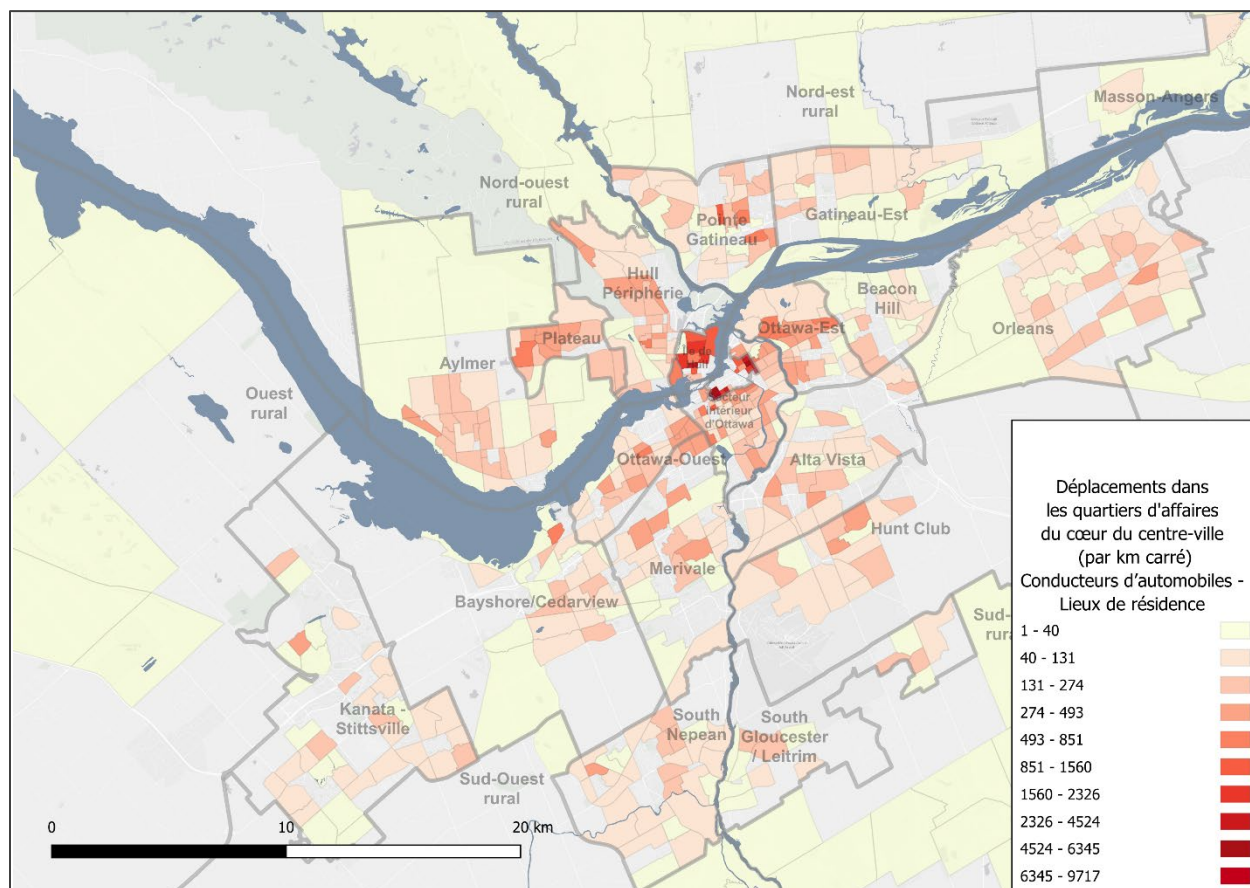


Figure 107. Carte des lieux de résidence pour les déplacements dans les quartiers d'affaires du cœur du centre-ville, déplacements en transport en commun, aire d'étude, 2022

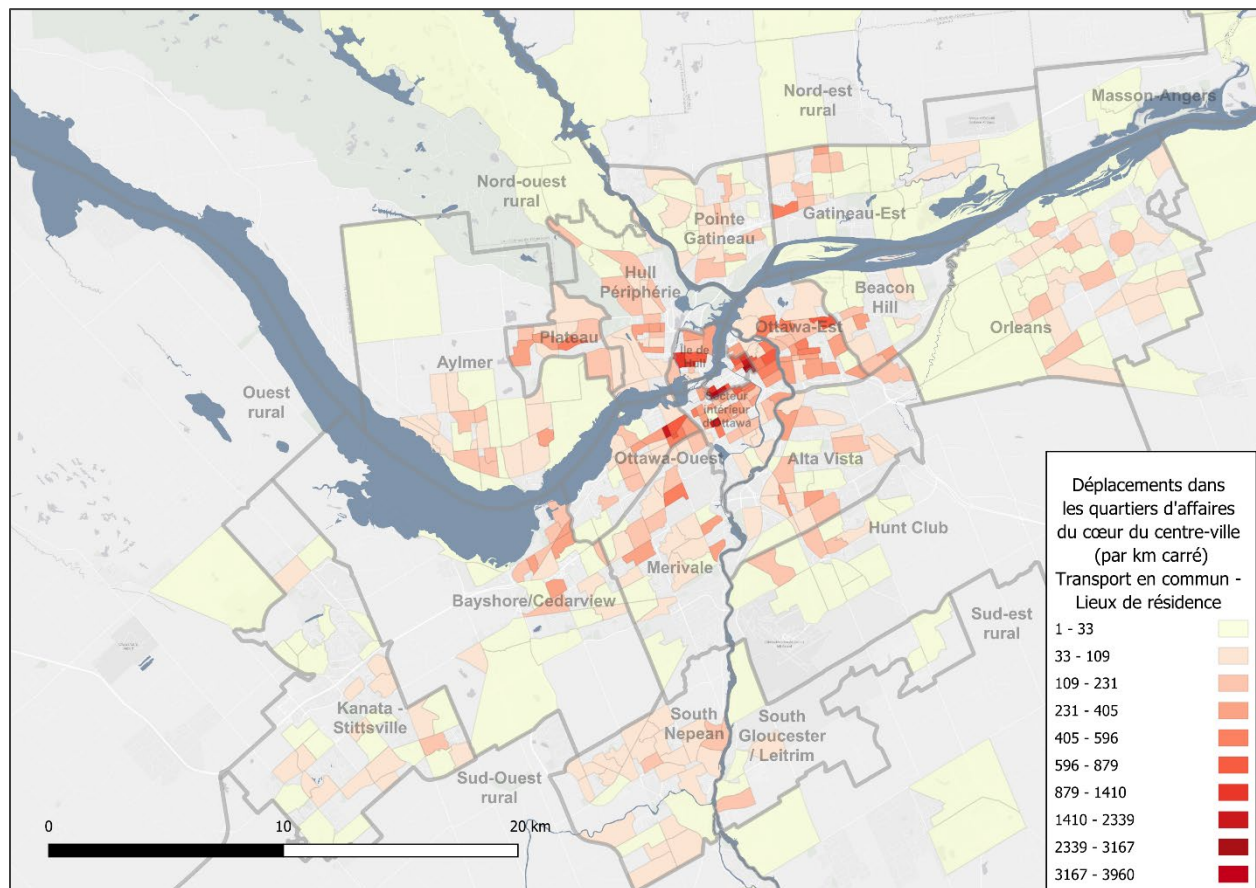
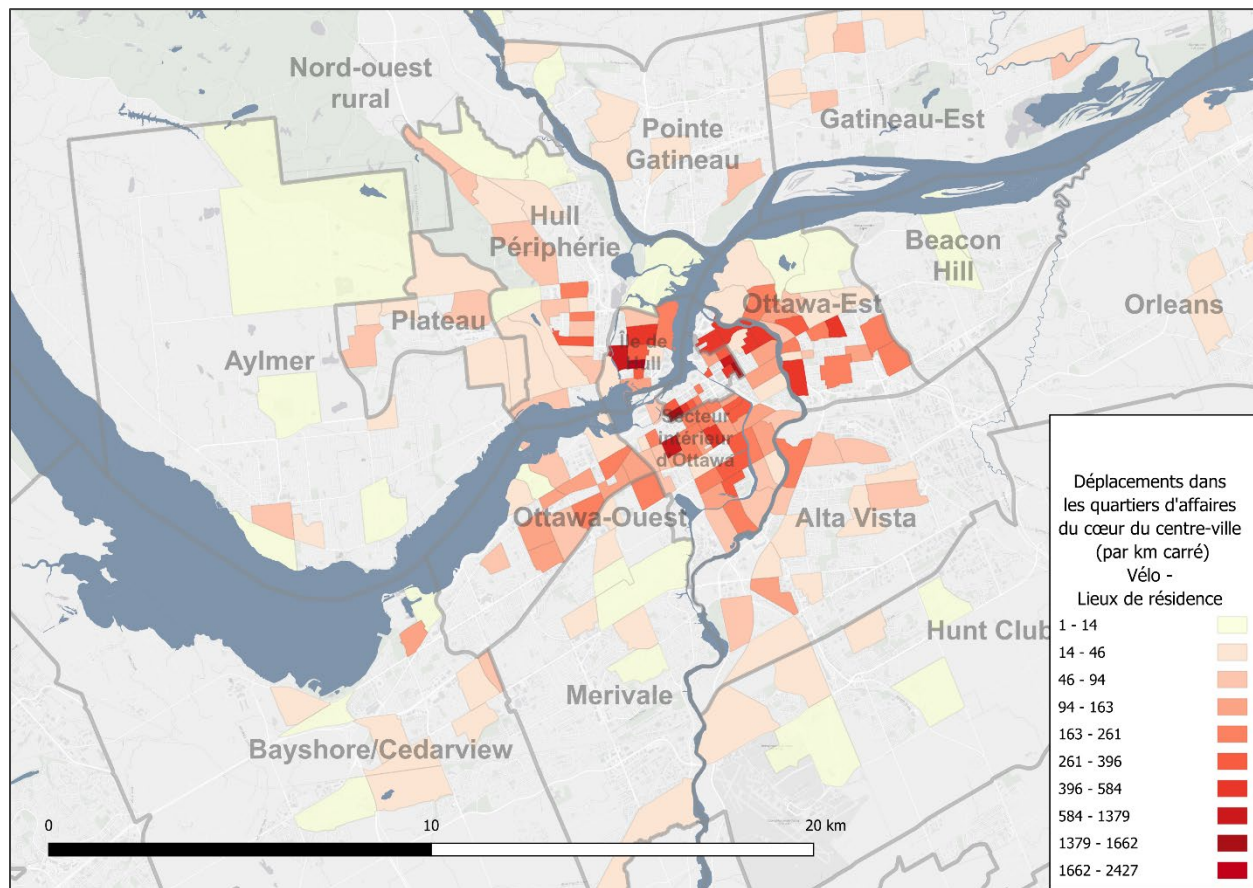


Figure 108. Carte des lieux de résidence pour les déplacements dans les quartiers d'affaires du cœur du centre-ville, déplacements à vélo, aire d'étude, 2022



4.10 Distance du déplacement

Cette section prend en compte la répartition de tous les déplacements journaliers à toutes fins, par mode et par distance. Le tableau 53 répertorie les caractéristiques de la distance du déplacement par mode pour 2022 à l'aide du modèle TRANS. Le tableau présente la distance moyenne, l'intervalle de distance de 1 kilomètre le plus courant (le « mode » dans la terminologie statistique) et la distance à l'intérieur de laquelle 50 % des déplacements se produisent (la médiane). À titre de comparaison, le tableau 54 résume les distances moyennes des déplacements par mode en 2011 et 2022. Pour maintenir la cohérence avec les résultats de 2011, les distances dans les deux tableaux ont été calculées à partir du réseau de modèles TRANS pour chaque mode.⁶⁸

À partir des résultats de 2022, en moyenne, les déplacements en transport en commun de l'aire d'étude ont été plus longs que tout autre mode, à 14,9 kilomètres. Le déplacement à pied moyen était le plus court, à 1,9 kilomètre. Le déplacement moyen à vélo et en micromobilité était de 5,2 kilomètres – un peu plus de la moitié de la longueur moyenne du déplacement en voiture (10,0 kilomètres) et un peu moins du tiers de la longueur moyenne du déplacement en transport en commun. Pour tous les modes sauf le transport en commun, les distances moyennes dans la RMR de Gatineau étaient légèrement à modérément plus longues que celles d'Ottawa. Les distances moyennes du transport en commun dans la RMR

⁶⁸ Le modèle de transport TRANS a été utilisé pour développer les distances. Le modèle divise l'aire d'étude en petites zones géographiques appelées zones d'analyse des transports (ZAT). À des fins de modélisation, chaque ZAT est représentée comme un point unique (centroïde) et est connecté au réseau routier du modèle via des connecteurs centroïdes courts. Ces connecteurs représentent les routes locales au sein de la ZAT. La distance de zone à zone, par conséquent, représente la distance de centroïde à centroïde (centroïde de la ZAT A au réseau routier à centroïde de la ZAT B, et ainsi de suite). Les connecteurs centroïdes (routes locales) ne représentent généralement qu'une très petite partie de la distance totale de zone à zone. Les distances ont été déterminées pour les différents modes comme suit : les distances des conducteur/passager de l'automobile utilisaient des distances d'affectation, en tenant compte de la congestion, comme indicateurs pour les déplacements journaliers, reconnaissant que relativement peu de déplacements se produisent pendant les heures nocturnes de libre circulation ; les distances de transport en commun utilisaient des distances d'affectation de transport en commun ; les distances à pied et à vélo et les distances de micromobilité utilisaient des distances d'affectation automatique de libre circulation comme indicateurs pour le réseau de transport actif. Les distances de libre circulation reposaient sur le fait que les pistes cyclables et les sentiers pédestres ne sont généralement pas congestionnés.

Notez qu'il existe une légère approximation dans le calcul des distances de déplacement de zone à zone, attribuable à la représentation des zones d'analyse de transport (ZAT) dans le réseau du modèle à travers leurs centroïdes, les distances variant en fonction de la géographie et du lieu du point de connexion sur le réseau. D'autre part, l'utilisation de la distance en « ligne droite » entre chaque point géocodé et/ou l'utilisation des mêmes distances pour chaque mode aurait introduit des distorsions plus significatives et irréalistes dans les valeurs (par exemple, en raison du nombre important de trajets qui traversent une ou plusieurs rivières de l'aire d'étude, ou qui traversent la ceinture de verdure ; et reconnaissant également que la route via un transport en commun entre une origine et une destination n'est pas la même que la route via une automobile).

Seuls les déplacements effectués entièrement dans l'aire d'étude (à la fois d'origine et de destination) ont été examinés. Pour correspondre à l'approche utilisée dans les cycles d'enquête précédents, les déplacements avec des distances de modèle TRANS supérieures à 75 km ont été exclus.

de Gatineau étaient modérément plus courtes que celles d'Ottawa (13,0 kilomètres contre 15,0 kilomètres, respectivement).

Les données ont été regroupées en intervalles de distance de 1 kilomètre pour identifier l'intervalle de distance le plus courant pour chaque mode. Pour l'aire d'étude, les intervalles les plus courants étaient généralement beaucoup plus courts que la distance moyenne, allant de 0 à 1 kilomètre pour le déplacement à pied à 1 à 2 kilomètres pour les vélos et la micromobilité, les conducteurs /passagers d'automobiles, 2 à 3 kilomètres pour les autres et 4 à 5 kilomètres pour le transport en commun.

Les intervalles les plus courants étaient cohérents dans les deux juridictions pour la plupart des modes. Cependant, l'intervalle d'un kilomètre le plus courant pour les déplacements en transport en commun dans la RMR de Gatineau était de 8 à 9 kilomètres, comparativement à 4 à 5 kilomètres à Ottawa. Les déplacements fréquents de 8 à 9 kilomètres dans la RMR de Gatineau sont compatibles avec le marché solide des usagers du transport en commun de la RMR de Gatineau pour les déplacements à provenance et à destination du cœur du centre-ville, associé à la géographie plus linéaire de la zone de service de transport en commun. L'intervalle d'un kilomètre le plus courant pour les autres déplacements était de 4 à 5 kilomètres dans la RMR de Gatineau, comparativement à 2 à 3 kilomètres à Ottawa.

Les distances sur lesquelles la moitié des déplacements avaient eu lieu pour chaque mode de transport (les médianes) étaient généralement plus proches de la durée moyenne des déplacements.⁶⁹ Ces distances étaient constantes dans les deux juridictions pour la plupart des modes, à l'exception du transport en commun et des « autres » modes, pour lesquels les distances médianes étaient plus élevées dans la RMR de Gatineau qu'à Ottawa.

Dans l'ensemble, les distances des déplacements à partir du modèle TRANS en moyenne pour tous les modes ont été plus courtes en 2022 qu'en 2011, passant de 9,5 km en moyenne en 2011 à 8,6 km en 2022 (tableau 54). Pour les différents modes, les distances moyennes des déplacements en 2022 se situaient dans les mêmes fourchettes que les moyennes de 2011. Cependant, les moyennes des conducteurs et des passagers d'automobiles en 2022 étaient légèrement inférieures à celles de 2011. Pour tous les autres modes, les distances moyennes des déplacements étaient légèrement plus grandes (déplacement à pied, vélo et micromobilité, et autres) ou modérément plus grandes (transport en commun). La baisse de la moyenne globale pour tous les modes peut être due en partie au raccourcissement des déplacements en voiture et en partie aux changements dans le rapport des parts modales depuis 2011. Les moyennes plus courtes des conducteurs et des passagers d'automobiles peuvent refléter des changements d'activité qui se sont généralisés pendant la pandémie ou sont apparus plus récemment, tels que le passage au

⁶⁹ La distance parcourue par 50 % des déplacements, également appelée médiane ou 50^e percentile dans la terminologie statistique, est généralement inférieure à la moyenne étant donné que les déplacements très longs ont tendance à faire augmenter la moyenne, alors que la médiane ne prend en compte que le classement des trajets par distance.

travail hybride, les achats en ligne, d'autres activités à distance, les conditions économiques, l'inflation et d'autres facteurs, qui peuvent tous réduire la nécessité du déplacement. D'autres recherches, au-delà de cette analyse, peuvent être requises.

Le tableau 55 fournit un calcul alternatif des distances moyennes des déplacements pour 2022, en utilisant les « distances Google » dérivées en passant par l'origine, la destination, le mode de transport et l'heure de la journée via l'API Google Maps Directions.⁷⁰ Cela fournit une représentation plus précise des distances que ce qui était disponible en 2011 et est maintenant largement utilisé dans la planification des transports.

⁷⁰ Seuls les déplacements qui se trouvaient entièrement dans l'aire d'étude (à la fois l'origine et la destination) ont été inclus dans cette analyse. Contrairement à l'analyse des distances du modèle TRANS, qui limitait l'analyse aux déplacements de moins de 75 km afin de correspondre à l'approche en 2011 et aux approches antérieures, tous les déplacements ont été inclus dans l'analyse de Google Distances tant qu'ils se trouvaient entièrement dans l'aire d'étude.

Tableau 53. Caractéristiques de la distance de déplacement à l'aide des distances du modèle TRANS, 2022

Distances du modèle TRANS	Aire d'étude			Ottawa			RMR de Gatineau		
Mode	Distance moyenne du déplacement	Intervalle de 1 km le plus courant	Distance à laquelle se produisent 50 % des déplacements	Distance moyenne du déplacement	Intervalle de 1 km le plus courant	Distance à laquelle se produisent 50 % des déplacements	Distance moyenne du déplacement	Intervalle de 1 km le plus courant	Distance à laquelle se produisent 50 % des déplacements
Automobile (conducteur)	10,0 km	1-2 km	7,2 km	9,7 km	1-2 km	6,8 km	10,6 km	1-2 km	8,0 km
Automobile (passager)	8,8 km	1-2 km	6,0 km	8,7 km	1-2 km	5,9 km	8,9 km	1-2 km	6,2 km
Vélo et micromobilité	5,2 km	1-2 km	3,5 km	5,0 km	1-2 km	3,4 km	6,1 km	1-2 km	4,0 km
Transport en commun	14,9 km	4-5 km	13,3 km	15,0 km	4-5 km	13,5 km	13,0 km	8-9 km	11,5 km
Déplacement à pied (ensemble du déplacement)	1,9 km	0-1 km	1,5 km	1,8 km	0-1 km	1,5 km	2,0 km	0-1 km	1,5 km
Autre *	7,9 km	2-3 km	5,5 km	7,5 km	2-3 km	4,9 km	9,1 km	4-5 km	7,3 km
Nombre total de déplacements (tous les modes)	8,6 km	1-2 km	5,1 km	8,2 km	1-2 km	4,8 km	9,9 km	1-2 km	6,4 km

Exclut les déplacements dont l'origine ou la destination se situe en dehors de l'aire d'étude. Exclut les déplacements avec des distances supérieures à 75 km pour des raisons de cohérence avec les méthodes utilisées en 2011.

* « Autre » comprend le taxi, l'autobus scolaire, les autres autobus et minibus, le transport adapté, le train VIA Rail, l'avion, le traversier et autres. Ne comprend pas les déplacements dont la distance est supérieure à 75 km.

Tableau 54. Distance moyenne des déplacements à l'aide des distances du modèle TRANS, 2011 et 2022

Distances du modèle TRANS	Aire d'étude		Ottawa		RMR de Gatineau	
	2011	2022	2011	2022	2011	2022
Mode	Distance moyenne du déplacement	Distance moyenne du déplacement	Distance moyenne du déplacement	Distance moyenne du déplacement	Distance moyenne du déplacement	Distance moyenne du déplacement
Automobile (conducteur)	10,7 km	10,0 km	10,3 km	9,7 km	11,9 km	10,6 km
Automobile (passager)	9,1 km	8,8 km	8,7 km	8,7 km	10,0 km	8,9 km
Vélo et micromobilité	5,0 km	5,2 km	4,7 km	5,0 km	6,7 km	6,1 km
Transport en commun	13,4 km	14,9 km	13,3 km	15,0 km	13,8 km	13,0 km
Déplacement à pied (ensemble du déplacement)	1,3 km	1,9 km	1,3 km	1,8 km	1,4 km	2,0 km
Autre *	7,7 km	7,9 km	7,1 km	7,5 km	9,6 km	9,1 km
Nombre total de déplacements (tous les modes)	9,5 km	8,6 km	9,2 km	8,2 km	10,8 km	9,9 km

Exclut les déplacements dont l'origine ou la destination se situe en dehors de l'aire d'étude. Exclut les déplacements avec des distances supérieures à 75 km pour des raisons de cohérence avec les méthodes utilisées en 2011.

* « Autre » comprend le taxi, l'autobus scolaire, les autres autobus et minibus, le transport adapté, le train VIA Rail, l'avion, le traversier et autres. Ne comprend pas les déplacements dont la distance est supérieure à 75 km.

Tableau 55. Caractéristiques de la distance du déplacement en utilisant les distances Google, 2022

Par Distance Google	Aire d'étude			Ottawa			RMR de Gatineau		
Mode	Distance moyenne du déplacement	Intervalle de 1 km le plus courant	Distance à laquelle se produisent 50 % des déplacements	Distance moyenne du déplacement	Intervalle de 1 km le plus courant	Distance à laquelle se produisent 50 % des déplacements	Distance moyenne du déplacement	Intervalle de 1 km le plus courant	Distance à laquelle se produisent 50 % des déplacements
Automobile (conducteur)	10,2 km	1-2 km	6,7 km	9,8 km	1-2 km	6,5 km	11,3 km	1-2 km	7,5 km
Automobile (passager)	8,6 km	1-2 km	5,4 km	8,5 km	1-2 km	5,3 km	9,0 km	1-2 km	5,5 km
Transport en commun	12,2 km	3-4 km	9,6 km	12,3 km	3-4 km	9,3 km	12,1 km	3-4 km	10,6 km
Autobus scolaire	6,6 km	1-2 km	4,2 km	6,2 km	1-2 km	3,8 km	7,7 km	1-2 km	5,7 km
Vélo et micromobilité	4,6 km	0-1 km	2,9 km	4,5 km	1-2 km	2,9 km	5,3 km	0-1 km	3,1 km
Déplacement à pied (ensemble du déplacement)	1,0 km	0-1 km	0,8 km	1,0 km	0-1 km	0,8 km	1,0 km	0-1 km	0,8 km
Autre *	9,2 km	2-3 km	7,4 km	9,2 km	2-3 km	7,5 km	8,9 km	1-2 km	6,0 km
Nombre total de déplacements (tous les modes)	8,6 km	1-2 km	5,0 km	8,2 km	1-2 km	4,7 km	9,7 km	1-2 km	6,0 km

Exclut les déplacements dont l'origine ou la destination se situe en dehors de l'aire d'étude.

* « Autre » comprend le taxi, l'autobus scolaire, les autres autobus et minibus, le transport adapté, le train VIA Rail, l'avion, le traversier et autres. Ne comprend pas les déplacements dont la distance est supérieure à 75 km.

Les données API renvoyées par Google sont généralement cohérentes avec celles développées à partir du modèle TRANS, malgré quelques différences entre les modes de transport et les juridictions. Par exemple, pour les conducteurs d'automobiles de la RMR de Gatineau, le modèle TRANS rapporte une distance moyenne de déplacement plus courte de 10,6 km pour l'aire d'étude comparé à celle rapportée par Google (11,3 km). Les déplacements à pied montrent le plus grand écart, le modèle TRANS estimant presque le double de la moyenne du déplacement (1,9 km contre 1,0 km). Les déplacements en transport en commun présentent également des différences significatives, le modèle TRANS estimant une longueur moyenne de déplacements de 14,9 km par rapport aux 12,2 km de Google. Les déplacements à vélo et en micromobilité sont également plus longs dans le modèle TRANS, avec 5,2 km en moyenne par rapport aux 4,6 km de Google. Les raisons des différences entre le modèle TRANS et les distances Google ne sont pas claires. L'API Google Directions peut fournir une compréhension plus nuancée des itinéraires réels, y compris les itinéraires piétonniers, de transport en commun et cyclables. Google Direction peut gérer les déplacements complexes différemment (tels que les déplacements en transport en commun multi-itinéraire), et/ou les distances du transport en commun de zone à zone du modèle TRANS 2011 peuvent ne pas avoir utilisé l'intégralité de l'infrastructure de transport (toutes les petites routes, chemins et voies) et peuvent avoir une certaine imprécision dans les hypothèses d'estimation.

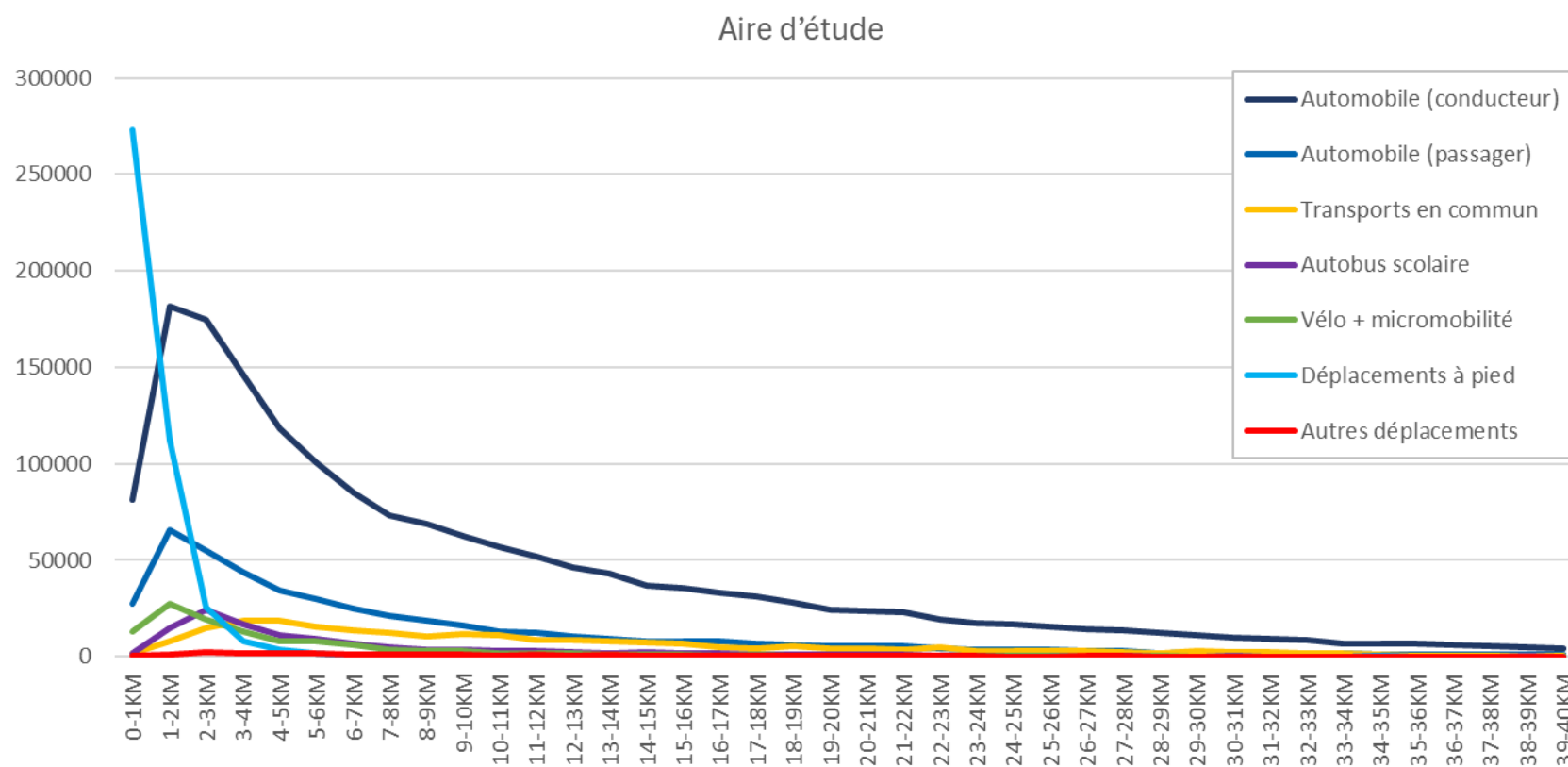
En utilisant les distances de Google (en se référant à nouveau au tableau 55, ci-dessus), certaines différences entre Ottawa et Gatineau sont plus prononcées que lorsque l'on regarde les estimations du modèle TRANS. Les déplacements du conducteur d'automobile effectués par les résidents de Gatineau étaient en moyenne plus longs, avec 11,3 km, comparativement à 9,8 km pour les résidents d'Ottawa. Les déplacements des passagers en automobile avaient une tendance similaire, avec 9,0 km pour les résidents de Gatineau et à 8,5 km pour les résidents d'Ottawa. Les distances des déplacements en vélo/micromobilité étaient encore plus longues en moyenne dans la RMR de Gatineau, avec 5,3 km, comparativement à 4,5 km à Ottawa, bien qu'apparemment avec des déplacements plus courts, l'intervalle le plus courant étant à moins de 1 km, comparativement à 1 à 2 km pour les résidents d'Ottawa. Les estimations de distance de Google suggèrent qu'il y a des déplacements plus longs en autobus scolaire dans la RMR de Gatineau (7,7 km) par rapport à Ottawa (6,2 km). Veuillez noter que les déplacements en autobus scolaire ont été renvoyés par Google comme de simples itinéraires de conduite A à B plutôt que comme de véritables itinéraires d'autobus scolaire, et peuvent être un peu moins longs que les distances réelles. Veuillez noter également que de nombreux élèves utilisent les transports en commun pour se rendre à l'école plutôt que l'autobus scolaire. Les distances des déplacements à pied étaient similaires dans toute l'aire d'étude, à 1 km en moyenne dans les deux juridictions.

La figure 109, ci-dessous, affiche les résultats de Google Distance sous forme graphique. Tous les déplacements d'une longueur maximale de 40 kilomètres sont inclus et sont

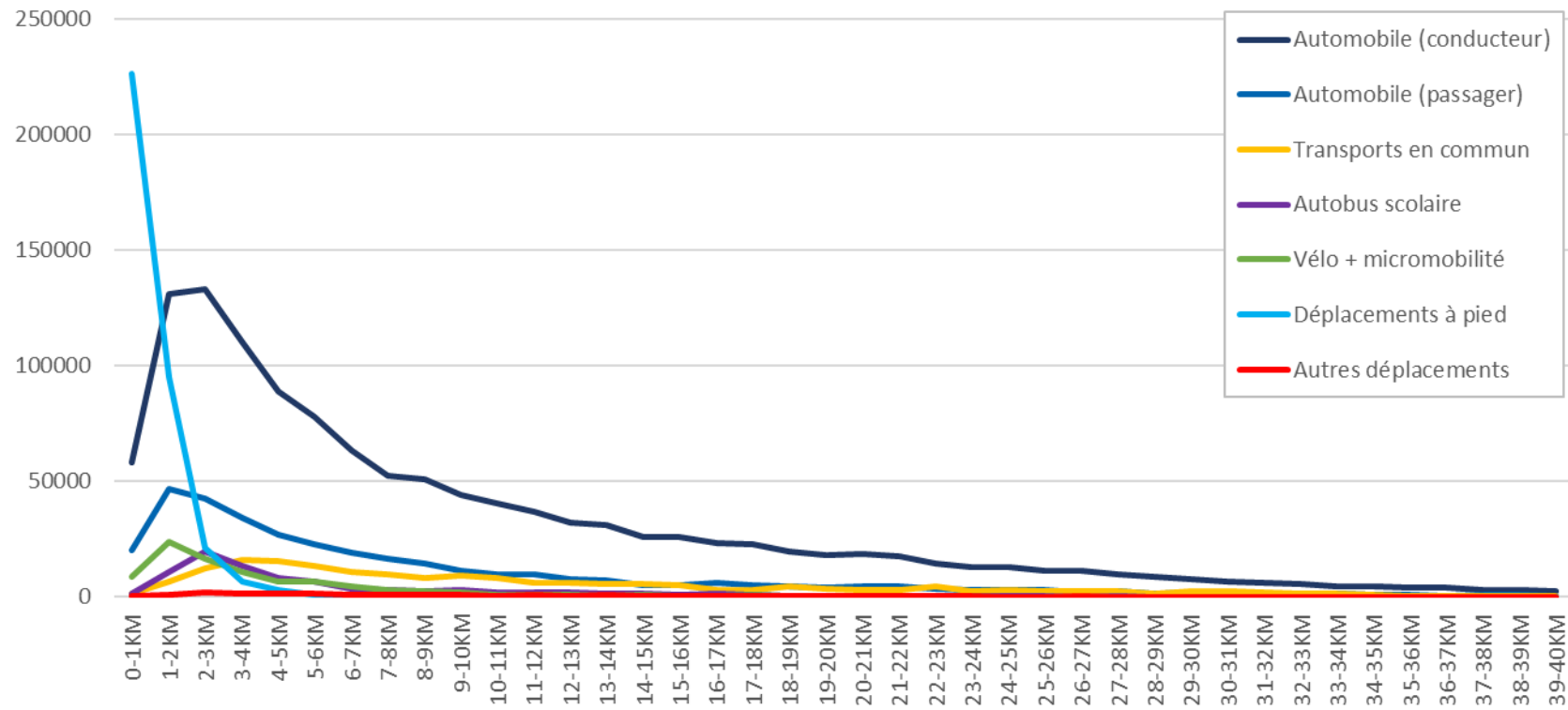
présentés par incréments d'un kilomètre.⁷¹ La figure 110 présente la distribution cumulée des distances de déplacements (durée du déplacement) par mode, sur la même plage de 40 kilomètres.

⁷¹ 40 kilomètres représentent une inclusion raisonnable des déplacements dans l'aire d'étude, couvrant 98,0 % des déplacements des conducteurs d'automobiles, 98,5 % des déplacements en transport en commun, 98,7 % des déplacements des passagers en automobiles, 99,9 % des déplacements à vélo et 100 % des déplacements à pied.

Figure 109. Nombre des déplacements selon la distance (kilomètre) selon le mode en utilisant Distances Google, par jour, 2022



Ottawa



RMR de Gatineau

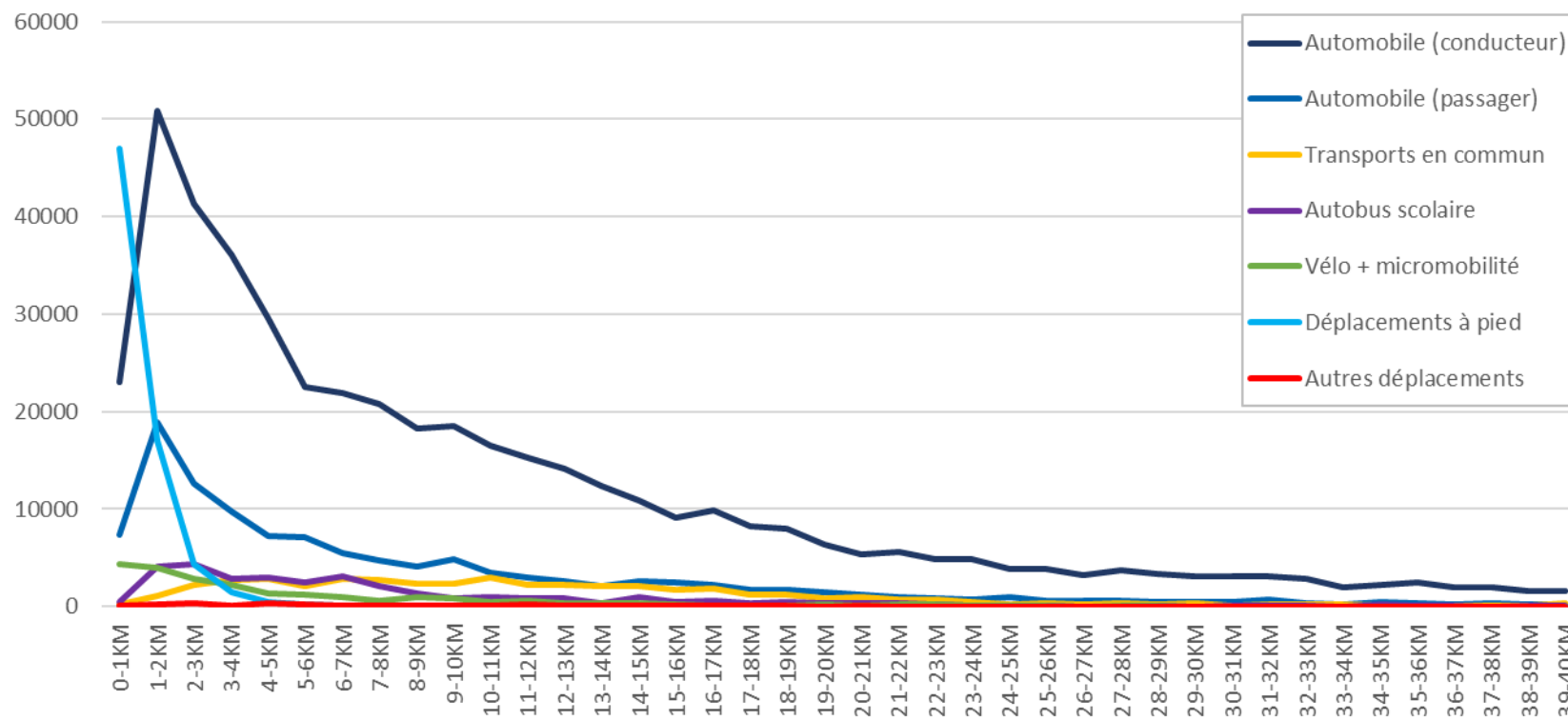
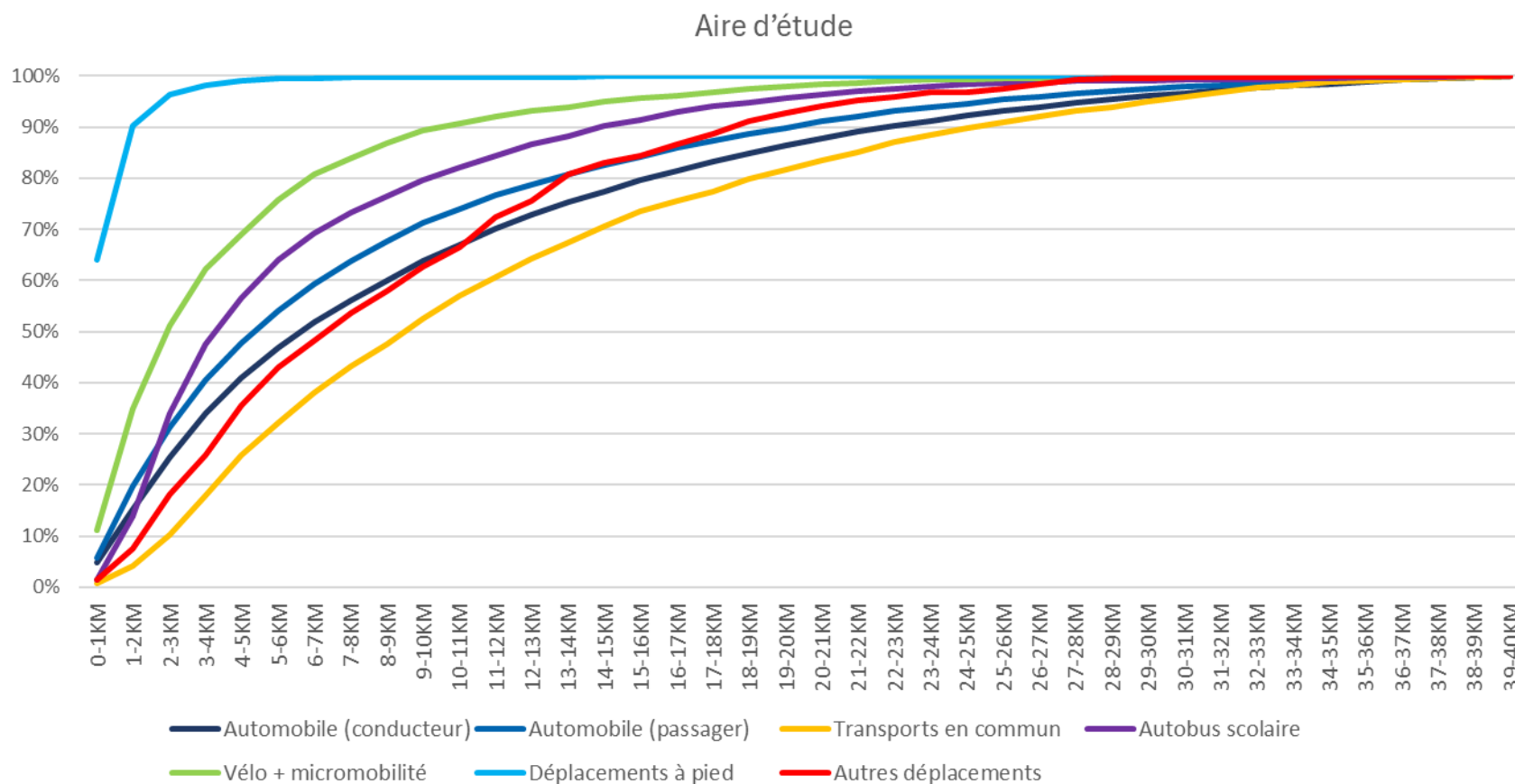
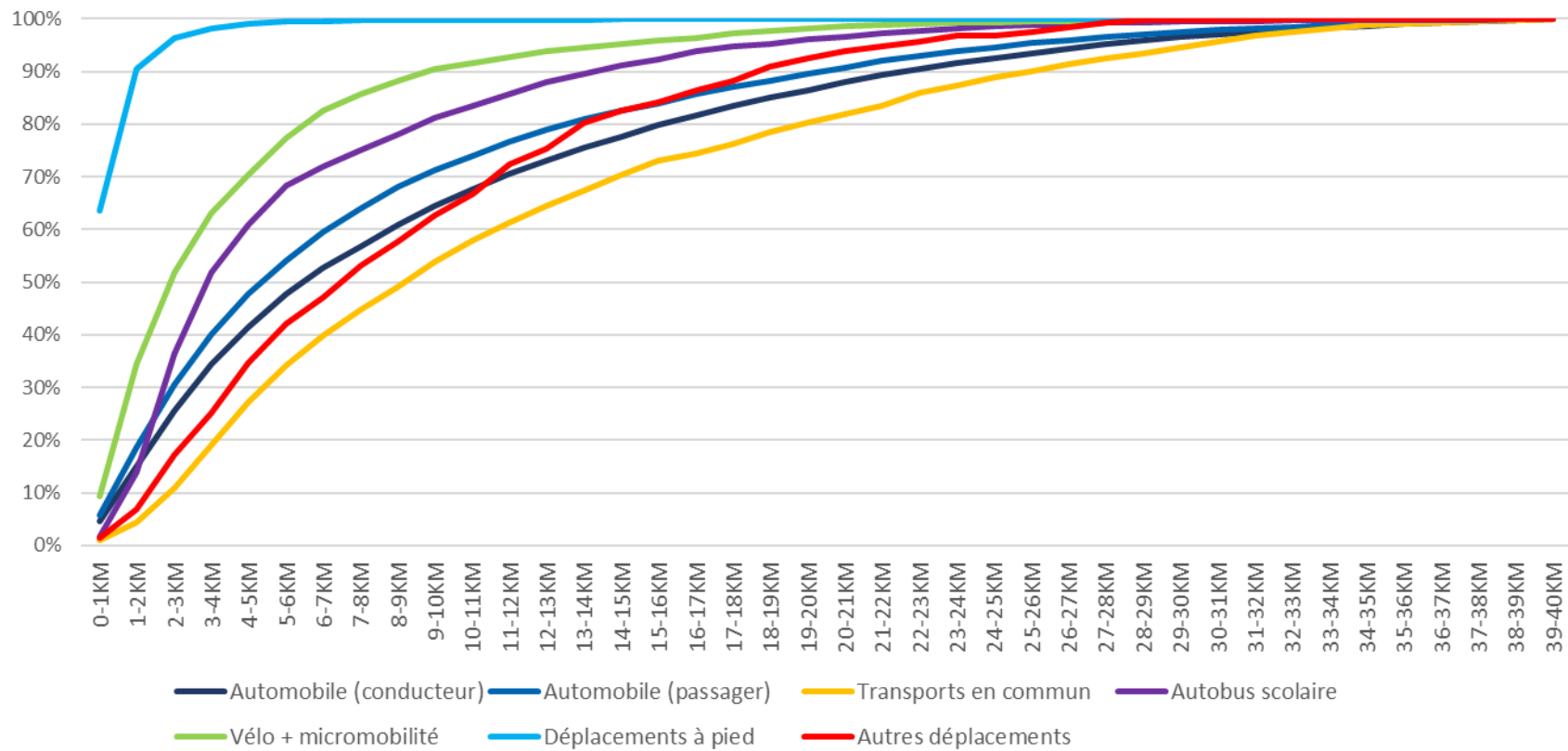


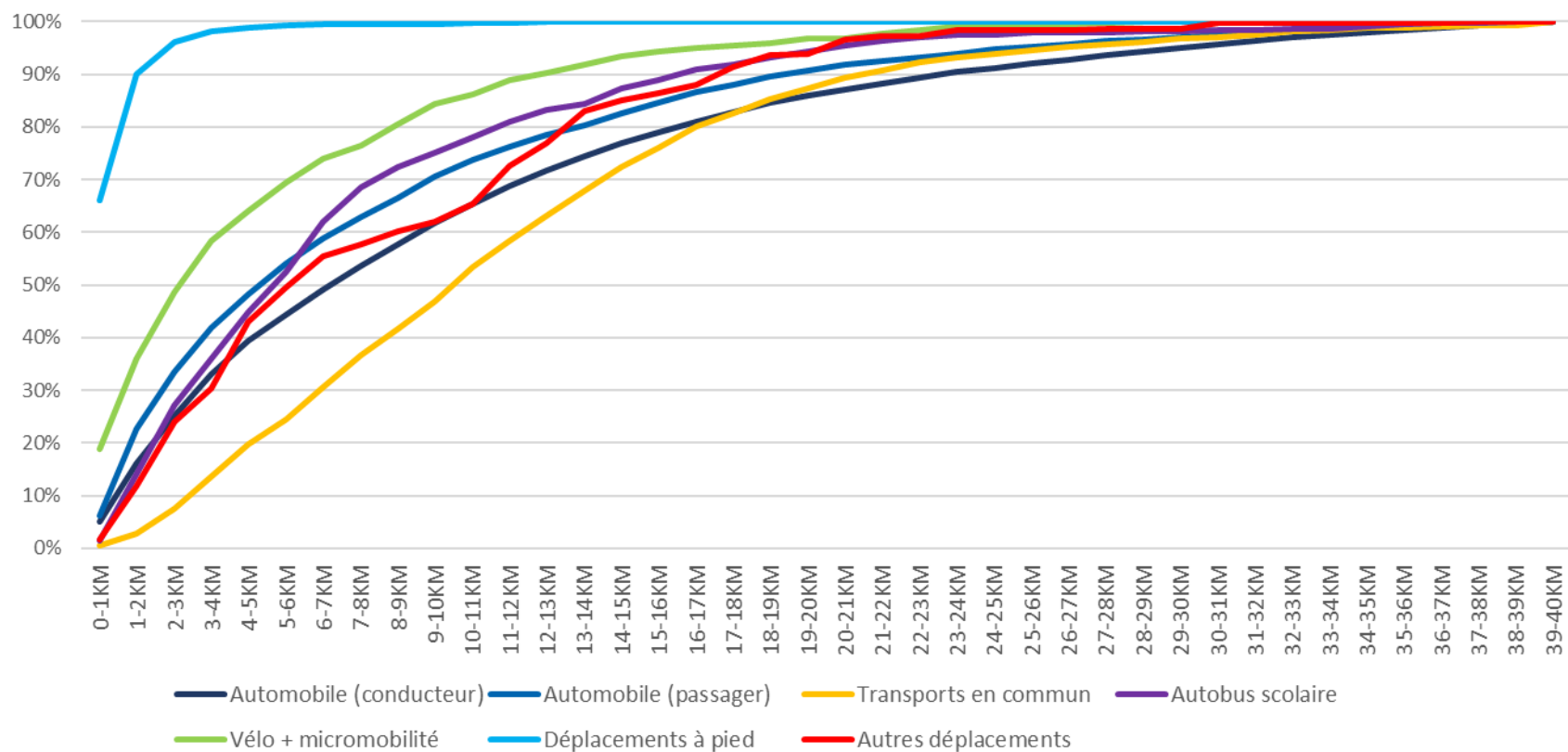
Figure 110. Répartition cumulative de la durée des déplacements selon le mode à l'aide des Distances Google, par jour, 2022



Ottawa



RMR de Gatineau



4.11 Passagers-kilomètres parcourus et véhicules-kilomètres parcourus

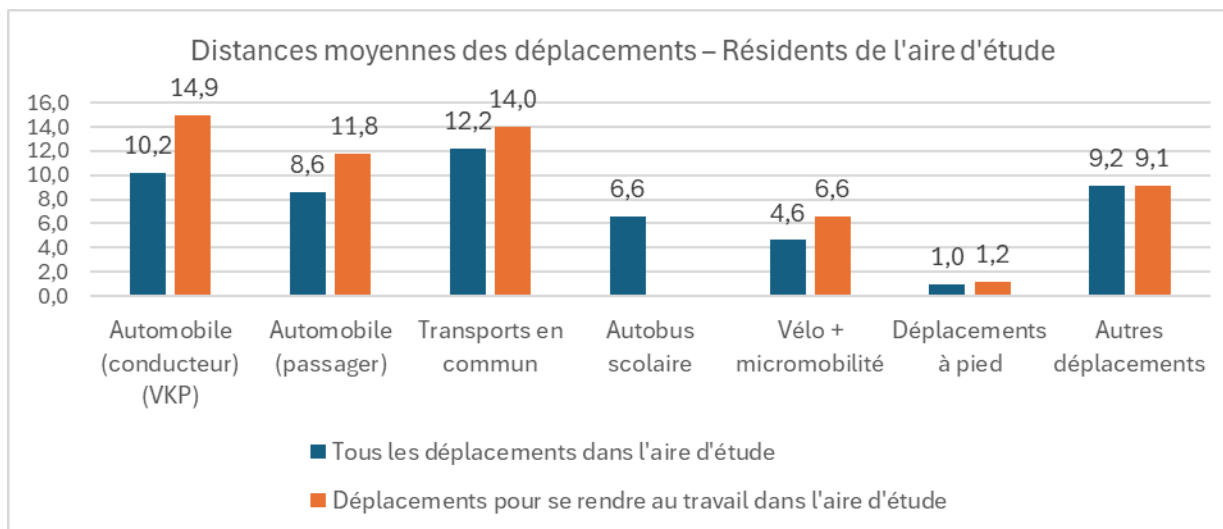
Les passagers-kilomètres parcourus (PKP) et les véhicules-kilomètres parcourus (VKP) sont des indicateurs utiles de l'activité dans les déplacements. Les PKP permettent de mesurer les kilomètres parcourus par toutes les personnes en faisant appel à tous les modes de transport. Les VKP permettent de mesurer l'activité des déplacements en véhicule automobile (soit les **kilomètres** parcourus par les automobilistes).

La figure 111 fait état de la distance moyenne des déplacements, des VKP pour les déplacements des automobilistes et des PKP pour les autres modes de déplacement selon les « distances Google » pour les déplacements entièrement effectués dans l'aire d'étude (en excluant les 6 % des déplacements dont le point d'origine ou de destination se trouve à l'extérieur de l'aire d'étude). Le tableau 56 donne les détails de l'aire d'étude, d'Ottawa et de la RMR de Gatineau. La distance Google d'un déplacement correspond au parcours sur les routes, les déplacements de transport en commun, les pistes cyclables ou les sentiers piétonniers recommandés par les directions de Google Maps pour le mode de déplacement correspondant, le point d'origine, le point de destination et l'heure du jour et pourrait ne pas nécessairement correspondre au choix du circuit de celui ou de celle qui se déplace le jour de ses déplacements. L'algorithme de Google ne donne pas de valeur pour un petit nombre de déplacements⁷², et aucune distance Google n'a été générée pour les déplacements en autobus scolaire. Nous avons compensé les relevés des déplacements pour lesquels il manquait des données sur la distance dans le calcul des VKP et des PKP en proportionnant le résultat pour représenter tous les déplacements. Il faut noter que les VKP et les PKP des déplacements pour se rendre au travail ne tiennent compte que des déplacements pour se rendre dans un lieu de travail de destination, et non pour rentrer à la maison. Les chiffres présentés ici diffèrent légèrement de ceux publiés précédemment dans *l'Aperçu des tendances régionales de déplacements*,⁷³ car l'ensemble des données a depuis été mis à jour pour remplir un certain nombre d'estimations de distance manquantes.

⁷² Les directions de Google Maps n'ont pas donné de résultat dans 0,6 % du total des déplacements dans les transports en commun. L'algorithme ne donne pas toujours immédiatement un résultat valable pour les déplacements dans les transports en commun, surtout les déplacements multimodaux dans les transports en commun (par exemple en accédant en automobile). Pour les modes « Autres » (y compris le taxi, les services de covoiturage payé, le bus interurbain, etc.), le non-retour des distances Google était de 2,2 %, tandis que celui des modes restants était inférieur à 0,5 %

⁷³ *L'Aperçu* est une version abrégée de ce rapport, préparée par l'équipe de consultants pour le Comité TRANS en juin 2024

Figure 111. VKP et PKP selon les distances Google, aire d'étude, 2022



Il s'agit de tous les déplacements dans l'aire d'étude effectués par la population de 5 ans et plus.

Tableau 56. VKP et PKP 2022 des « distances Google » – aire d'étude, Ottawa et RMR de Gatineau

	Tous les déplacements		Déplacements pour se rendre au travail	
	VKP ou PKP journaliers	Moyenne du kilométrage des déplacements	VKP ou PKP journaliers	Moyenne du kilométrage des déplacements
Aire d'étude				
Nombre total	26 549 400	8,6	5 033 200	12,9
Automobile (conducuteur) (VKP)	17 570 400	10,2	3 910 900	14,9
Automobile (passager)	4 059 400	8,6	269 000	11,8
Transports en commun	2 969 900	12,2	645 300	14,0
Déplacements en autobus scolaire	794 900	6,6	n/a	n/a
Vélo + micromobilité	542 900	4,6	136 500	6,6
Déplacements à pied	428 000	1,0	39 800	1,2
Autres déplacements	183 900	9,2	31 700	9,1

	Tous les déplacements		Déplacements pour se rendre au travail	
	VKP ou PKP journaliers	Moyenne du kilométrage des déplacements	VKP ou PKP journaliers	Moyenne du kilométrage des déplacements
Résidents d'Ottawa				
Nombre total	19 199 200	8,2	3 562 600	12,4
Automobile (conducteur) (VKP)	12 301 200	9,8	2 685 700	14,5
Automobile (passager)	3 008 500	8,5	202 700	11,7
Transports en commun	2 404 900	12,3	513 200	14,1
Déplacements en autobus scolaire	542 800	6,2	n/a	n/a
Vélo + micromobilité	422 900	4,5	100 500	6,2
Déplacements à pied	358 000	1,0	33 500	1,2
Autres déplacements	160 900	9,2	27 100	9,2
Résidents de la RMR de Gatineau				
Nombre total	7 350 800	9,7	1 470 800	14,4
Automobile (conducteur) (VKP)	5 269 800	11,2	1 225 400	16,0
Automobile (passager)	1 051 000	8,9	66 400	11,9
Transports en commun	564 900	12,1	132 100	13,5
Déplacements en autobus scolaire	252 000	7,7	n/a	n/a
Vélo + micromobilité	120 000	5,3	36 000	8,0
Déplacements à pied	70 000	1,0	6 300	1,2
Autres déplacements	22 900	8,9	4 700	9,1

Ces chiffres excluent les déplacements dont les points d'origine ou de destination se situent à l'extérieur de l'aire d'étude. Nous avons redressé les estimations pour compenser les déplacements pour lesquels nous n'avons pas obtenu de distance Google. Représente tous les déplacements effectués par la population de 5 ans et plus.

Veuillez noter que dans le sens où elle est employée dans ces pages, l'expression « automobile (conducteur) » désigne les déplacements distincts en véhicule (soit les déplacements-personnes en automobile comme conducteur comme mode de déplacement = déplacements distincts dans les véhicules). Le conducteur peut transporter ou non des passagers dans son véhicule. Les déplacements en automobile (passager) correspondent aux déplacements-personnes effectués en automobile comme passager (souvent avec un conducteur du même ménage, ce qui n'est toutefois pas toujours le cas).

Les distances d'autobus scolaires utilisent les distances de conduite comme indicateur, car les itinéraires d'autobus scolaires ne sont pas disponibles sur Google Directions. Veuillez noter que de nombreux élèves se rendent à l'école en empruntant des itinéraires de transport en commun spéciaux qui ne sont pas comptabilisés dans « Autobus scolaires ».

Les déplacements pour se rendre au travail sont ceux pour lesquels le travail est la destination. Les chiffres relatifs aux déplacements n'incluent pas les déplacements de retour au domicile à partir du lieu de travail.

Comme indiqué ci-dessus, les déplacements pour se rendre au travail étaient plus longs que les distances pour les autres déplacements. Cela était vrai pour tous les modes à l'exception des déplacements « autres », où l'inverse était vrai (bien que de façon marginale). Les différences étaient les plus importantes pour les conducteurs d'automobiles (avec des déplacements pour se rendre au travail 47 % plus longs que la moyenne pour tous les

déplacements), les passagers d'automobiles (38 %) et le vélo et la micromobilité (43 %). Pour les transports en commun, l'écart était de 14 %, et pour les déplacements à pied, de 13 %. L'importance de ces écarts s'explique par plusieurs facteurs, dont les proportions des déplacements pour se rendre au travail dans chaque mode de transport, le nombre de déplacements et la configuration du réseau (c'est-à-dire qu'il y a des routes partout, mais ce n'est pas le cas pour les circuits de transport en commun et les sentiers pour les modes actifs). Les déplacements pour se rendre au travail représentaient 19 % du nombre total des PKP journaliers, cette proportion étant la plus élevée pour le vélo et la micromobilité (25 % de la distance journalière totale parcourue à vélo pour se rendre au travail), 22 % pour le conducteur d'automobile et le transport en commun, et la plus faible pour le déplacement à pied (9 %). Il est rappelé aux lecteurs que les PKP et les VKP pour les déplacements pour se rendre au travail n'incluent pas la distance parcourue entre le lieu de travail et le domicile.

Le tableau 57 permet d'établir la comparaison avec les données rétrospectives des précédents cycles de l'enquête pour l'aire d'étude, à l'aide de distances équivalentes au modèle. Le tableau 58 ajoute un élément de comparaison pour Ottawa et la RMR de Gatineau. Pour les besoins de cette comparaison, nous avons analysé les données de 2022 en faisant appel aux distances entre deux zones dans le modèle de transport de 2011.⁷⁴ Les données ont été filtrées pour retenir uniquement les déplacements dont les points d'origine et de destination font partie de l'aire d'étude de 2011 (en excluant des parties de la RMR de Gatineau); nous avons également filtré les valeurs aberrantes avec de grandes distances à parcourir, comme nous l'avons fait pour les données rétrospectives du rapport de 2011. Nous avons aussi réanalysé les données de 2011 afin de calculer les PKP de 2011 pour l'aire d'étude, ainsi que les VKP et les PKP de 2011 pour Ottawa et pour la RMR de Gatineau. Pour 2005, les données comparables n'étaient pas disponibles pour les PKP en raison de la démarcation du groupe d'âge des 11 ans et plus pour la captation des déplacements dans cette enquête. Toutefois, il existe des données comparables sur les VKP, puisque seuls les 16 ans et plus peuvent conduire une voiture.

⁷⁴ Pour l'enquête de 2011, nous nous sommes servis du modèle de transport du Comité TRANS pour calculer les distances. Ce modèle divise l'aire d'étude en petits territoires géographiques appelés « zones d'analyse de transport » (ZAT). Pour les besoins de la modélisation, chaque ZAT est représentée sous la forme d'un point de contact unique (centroïde) et est reliée au réseau routier du modèle grâce à de courts connecteurs. Ces connecteurs représentent les routes locales de la ZAT. Par conséquent, la distance à franchir entre une zone et la suivante représente la distance de centroïde à centroïde. Les connecteurs des centroïdes (routes locales) représentent généralement une part très faible de l'ensemble de la distance entre deux zones. Pour calculer les distances entre deux zones de toutes les ZAT, nous avons affecté une matrice des véhicules automobiles dérivée de l'enquête de 2011 sur le réseau du modèle, qui détermine le parcours emprunté (afin de réduire la durée de l'ensemble des déplacements). Le Comité TRANS considère que les distances entre deux zones sont proches des distances générées par Google.

Les résultats font état d'une réduction globale des VKP et des PKP. Pour tous les déplacements effectués entre 2011 et 2022, les VKP ont légèrement baissé, de -2 % (ce qui correspond à la baisse -1 % entre 2005 et 2011), alors que les PKP ont reculé de -8 %. La réduction a été plus importante pour les déplacements effectués pour se rendre au travail, qui ont baissé de -17 % pour les VKP pour se rendre au travail (par rapport à la baisse de -6 % entre 2005 et 2011) et -27 % pour les PKP pour se rendre au travail.

Examinées par habitant, les réductions de 2011 à 2022 sont prononcées, avec -12 % de VKP global par habitant et un quart de réduction (-25 %) de VKP de travail par travailleur. Pour les déplacements-personnes à travers tous les modes, les réductions sont plus spectaculaires, avec -18 % des PKP par habitant et une réduction d'un tiers (-34 %) de PKP de travail par travailleur. Les réductions des déplacements pour se rendre au travail résultent probablement de l'impact continu du travail à distance. Il est intéressant de noter que, si la durée moyenne des déplacements en véhicule a globalement diminué (-5 % pour tous les déplacements en véhicule) entre 2011 et 2022, elle a augmenté (7 %) pour les déplacements pour se rendre au travail. Ensemble, ces résultats suggèrent que si le passage au travail à distance a eu un impact profond sur le nombre de déplacements journaliers pour se rendre au travail, cet impact n'a pas été uniforme sur toutes les durées de déplacement pour se rendre au travail.

Tableau 57. VKP et PKP équivalents du modèle du 2011 pour les comparaisons de 2005, 2011 et 2022, population de l'aire d'étude de 5 ans et plus

	Aire d'étude			Variation		Variation en %	
	2005	2011	2022	2005 à '11	2011 à '22	2005 à '11	2011 à '22
VKP							
Tous les déplacements	18 126 700	17 867 700	17 549 000	-259 000	-318 700	-1 %	-2 %
Déplacements pour se rendre au travail	4 917 800	4 625 800	3 851 800	-292 000	-774 000	-6 %	-17 %
Moy. déplacement en véhicule Km							
Tous les déplacements	11,4	10,7	10,2	-0,7	-0,5	-6 %	-5 %
Déplacements pour se rendre au travail	14,4	13,7	14,7	-0,7	1,0	-5 %	7 %
Moy. km par habitant							
VKP par habitant 5 ans et plus	16,6	15,4	13,5	s.o.	-1,8	s.o.	-12 %
VKP Travail par travailleur	s.o.	7,0	5,2	s.o.	-1,8	s.o.	-25 %

	Aire d'étude			Variation		Variation en %	
	2005	2011	2022	2005 à '11	2011 à '22	2005 à '11	2011 à '22
PKP							
Tous les déplacements	s.o.	29 262 400	26 863 100	s.o.	-2 399 300	s.o.	-8 %
Déplacements pour se rendre au travail	s.o.	6 806 200	4 980 400	s.o.	-1 825 800	s.o.	-27 %
Moy. déplacement-personne Km							
Tous les déplacements	s.o.	9,5	8,6	s.o.	-0,9	s.o.	-10 %
Déplacements pour se rendre au travail	s.o.	12,8	12,8	s.o.	0,0	s.o.	0 %
Moy. km par habitant							
PKP par habitant 5 ans et plus	s.o.	25,2	20,7	s.o.	-4,5	s.o.	-18 %
PKP travail par travailleur	s.o.	10,3	6,8	s.o.	-3,5	s.o.	-34 %

L'ombrage bleu met en évidence des valeurs plus élevées. L'intensité de la nuance augmente au fur et à mesure que la valeur s'approche de la valeur la plus élevée.

L'ombrage rose met en évidence les valeurs inférieures. L'intensité de la nuance augmente à mesure que la valeur se rapproche de la valeur la plus basse.

VKP par travailleur n'est pas disponible pour 2005 car ce cycle n'a affecté que les travailleurs dénombrés ayant un statut principal de travailleur et n'a pas dénombré les personnes ayant un statut principal d'étudiant, de femme au foyer et de retraité qui travaillaient également. 2011 et 2022 comptent tous les travailleurs, y compris ceux ayant d'autres statuts professionnels concomitants.

PKP n'est pas disponible pour 2005 en raison du seuil d'âge différent pour la capture des déplacements dans ce cycle d'enquête.

Tableau 58. VKP et PKP équivalents au modèle 2011 pour les comparaisons de 2011 et 2022, résidents âgés de 5 ans et plus de la RMR d'Ottawa et de Gatineau

	Résidents d'Ottawa				Résidents de la RMR de Gatineau			
	2011	2022	Variation	%	2011	2022	Variation	%
VKP								
Tous les déplacements	12 879 800	12 139 600	-740 200	-6 %	4 987 300	5 409 400	422 100	8 %
Déplacements pour se rendre au travail	3 242 900	2 618 200	-624 700	-19 %	1 383 600	1 233 600	-150 000	-11 %
Moy. déplacement en véhicule Km								
Tous les déplacements	10,3	9,7	-0,6	-6 %	11,8	11,5	-0,3	-3 %
Déplacements pour se rendre au travail	13,3	14,1	0,8	6 %	14,8	16,1	1,4	9 %
Moy. km par habitant								
VKP par habitant 5 ans et plus	14,8	12,6	-2,2	-15 %	17,1	16,3	-0,8	-5 %
VKP travail par travailleur	6,6	4,8	-1,8	-28 %	8,2	6,6	-1,6	-20 %
	2011	2022	Variation	%	2011	2022	Variation	%
PKP								
Tous les déplacements	21 714 000	19 271 000	-2 443 000	-11 %	7 548 400	7 592 000	43 600	1 %
Déplacements pour se rendre au travail	4 932 500	3 501 800	-1 430 700	-29 %	1 873 800	1 478 600	-395 200	-21 %
Moy. déplacement-personne Km								
Tous les déplacements	9,2	8,2	-1,0	-11 %	10,8	9,9	-0,9	-8 %
Déplacements pour se rendre au travail	12,3	12,2	-0,1	-1 %	14,0	14,5	0,5	4 %
Moy. km par habitant								
PKP par habitant 5 ans et plus	24,9	20,0	-5,0	-20 %	25,8	22,9	-3,0	-12 %
PKP travail par travailleur	10,0	6,4	-3,6	-36 %	11,1	7,9	-3,2	-29 %

L'ombrage bleu met en évidence des valeurs plus élevées. L'intensité de la nuance augmente au fur et à mesure que la valeur s'approche de la valeur la plus élevée.

L'ombrage rose met en évidence les valeurs inférieures. L'intensité de la nuance augmente à mesure que la valeur se rapproche de la valeur la plus basse.

En résumé, les baisses comptabilisées dans le total des VKP et des PKP et dans la distance moyenne des déplacements pourraient laisser entendre qu'on a accompli des progrès

souhaitables dans l'adoption de comportements plus durables dans les déplacements. Toutefois, l'impact du télétravail et de la téléformation, ainsi que la progression du commerce électronique, pourraient aussi entrer en ligne de compte. Ces changements pourraient également s'expliquer par l'augmentation des parts modales des déplacements à pied et des déplacements à vélo et en micromobilité ou pourraient être fonction d'autres facteurs démographiques et économiques, que nous ne pouvons pas explorer plus avant dans ces pages. L'addition de nouveaux points de données apportés par les prochaines enquêtes permettrait de déterminer les tendances et les explications sous-jacentes.

4.12 Déplacements praticables à pied et cyclables

Cette section examine dans quelle mesure les déplacements en automobile ou en transport en commun auraient pu être effectués à pied ou à vélo. L'analyse utilise la distance du déplacement pour évaluer le caractère accessible du déplacement à « pied » et à « vélo ». Les seuils de marchabilité et de cyclabilité sont basés sur la durée du déplacement qui équivaldrait à environ 20 minutes de déplacement pour un piéton ou un cycliste moyen, c'est-à-dire un déplacement relativement pratique à effectuer en utilisant le mode donné, ou un déplacement à pied de 1,6 km et à vélo de 5,5 km.⁷⁵ Pour les déplacements effectués en voiture ou en transport en commun, l'origine, la destination et l'heure du déplacement sont traités via l'API Google pour déterminer les déplacements en voiture et en transport en commun dont la longueur se situe dans les seuils de cyclisme et de marche admissibles, s'ils devaient être effectués sur les pistes cyclables et piétonnes disponibles.

Veuillez noter que cet examen suppose que la « cyclabilité » inclut les appareils de micromobilité. L'analyse ne tient pas compte de l'impact potentiel de l'utilisation accrue des vélos électriques sur les distances parcourues à vélo.

La figure 112 présente les résultats. Le tableau 59 et le tableau 60 détaillent les changements potentiels dans les déplacements des personnes comme conducteurs des automobiles et en transport en commun, respectivement, selon la sous-zone. L'analyse suggère qu'un peu plus des deux cinquièmes (43 %) des déplacements des conducteurs des automobiles dans l'aire d'étude pourraient être effectués à vélo, et 13 % pourraient être effectués à pied. Le potentiel est légèrement plus élevé à Ottawa (45 %) et légèrement plus faible dans la RMR de Gatineau (40 %).

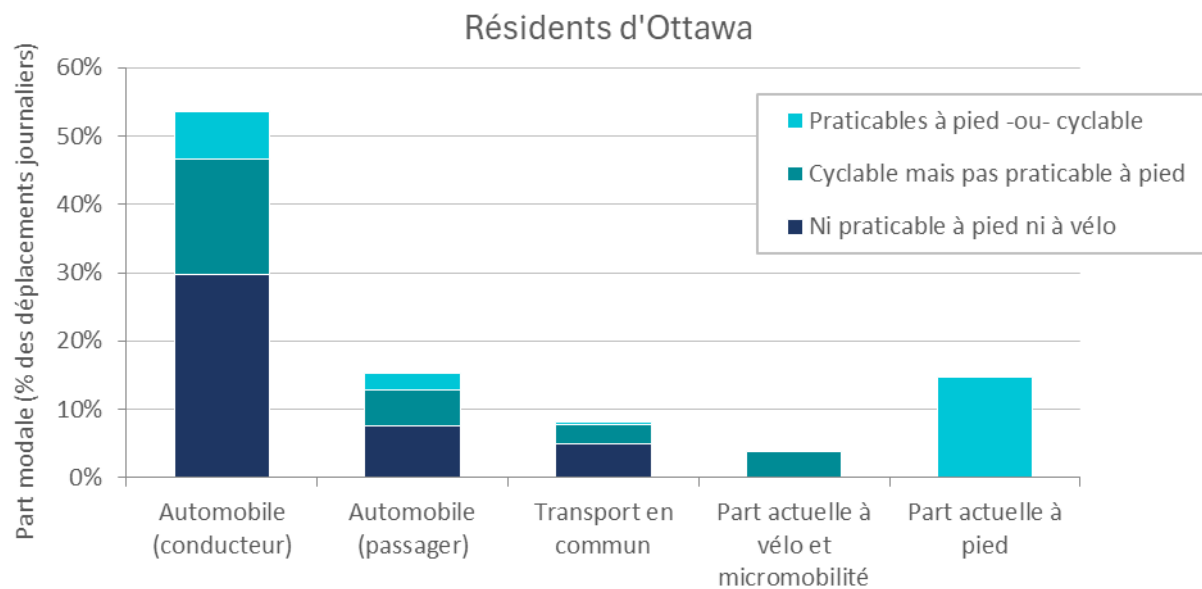
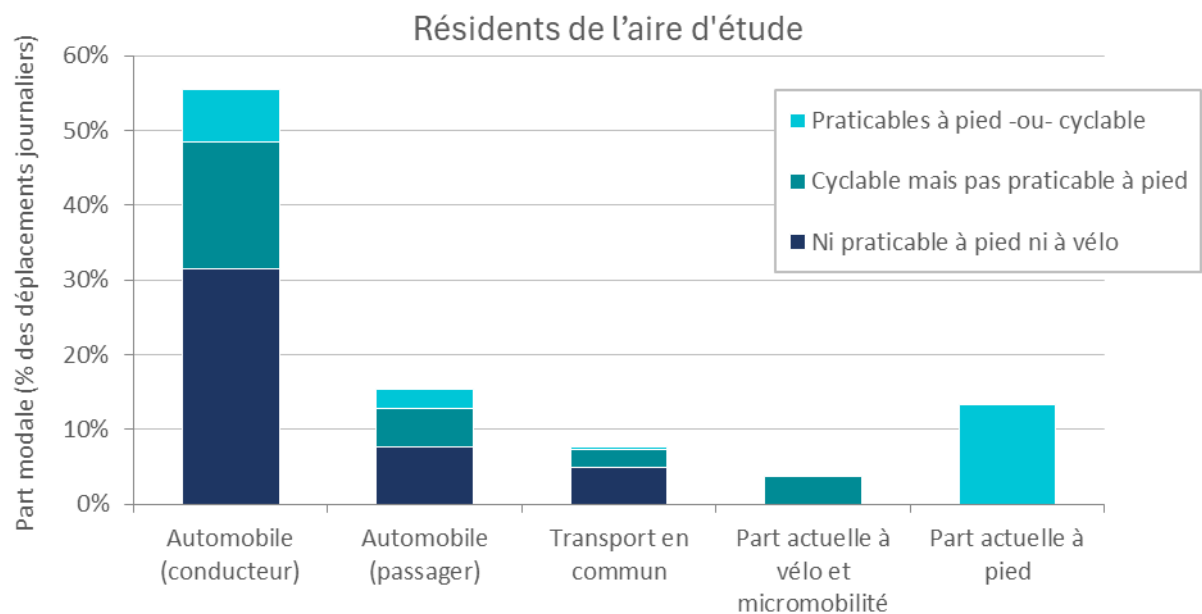
⁷⁵ Ces seuils sont basés sur des hypothèses d'une vitesse moyenne de marche d'environ 4,8 km/heure et d'une vitesse moyenne de cyclisme d'environ 16,5 km/heure, ce qui inclut la prise en compte des arrêts aux intersections. Dans l'ensemble, 84 % des déplacements à pied et 72 % des déplacements à vélo déclarés se situent à l'intérieur des distances seuils pour un déplacement de 20-minutes. L'objectif de cette analyse était d'identifier les déplacements d'une distance convenablement parcourue à pied ou à vélo par la plupart des gens, et pas seulement par les passionnés de marche ou de cyclisme.

En termes de parts modales, dans l'aire d'étude, une part modale de 24 % du conducteur de l'automobile pourrait être cyclable, et une part modale de 7 % du conducteur de l'automobile pourrait être praticable à pied. Ces parts potentielles sont légèrement plus élevées dans la RMR de Gatineau, avec 25 % pour la part cyclable et à 8 % pour la part praticable à pied. Les parts potentielles sont les plus faibles dans les centres-villes et dans les sous-zones rurales et les plus élevées dans les zones urbaines et de banlieues.

Pour le transport en commun, 36 % des déplacements en transport en commun de l'aire d'étude sont cyclables (2,8 % de part modale potentielle). Seulement 3 % des déplacements en transport en commun sont praticables à pied (0,3 % de part modale potentielle) – ce qui correspond à la durée moyenne généralement plus longue des déplacements en transport en commun. Les proportions cyclables et praticable à pied sont plus faibles pour la RMR de Gatineau, tout comme les parts modales potentielles.

Cependant, les résultats ci-dessus doivent être nuancés, en ce sens que cette analyse est basée uniquement sur la distance. Certains des déplacements en automobile ou en transport en commun qui sont cyclables ou praticables à pied peuvent ne pas être pratiques. Par exemple, ces déplacements peuvent faire partie d'une chaîne de déplacements qui nécessite un véhicule, une automobile est nécessaire pour transporter des objets lourds qui ne sont pas faciles à transporter à pied ou à vélo, le navetteur peut avoir un handicap ou un problème de santé qui limite sa capacité à marcher ou à faire du vélo, etc. Il peut également être nécessaire de veiller à ce que l'« offre » de pistes cyclables et piétonnes soit disponible pour répondre aux besoins et aux itinéraires des navetteurs. Enfin, pour appuyer les objectifs de transport durable, les mesures de transport actif se concentreraient probablement sur le fait d'attirer les navetteurs de l'automobile privée plutôt que du transport en commun. Néanmoins, l'analyse donne un aperçu du marché potentiel pour le transfert de l'utilisation modale vers le transport actif.

Figure 112. Déplacements de conducteur d'automobile, passager d'automobile et en transport en commun qui sont cyclables ou praticables à pied, 2022



Résidents de la RMR de Gatineau

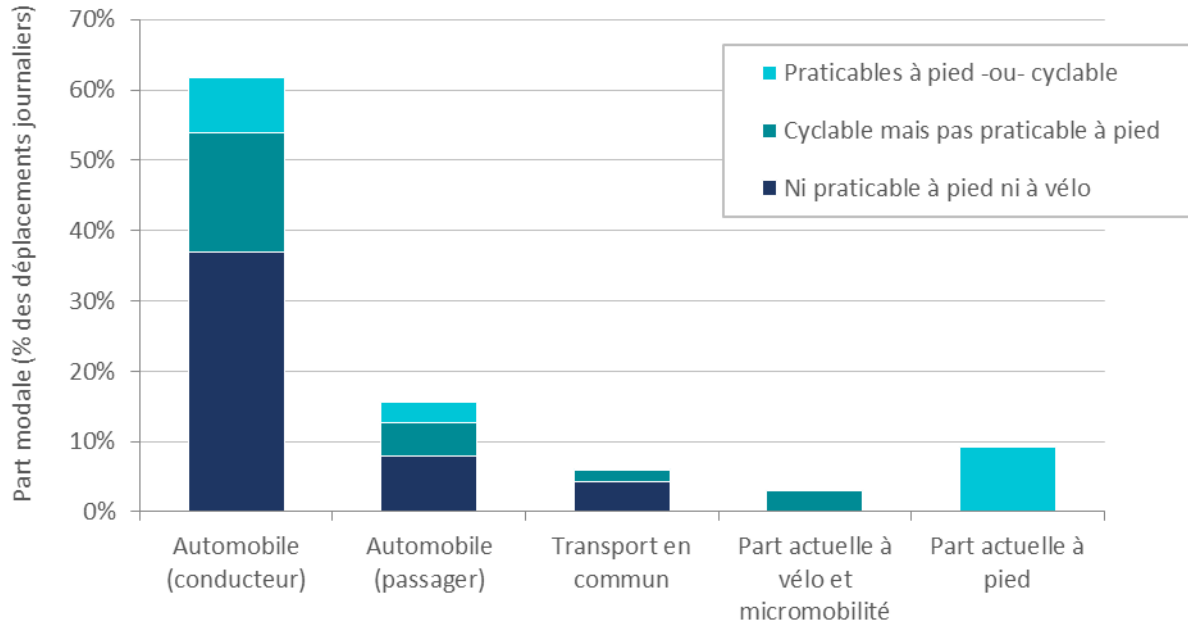


Tableau 59. Déplacements des conducteurs d'automobiles qui sont cyclables ou praticables à pied selon la sous-zone, 2022

	Aire d'étude	Région		Ottawa					Gatineau			
		Ottawa	RMR de Gatineau	Cœur de centre-ville	Secteur urbain intérieur	Zone urbaine extérieure / Ceinture de verdure	Banlieue	Zone rurale	Centre-ville de Gatineau	Pôles urbains	Rreste de Gatineau	Reste de la RMR
Nombre total de déplacements	3 198 900	2 417 700	781 300	190 100	430 300	661 500	918 500	217 300	26 400	62 800	560 300	131 700
Déplacements des conducteurs d'automobiles	1 777 400	1 295 300	482 100	47 700	187 800	365 800	543 200	150 800	10 400	39 700	339 200	92 800
Part modale des conducteurs d'automobiles	56 %	54 %	62 %	25 %	44 %	55 %	59 %	69 %	39 %	63 %	61 %	70 %
Déplacements cyclables	770 700	576 600	194 100	22 500	101 600	180 900	241 600	30 000	5 700	17 800	150 700	19 900
Pourcentage des déplacements des conducteurs d'automobiles	43 %	45 %	40 %	47 %	54 %	49 %	44 %	20 %	55 %	45 %	44 %	21 %
Potentiel de la part modale	24 %	24 %	25 %	12 %	24 %	27 %	26 %	14 %	22 %	28 %	27 %	15 %
Déplacements praticables à pied	227 500	166 500	61 000	6 100	30 100	51 700	68 600	10 000	1 600	6 900	46 100	6 400
Pourcentage des déplacements des conducteurs d'automobiles	13 %	13 %	13 %	13 %	16 %	14 %	13 %	7 %	16 %	17 %	14 %	7 %
Potentiel de la part modale	7 %	7 %	8 %	3 %	7 %	8 %	7 %	5 %	6 %	11 %	8 %	5 %

Tableau 60. Déplacements des personnes en transport en commun qui sont cyclables ou praticables à pied selon la sous-zone, 2022

	Aire d'étude	Région		Ottawa					Gatineau			
		Ottawa	RMR de Gatineau	Cœur de centre-ville	Secteur urbain intérieur	Zone urbaine extérieure / Ceinture de verdure	Banlieue	Zone rurale	Centre-ville de Gatineau	Pôles urbains	Rreste de Gatineau	Reste de la RMR
Nombre total de déplacements	3 198 900	2 417 700	781 300	190 100	430 300	661 500	918 500	217 300	26 400	62 800	560 300	131 700
Déplacements de personnes en transport en commun *	243 294	196 301	46 993	23 181	42 418	64 226	61 976	4 500	3 296	3 890	37 224	2 583
Part modale du transport en commun	7,6 %	8,1 %	6,0 %	12,2 %	9,9 %	9,7 %	6,7 %	2,1 %	12,5 %	6,2 %	6,6 %	2,0 %
Déplacements cyclables	88 300	75 000	13 300	14 400	23 500	22 600	13 800	600	1 700	700	10 600	300
Pourcentage des déplacements en transport en commun	36,3 %	38,2 %	28,4 %	62,3 %	55,4 %	35,2 %	22,3 %	13,6 %	52,7 %	18,8 %	28,5 %	10,0 %
Potentiel de la part modale	2,8 %	3,1 %	1,7 %	7,6 %	5,5 %	3,4 %	1,5 %	0,3 %	6,6 %	1,2 %	1,9 %	0,2 %
Déplacements praticables à pied	8 400	7 200	1 200	2 300	1 800	1 900	1 000	200	300	100	800	0
Pourcentage des déplacements en transport en commun	3,4 %	3,7 %	2,5 %	9,7 %	4,2 %	3,0 %	1,6 %	4,4 %	8,0 %	2,8 %	2,1 %	0,0 %
Potentiel de la part modale	0,3 %	0,3 %	0,1 %	1,2 %	0,4 %	0,3 %	0,1 %	0,1 %	1,0 %	0,2 %	0,1 %	0,0 %

* Comprend tous les modes de transport en commun combinés.

4.13 Utilisation du véhicule et covoiturage

L'occupation du véhicule est un indicateur de l'efficacité de l'utilisation du véhicule, c'est-à-dire si les véhicules sont occupés par le conducteur seul ou transportent également des passagers. La figure 113 indique le nombre d'occupants dans les véhicules personnels. Le tableau 61 fournit une comparaison avec 2011.⁷⁶

Les déplacements avec un seul occupant (conducteur seulement) ont dominé. Les trois quarts des déplacements en véhicule étaient occupés uniquement par le conducteur (71,6 %). Un autre cinquième avait deux occupants (21,7 %), les 6,7 % restants transportant trois occupants ou plus. Ensemble, ces **déplacements multi-personnes représentaient un peu moins de la moitié de tous les déplacements-personnes effectués par automobile (47,8 %).** Il s'agit d'une légère diminution par rapport à la part de 49,9 % des déplacements-personnes en 2011. **La part des déplacements avec un occupant unique a légèrement augmenté entre 2011 et 2022.**

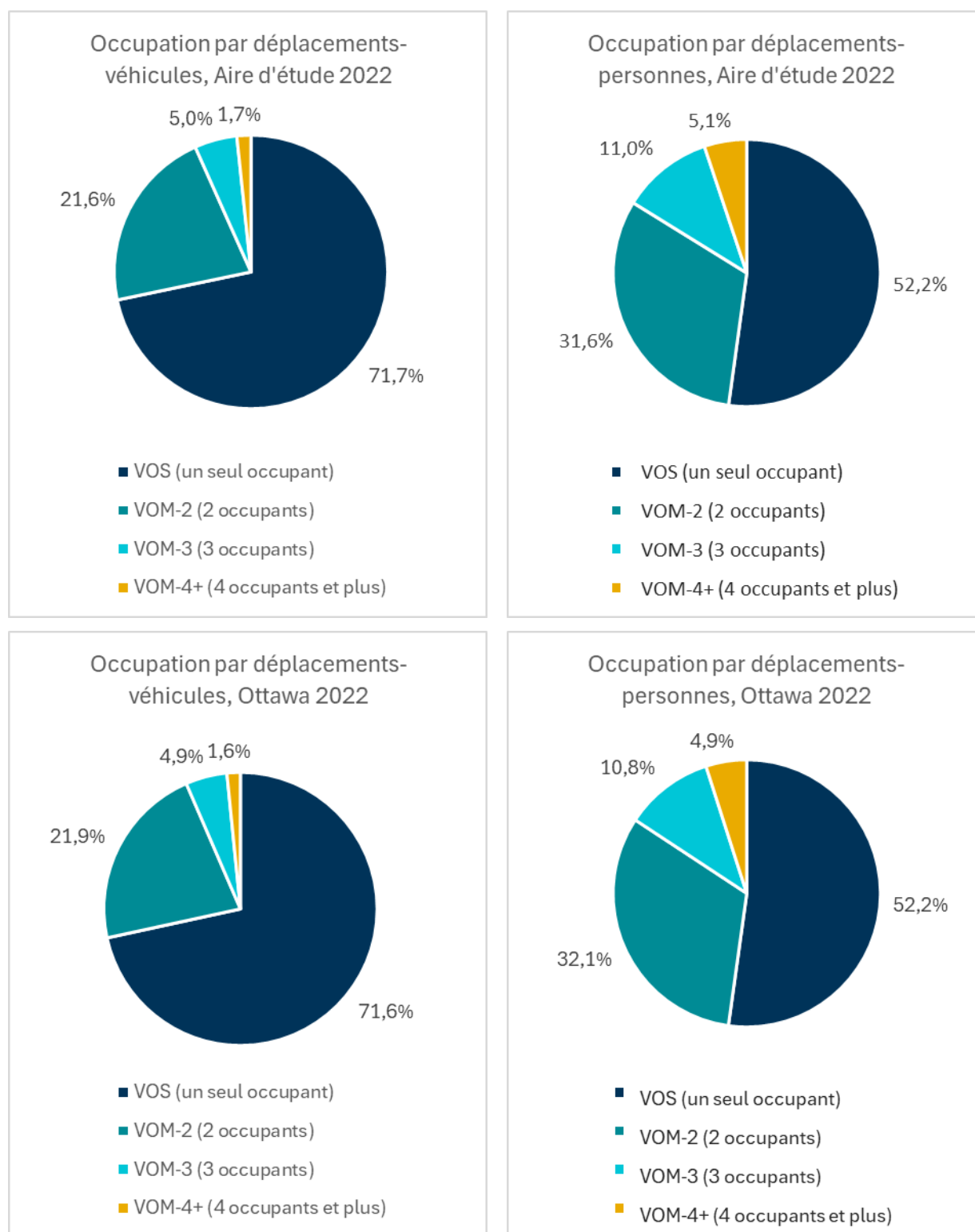
Les tendances étaient similaires chez les résidents de la RMR d'Ottawa et de Gatineau, avec quelques fluctuations.

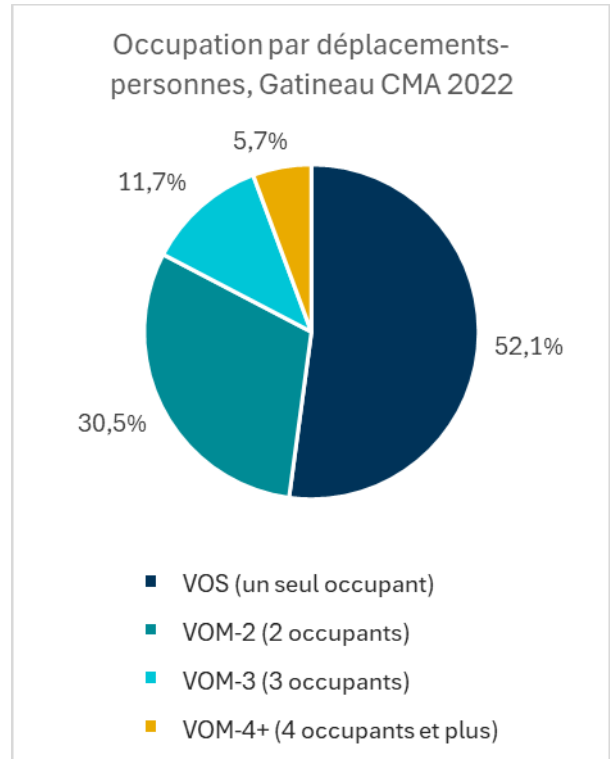
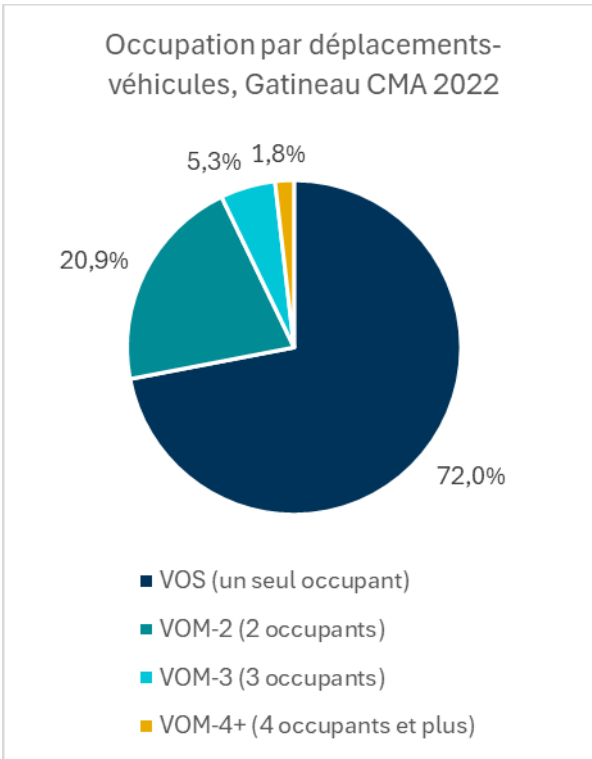
L'occupation moyenne des véhicules dans l'aire d'étude était de 1,37 personne par véhicule, ce qui représente une légère baisse par rapport à la moyenne de 2011 de 1,40 personne par véhicule.⁷⁷ Ces chiffres reflètent une baisse correspondante chez les utilisateurs d'automobiles d'Ottawa. Le taux d'occupation des véhicules des usagers de l'automobile de la RMR de Gatineau était légèrement plus élevé, s'établissant en moyenne à 1,38 personne par véhicule en 2022 : une baisse modeste par rapport à 1,39 personne par véhicule en 2011.

⁷⁶ On a demandé aux participants à l'enquête qui ont indiqué être le conducteur d'un déplacement en automobile le nombre de personnes se trouvaient dans le véhicule. Veuillez noter que la question n'a été posée qu'au répondant principal. Les répondants n'ont pas pu déclarer ces informations pour les autres personnes du ménage.

⁷⁷ Il convient de noter que ces taux ont été dérivés des réponses à l'enquête. Ces occupations peuvent inclure de très jeunes enfants dans le ménage du répondant, dont les déplacements n'ont pas été étudiés. Elles peuvent également inclure les covoiturages effectués avec des personnes d'autres ménages, dont les déplacements n'ont été étudiés que si ce ménage a également été échantillonné.

Figure 113. Moyenne journalière du taux d'occupation des véhicules en semaine, 2022





Question posée uniquement au répondant principal de l'enquête. Tous les calculs d'occupation incluent le conducteur.

Tableau 61. Détails de la moyenne journalière de l'occupation déclarée des véhicules, 2011 et 2022

Occupation du véhicule (aire d'étude)	Déplacements- véhicules	Pourcentage en 2022	<i>Pourcentage en 2011</i>	Déplacements- personnes	Pourcentage en 2022	<i>Pourcentage en 2011</i>
VOS (1 occupant)	773 500	71,6 %	70,2 %	773 500	52,2 %	50,1 %
VOM-2 (2 occupants)	234 400	21,7 %	22,3 %	468 800	31,6 %	31,9 %
VOM-3 (3 occupants)	54 500	5,0 %	5,3 %	163 600	11,0 %	11,4 %
VOM-4+ (4 occupants ou plus)	18 000	1,7 %	2,2 %	76 300	5,1 %	6,6 %
Nombre total	1 080 400	100,0 %	100,0 %	1 482 200	100,0 %	100,0 %
Occupation du véhicule (Ottawa)	Déplacements- véhicules	Pourcentage en 2022	<i>Pourcentage en 2011</i>	Déplacements- personnes	Pourcentage en 2022	<i>Pourcentage en 2011</i>
VOS (1 occupant)	555 200	71,5 %	69,9 %	555 200	52,2 %	49,7 %
VOM-2 (2 occupants)	170 500	22,0 %	22,6 %	341 000	32,1 %	32,2 %
VOM-3 (3 occupants)	38 200	4,9 %	5,3 %	114 700	10,8 %	11,4 %
VOM-4+ (4 occupants ou plus)	12 400	1,6 %	2,2 %	52 600	4,9 %	6,7 %
Nombre total	776 300	100,0 %	100,0 %	1 063 400	100,0 %	100,0 %
Occupation du véhicule (RMR de Gatineau)	Déplacements- véhicules	Pourcentage en 2022	<i>Pourcentage en 2011</i>	Déplacements- personnes	Pourcentage en 2022	<i>Pourcentage en 2011</i>
VOS (1 occupant)	218 300	71,8 %	71,2 %	218 300	52,1 %	51,3 %
VOM-2 (2 occupants)	63 900	21,0 %	21,4 %	127 800	30,5 %	30,8 %
VOM-3 (3 occupants)	16 300	5,4 %	5,3 %	48 900	11,7 %	11,5 %
VOM-4+ (4 occupants ou plus)	5 600	1,8 %	2,1 %	23 700	5,7 %	6,3 %
Nombre total	304 100	100,0 %	100,0 %	418 700	100,0 %	100,0 %

Toutes les valeurs proviennent de l'enquête 2022, à l'exception des valeurs en italique, qui sont incluses dans l'enquête 2011 à des fins de comparaison.

Les déplacements en véhicule comprennent les déplacements avec le mode principal du conducteur d'automobile ainsi que les déplacements en transport en commun avec un mode d'accès du conducteur d'automobile.

Les déplacements de personnes indiquent le nombre total de personnes transportées par les déplacements en véhicules, y compris les conducteurs d'automobiles.

VOS= véhicule à occupation simple, VOM = véhicule à occupation multiple.

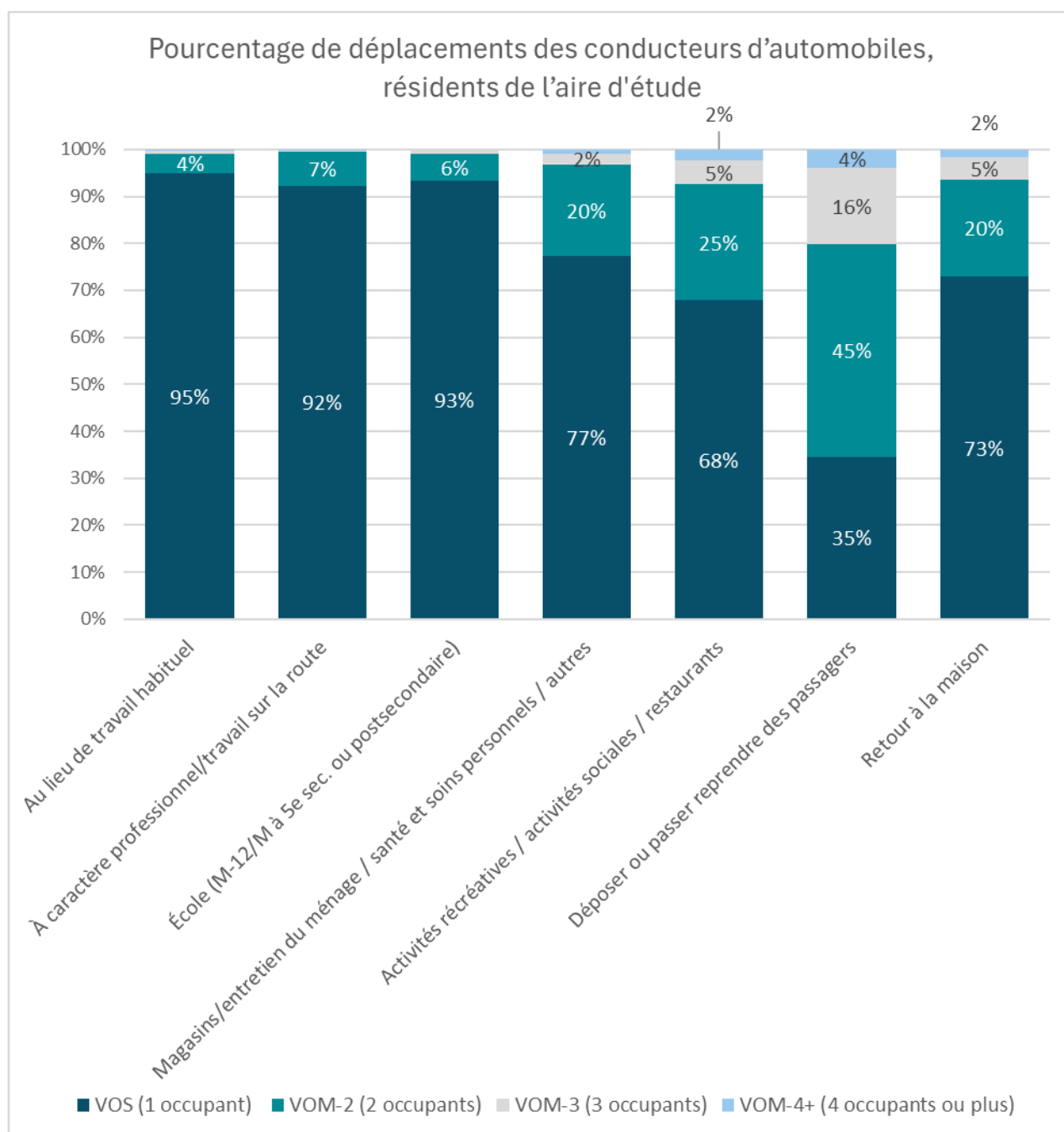
Question posée uniquement au répondant principal de l'enquête. Tous les calculs d'occupation incluent le conducteur.

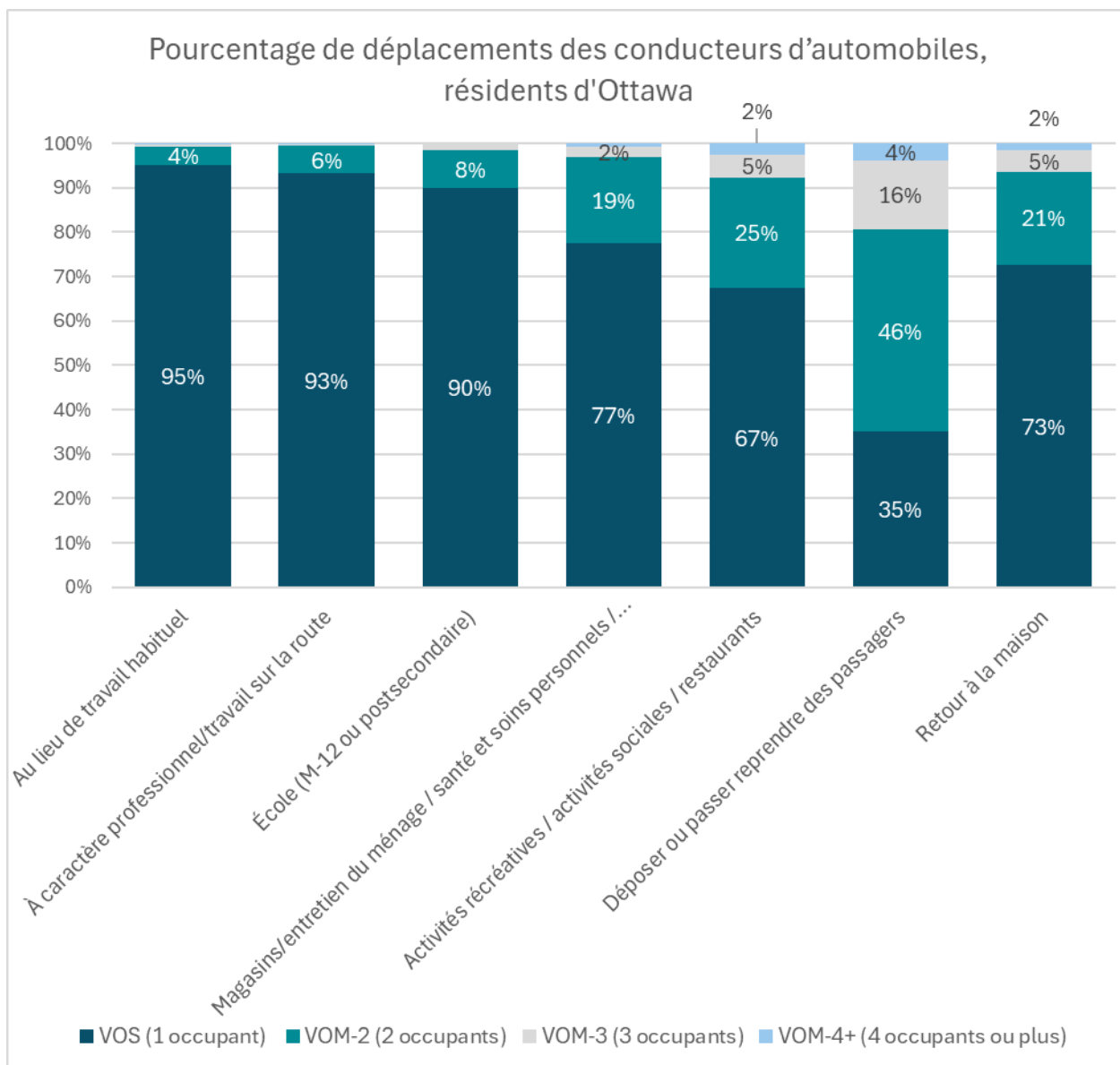
La figure 114 fournit une ventilation selon le motif de déplacement. Tous les calculs d'occupation incluent le chauffeur. On observe que :

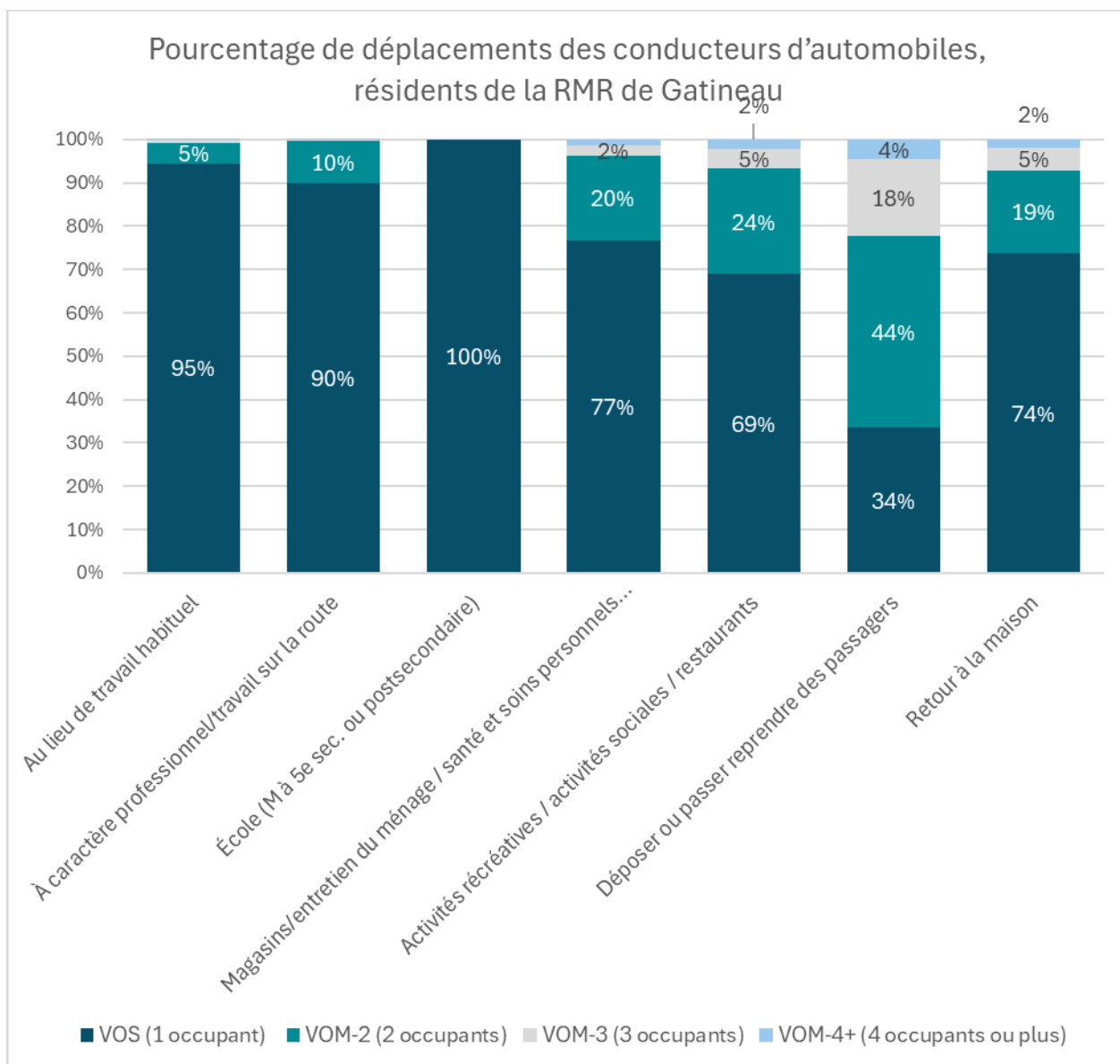
- La grande majorité (92 % - 95 %) des déplacements de navettage en voiture dans l'aire d'étude ou à caractère professionnel ont été effectués en tant que déplacements d'un occupant unique.
- Les activités qui impliquent généralement (mais pas exclusivement) d'autres personnes ont eu une plus grande proportion de déplacements en véhicule à forte occupation. Il s'agissait notamment de 23 % des déplacements, pour se rendre à des magasins, pour des affaires personnelles et « autres » et de 32 % des déplacements récréatifs, sociaux et pour se rendre au restaurant. Il n'est pas surprenant que les déplacements de service aux passagers (pour passer prendre ou déposer des passagers) aient la plus forte proportion de déplacements à forte occupation, avec 65 % (les 35 % restants étant des déplacements à occupation unique pour passer prendre un ou plusieurs passagers). Dans l'ensemble, 27 % des déplacements en véhicule de retour au domicile impliquaient plusieurs occupants.
- Les déplacements à forte occupation étaient principalement des déplacements à deux passagers (VOM-2). Les déplacements des services aux passagers présentaient les proportions les plus élevées de déplacements avec plus d'occupants, à 16 % des déplacements avec le VOM-3 et à 4 % des déplacements avec le VOM-4 +.

Les profils étaient en grande partie les mêmes pour les résidents de la RMR d'Ottawa et de Gatineau, avec quelques variations : Les résidents de la RMR de Gatineau ont eu des proportions modérément plus élevées de déplacements à caractère professionnel à plusieurs occupants, et 100 % de tous les déplacements scolaires en automobile (de la maternelle à la cinquième année du secondaire et EPS) ont été effectués en tant que déplacements à occupant unique.

Figure 114. Taux d'occupation des véhicules selon le motif de déplacement, 2022







Seul un petit pourcentage de tous les déplacements des conducteurs d'automobiles à leur propre école se font à l'école dispensant un enseignement de la maternelle à la cinquième année du secondaire. Les déplacements des conducteurs d'automobiles pour passer prendre ou déposer les enfants à l'école sont incluses dans la catégorie « Service aux passagers » (ainsi que d'autres types de destinations associées aux déplacements des services aux passagers)

Question posée uniquement au répondant principal de l'enquête. Tous les calculs d'occupation incluent le conducteur.

La figure 115 fournit une ventilation selon l'heure de la journée. Tous les calculs d'occupation incluent le conducteur. On observe que :

- Les déplacements en véhicule avec un occupant unique ont dominé toutes les heures de la journée dans l'aire d'étude, bien que les taux d'occupation aient varié selon l'heure de la journée.
- Les taux de déplacements en véhicules des occupants multiples étaient les plus bas en début de journée (nuit), avec 13 % de tous les déplacements en voiture. Ils étaient les plus élevés en soirée, avec 36 % de tous les déplacements en voiture, ce qui correspond aux activités qui impliquent généralement d'autres personnes, comme les déplacements récréatifs, sociaux et pour se rendre au restaurant.
- Les taux de déplacements en véhicule à occupation multiple pendant la période de pointe étaient similaires les uns aux autres, avec 29 % pendant la période de pointe du matin et à 31 % pendant la période de pointe de l'après-midi. Les taux de déplacements des occupants multiples en milieu de journée étaient modérément inférieurs, avec 23 % de tous les déplacements en voiture.
- Les deux périodes de pointe ont enregistré les proportions les plus élevées de déplacements de plus de 3 occupants, soit 9 % de tous les déplacements au cours de ces périodes. Ces taux plus élevés correspondaient aux déplacements pour passer prendre et déposer les personnes associées aux navettages pour se rendre au travail et à l'école.

Les profils étaient généralement similaires pour les résidents d'Ottawa et de la RMR de Gatineau, avec quelques fluctuations – comme une proportion légèrement plus faible de déplacements en voiture seule pendant les périodes de pointe du matin et du soir.

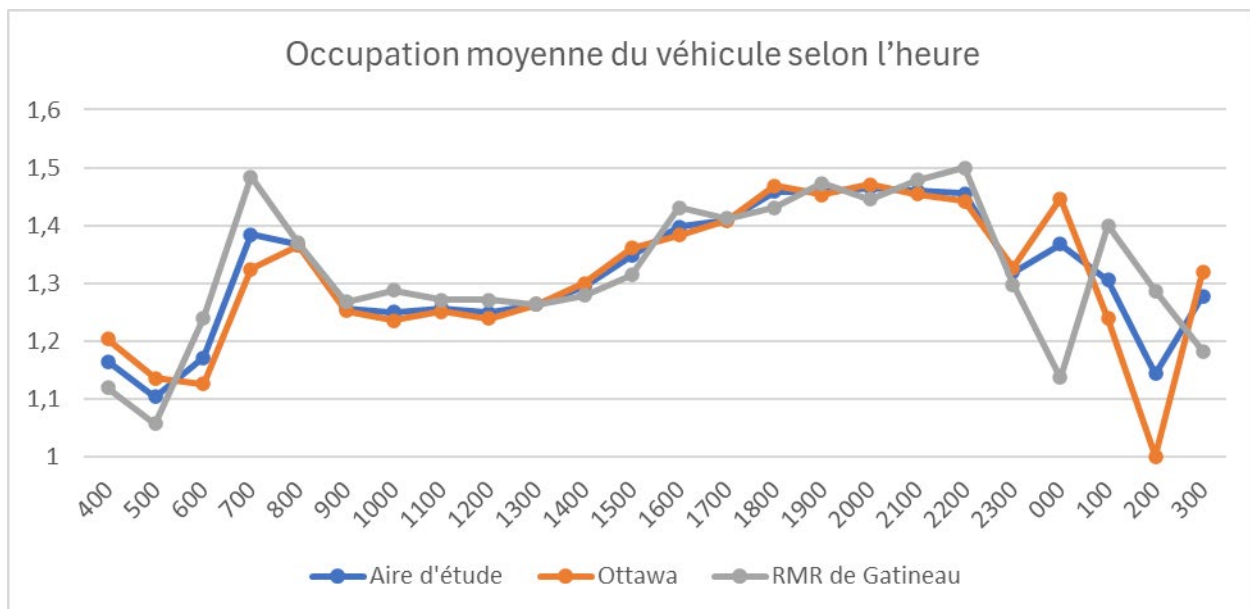
Figure 115. Occupation du véhicule selon l'heure de la journée, 2022



Question posée uniquement au répondant principal de l'enquête. Tous les calculs d'occupation incluent le conducteur. Les pourcentages inférieurs à 2 % ne sont pas étiquetés.

La figure 116 trace les taux moyens d'occupation des véhicules selon l'heure de la journée, en fonction de l'heure de début du déplacement. Avec quelques fluctuations, les taux moyens étaient généralement similaires chez les résidents d'Ottawa et les résidents de la RMR de Gatineau. Les exceptions notables comprenaient un pic plus précoce des taux de pointe du matin chez les résidents de la RMR de Gatineau dans l'heure à partir de 7 h, comparativement au taux d'occupation de pointe d'Ottawa dans l'heure à partir de 8 h. Il y avait également des variations dans les taux d'occupation élevés et faibles dans les heures de nuit.

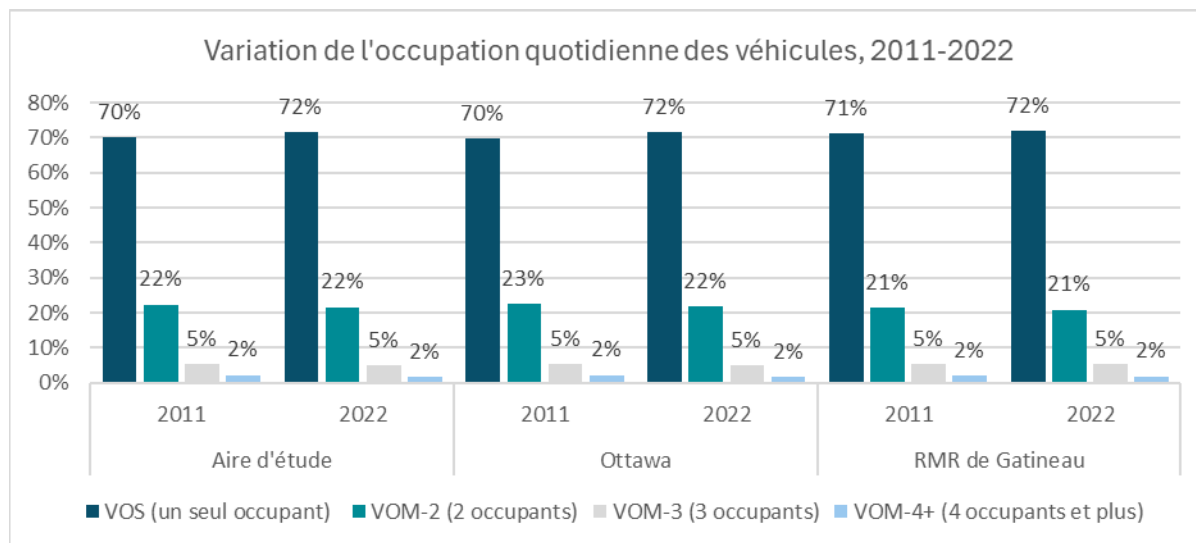
Figure 116. Occupation moyenne des véhicules selon l'heure de début de déplacement, 2022



Question posée uniquement au répondant principal de l'enquête. Tous les calculs d'occupation incluent le conducteur.

La figure 117 montre comment l'occupation d'automobile a changé au fil du temps. Les répartitions des déplacements à occupation unique et à forte occupation étaient en grande partie similaires au fil du temps et entre les juridictions. Cependant, la proportion de déplacements en véhicule à un occupant unique a légèrement augmenté dans les deux juridictions, avec une légère réduction correspondante des déplacements en VOM-2.

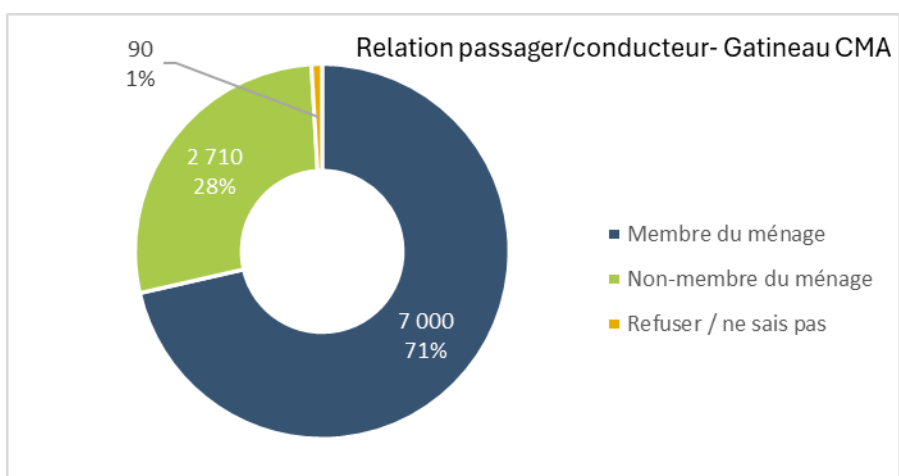
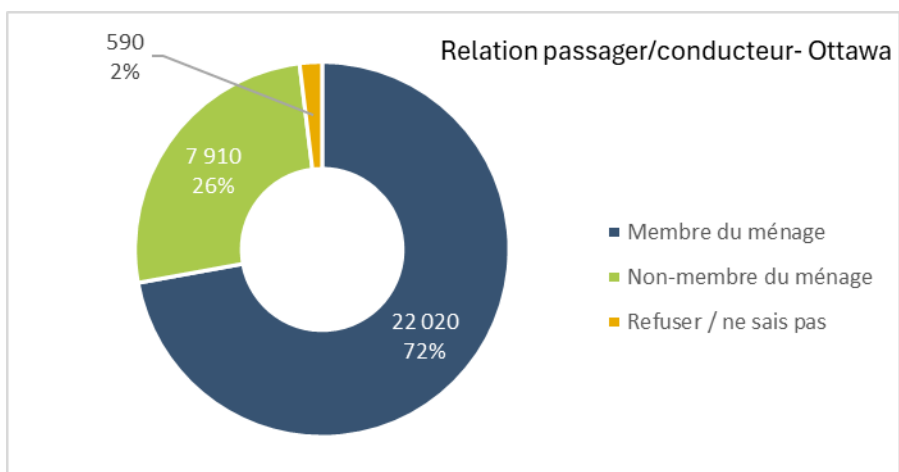
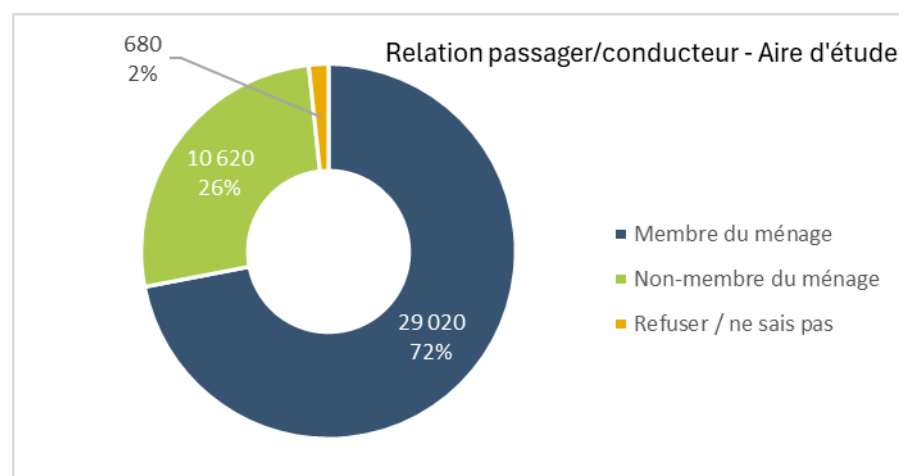
Figure 117. Variation de l'occupation journalière des véhicules, 2011-2022



Question posée uniquement au répondant principal de l'enquête. Tous les calculs d'occupation incluent le conducteur.

La figure 118 présente la relation du passager avec le conducteur (membre du même ménage, collègue de travail ou d'étude, autre ou refuse de répondre / ne sait pas). Cela est utile pour comprendre les caractéristiques du covoiturage « réel », c'est-à-dire pour les personnes qui ne sont pas membres du même ménage. La question était posée chaque fois qu'un déplacement de passager d'automobile était enregistré. La plupart des déplacements de passagers d'automobiles ont été effectués avec un membre du même ménage (72 % dans l'aire d'étude). Un peu plus du quart de tous les déplacements ont été effectuées avec des conducteurs d'un autre ménage – 26 % chez les résidents d'Ottawa et dans l'ensemble de l'aire d'étude, et un taux légèrement plus élevé de 28 % chez les résidents de la RMR de Gatineau.

Figure 118. Relation passager/conducteur, pourcentage de passagers journaliers pour se rendre au travail, à caractère professionnel, ou pour se rendre à un établissement d'enseignement postsecondaire, 2022



4.14 Autopartage

L'enquête 2022 a introduit une question sur l'autopartage. Comme indiqué dans la section 3.7.5, une petite proportion de la population, environ 1,9 % des personnes de 16 ans et plus, possède une adhésion à un service d'autopartage. La proportion de déplacements effectués à l'aide d'un véhicule d'autopartage était encore plus faible, à environ 0,2 % dans l'ensemble, la même proportion étant observée pour les résidents de la RMR d'Ottawa et de Gatineau. Un autre 0,2 % de tous les déplacements de conducteurs d'automobiles ont été déclarés comme utilisant un véhicule emprunté, un véhicule de location ou un véhicule professionnel non gardé à la maison.

Parmi les déplacements effectués avec un véhicule d'autopartage, 69 % ont été effectués par des personnes vivant dans des ménages sans véhicule domestique, les autres 31 % ont été effectués par des personnes vivant dans des ménages avec au moins un véhicule (cette proportion étant de 22 % pour les résidents d'Ottawa et de 51 % pour les résidents de la RMR de Gatineau). Cela suggère que certains résidents utilisent les services d'autopartage comme alternative à l'achat d'un véhicule supplémentaire.

Tableau 62. Caractéristiques d'autopartage, 2022

Déplacements des conducteurs d'automobiles	Aire d'étude	Ottawa	RMR de Gatineau	Aire d'étude	Ottawa	RMR de Gatineau
	Nombre de déplacements des conducteurs d'automobiles			Pourcentage de déplacements des conducteurs d'automobiles		
Nombre total des déplacements des conducteurs d'automobiles	1 774 700	1 293 800	481 000	100 %	100 %	100 %
Effectué à l'aide d'un véhicule d'autopartage	3 100	2 100	900	0,2 %	0,2 %	0,2 %
Effectué par une personne dans le ménage sans aucun véhicule	2 100	1 600	500	0,1 %	0,1 %	0,1 %
Effectué par une personne dans le ménage avec au moins un véhicule	1 000	500	500	0,1 %	0,04 %	0,1 %
Effectué à l'aide d'un véhicule emprunté, d'une voiture de location ou d'un véhicule professionnel non gardé à la maison (par une personne dans un ménage sans véhicule)	3 400	2 200	1 200	0,2 %	0,2 %	0,2 %

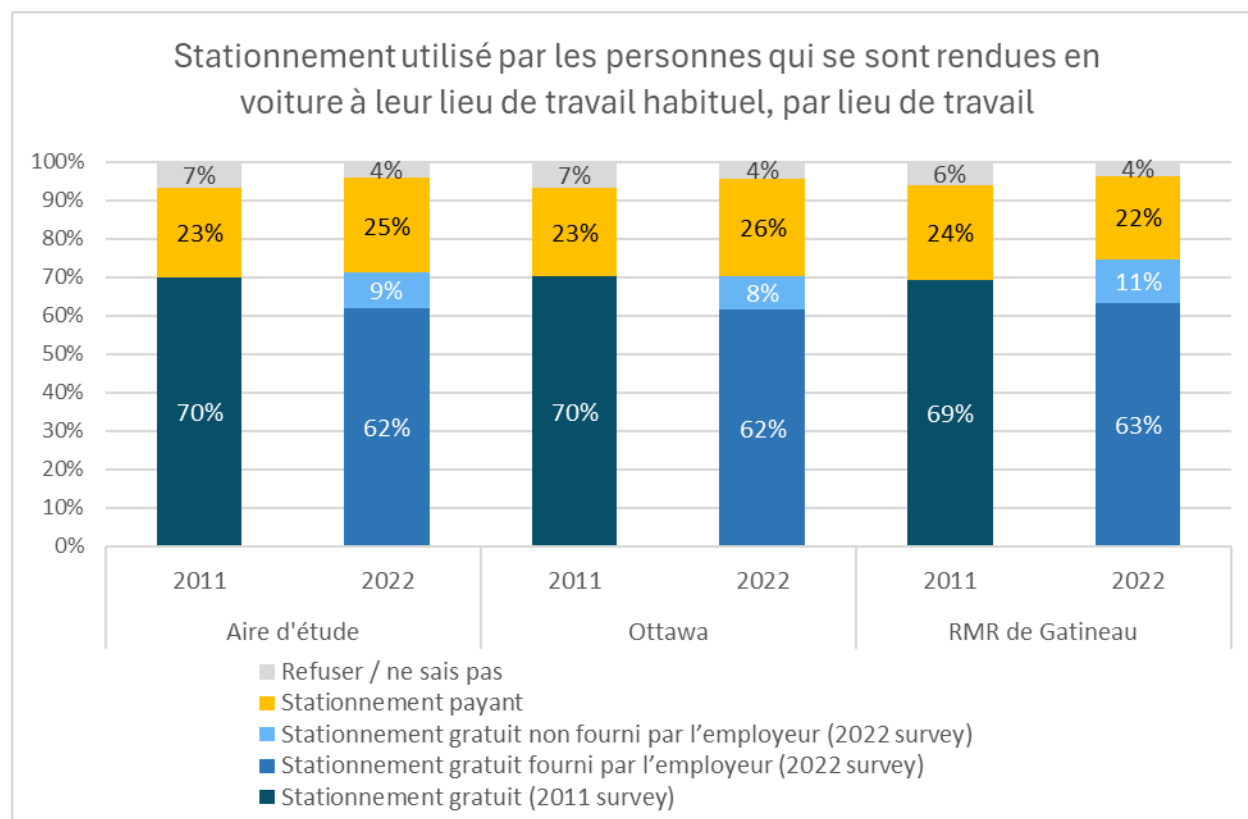
On a demandé aux membres des services d'autopartage qui ont déclaré des déplacements de conducteurs d'automobiles si les déplacements avaient été effectués à l'aide d'un véhicule d'autopartage. On a demandé aux personnes vivant dans des ménages sans véhicule qui ont déclaré avoir effectué des déplacements de conducteur d'automobile si les déplacements avaient été effectués à l'aide d'un véhicule d'autopartage ou d'un véhicule emprunté, de location ou professionnel. Les personnes qui vivaient dans des ménages avec des véhicules et qui n'avaient pas d'abonnement à un service d'autopartage n'ont pas été interrogées sur le type de véhicule utilisé pour leurs déplacements de conducteur d'automobile (c'est-à-dire que l'utilisation d'un véhicule domestique est supposée), par conséquent, l'incidence réelle des déplacements avec des véhicules empruntés / de location / professionnels non gardés à la maison peut en fait être un peu plus élevée que dans le tableau.

4.15 Frais de stationnement

La figure 119 résume le type de stationnement utilisé par les personnes qui se sont rendues en voiture à leur lieu de travail habituel. Les choix étaient un stationnement gratuit fourni par l'employeur, un stationnement gratuit non fourni par l'employeur et un stationnement payant. Le graphique compare les résultats de 2022 et de 2011, en notant que l'enquête actuelle n'a pas demandé aux répondants de quantifier le coût réel du stationnement en raison de rapports problématiques dans le passé.

La figure montre qu'environ un conducteur sur quatre de l'aire d'étude (25 %) a payé pour le stationnement en 2022, en légère hausse par rapport à 23 % en 2011. Environ 4 % des conducteurs ont refusé de répondre ou ne le savaient pas. Parmi les 71 % restants, la majorité (62 %) ont déclaré que leur employeur fournissait un stationnement gratuit, tandis que les 9 % restants ont déclaré qu'ils disposaient d'un stationnement gratuit qui n'était pas fourni par l'employeur. Bien que la proportion totale de stationnement gratuit soit presque identique à celle de 2011 (70 %), les différences dans la façon dont la question a été posée cette année-là empêchent une ventilation significative entre le stationnement gratuit fourni par l'employeur et le stationnement gratuit non fourni par l'employeur. Les proportions pour les deux années étaient similaires dans les deux juridictions, avec un taux légèrement inférieur de stationnement payant (22 %) dans la RMR de Gatineau par rapport à Ottawa (26 %), des taux de stationnement gratuit offert par l'employeur légèrement plus élevés (63 % contre 62 %) et des taux de stationnement gratuit non fournis par l'employeur modérément supérieurs (11 % contre 8 %).

Figure 119. Frais de stationnement, lieu de travail habituel, 2011 et 2022



4.16 Caractéristiques de déplacement mises en évidence

Le tableau 63 fournit un tableau récapitulatif autonome qui combine les indicateurs clés des sections précédentes sur les caractéristiques de déplacement. Il s'agit d'une simple référence à des faits clés, sans commentaire supplémentaire. Les colonnes d'Ottawa et de la RMR de Gatineau fournissent des statistiques sur les résidents de ces zones, sauf pour les déplacements en transport en commun selon l'origine du déplacement, qui est basée sur l'origine du déplacement en transport en commun.

Tableau 63. Résumé des principales caractéristiques du déplacement

	Aire d'étude		Ottawa		RMR de Gatineau	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Nombre	Nombre	Pourcentage
Nombre total de déplacements	3 198 900	100 %	2 417 700	76 %	781 300	24 %
Déplacements / personne	2,47		2,50		2,35	
Mode						
Automobile (conducteur)	1 777 400	56 %	1 295 300	54 %	482 100	62 %
Automobile (passager)	490 700	15 %	368 900	15 %	121 800	16 %
Transport en commun	243 300	8 %	196 300	8 %	47 000	6 %
Autobus scolaire	122 300	4 %	89 000	4 %	33 300	4 %
Vélo + micromobilité	117 000	4 %	94 200	4 %	22 900	3 %
Déplacement à pied	427 000	13 %	355 800	15 %	71 300	9 %
Autre	21 200	1 %	18 200	1 %	3 000	0 %
Déplacements en transport en commun par origine de déplacement ⁷⁸	243 100	8 %	203 400	8 %	39 700	5 %
Motif de déplacement						
Déplacements pour se rendre au lieu de travail	400 313	13 %	295 677	12 %	104 637	13 %
Établissement d'enseignement postsecondaire	62 326	2 %	46 088	2 %	16 238	2 %
École de la maternelle à la douzième année/de la maternelle à la cinquième année du secondaire	189 686	6 %	141 625	6 %	48 062	6 %
Magasinage et courses ménagères	408 939	13 %	313 119	13 %	95 819	12 %
Soins de santé et soins personnels	91 624	3 %	69 234	3 %	22 389	3 %
Sorties dans les cafés-restaurants	121 525	4 %	95 006	4 %	26 519	3 %
Activités sociales	114 388	4 %	83 457	3 %	30 931	4 %
Activités récréatives	187 522	6 %	147 402	6 %	40 120	5 %
Déplacements pour passer prendre ou déposer un passager	261 064	8 %	193 329	8 %	67 735	9 %
Déplacement pour retourner au domicile	1 323 578	41 %	1 002 201	41 %	321 377	41 %
Autre	37 946	1 %	30 512	1 %	7 432	1 %

⁷⁸ Les déplacements en transport en commun par origine de déplacement excluent 200 déplacements en transport en commun provenant de l'extérieur de l'aire d'étude. Le groupe du mode « transport en commun » comprend les services d'autobus de transport en commun locaux, le TLR et les « autres autobus/minibus ».

	Aire d'étude		Ottawa		RMR de Gatineau	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Nombre	Nombre	Pourcentage
Distance moyenne par mode						
Automobile (conducteur)	10,2 km	9,8 km	11,3 km	10,2 km	9,8 km	
Automobile (passager)	8,6 km	8,5 km	9 km	8,6 km	8,5 km	
Transport en commun	12,2 km	12,3 km	12,1 km	12,2 km	12,3 km	
Vélo + micromobilité	4,6 km	4,5 km	5,3 km	4,6 km	4,5 km	
Déplacement à pied	1 km	1 km	1 km	1 km	1 km	
Conducteur d'automobile accessible à pied	227 500	13 %	166 500	13 %	61 000	13 %
Conducteur d'automobile cyclable	770 700	43 %	576 600	45 %	194 100	40 %
Nombre moyen d'occupants du véhicule	1,4		1,4		1,4	

4.17 Résumé : principaux points à retenir

Ce chapitre se termine par des points à retenir sélectionnés à partir de l'examen des caractéristiques de déplacements de l'enquête 2022 et, le cas échéant, des comparaisons avec les enquêtes précédentes. Les principaux points à retenir sont présentés ci-dessous :

1. **Le nombre total de déplacements journaliers dans l'aire d'étude a augmenté par rapport à 2011, mais seulement légèrement** à 2,9 %, soit moins que l'augmentation de 11 % et plus de la population de l'aire d'étude, des travailleurs, des ménages et des véhicules. Les résidents d'Ottawa ont enregistré une augmentation de 0,7 % tandis que les résidents de la RMR de Gatineau ont enregistré une augmentation de 10,3 % des déplacements journaliers.
2. **Les taux moyens de déplacements journaliers dans l'aire d'étude ont baissé de 8 % à 2,47 déplacements par personne et à 5,23 déplacements par ménage** (contre 2,67 et 5,70, respectivement, en 2011). Les taux de déplacement variaient selon la sous-zone, selon les caractéristiques du ménage telles que la composition du ménage, le type de logement, le niveau de revenu et la disponibilité des véhicules, et selon les caractéristiques démographiques telles que le statut professionnel, le groupe d'âge et le genre. La baisse des taux de déplacements s'explique en grande partie par une réduction du navettage pour se rendre au travail.
3. **Même avec les changements liés à la pandémie dans le travail hybride et d'autres activités à distance tout au long de la journée, les deux périodes de pointe des navetteurs ont toujours généré les plus grands volumes de déplacements.** Cela a été motivé par le navettage pour se rendre au travail et à l'école. La période de pointe du matin était plus nette que la période de pointe de l'après-midi ; la période de pointe de l'après-midi avait des volumes globaux plus élevés et une longue queue.

4. **Plus des deux tiers des déplacements journaliers sont effectués en automobile** (avec 56 % de conducteurs d'automobiles et 15 % de passagers d'automobiles). 8 % des déplacements journaliers se font en transports en commun. 17 % des déplacements sont effectués par des moyens de transport actifs, dont 13 % à pied, et 4 % à vélo ou à vélo électrique.
5. **Les déplacements en automobile sont restés dominants mais stables à 71 %.** La part des déplacements en transport actif est passée de 12 % en 2011 à 17 %. **La part des déplacements en transport public a diminué**, passant de 13 % en 2011 à 8 %, ce qui correspond à l'augmentation du travail et de la scolarité à distance, les déplacements en transport public déclarés dans l'enquête ayant baissé de 39 %. Ces changements à l'échelle de l'aire d'étude reflétaient en grande partie les conditions à Ottawa. Cependant, **la RMR de Gatineau a connu une croissance plus accentuée des déplacements des conducteurs d'automobiles, des passagers d'automobiles, des transports actifs et des autobus scolaires qu'Ottawa**, en termes de pourcentage de croissance des volumes journaliers. En chiffres absolus, Ottawa a connu une augmentation beaucoup plus importante du nombre réel de déplacements actifs (+132 400) que la RMR de Gatineau (+35 100), mais numériquement moins de déplacements journaliers des conducteurs d'automobiles et des passagers d'automobiles.
6. **Parts modales variées selon la sous-zone.** Les déplacements en automobile ont dominé dans les zones rurales et les banlieues, tandis que les parts d'automobile étaient plus faibles et plus proches des centres-villes. Les parts de transport en commun étaient plus élevées dans les centres-villes. Les parts d'autobus scolaires étaient les plus élevées dans les zones rurales. Les parts de transport actif étaient les plus élevées chez les résidents du centre-ville. Les parts modales variaient également selon les caractéristiques du ménage et de la démographie, et selon l'heure de la journée.
7. **Plus d'un quart de tous les déplacements dans l'aire d'étude ont été effectués par des modes durables** (tous les modes confondus, excluant l'automobile).⁷⁹
8. **Les déplacements de navettage ont enregistré une baisse des chiffres de 2011 à 2022, tandis que les autres motifs ont connu une augmentation.** Les réductions des déplacements de navettage pour se rendre au travail et aux établissements d'enseignement postsecondaire sont compatibles avec les contractions induites par la pandémie dans les déplacements pour ces activités, bien que certaines de ces

⁷⁹ Aux fins du présent rapport, les « modes durables » regroupent les modes suivants : transport en commun, autobus scolaire, déplacement à pied et vélo/micromobilité. Cela diffère de la définition des modes durables utilisée par la Ville d'Ottawa dans d'autres contextes, qui comprend également le covoiturage.

réductions aient poursuivi les tendances qui ont commencé avant 2011 (bien qu'à des taux accélérés). Les déplacements pour se rendre aux écoles d'enseignement primaire et secondaire ont augmenté. Les déplacements pour se rendre aux magasins, restaurants, les déplacements sociaux, récréatifs, les soins de santé et personnels ont enregistré des augmentations en nombre.⁸⁰

9. **Les déplacements de navettage pour se rendre au travail et à l'école sont restés dominants, bien que leurs volumes de 2022 aient diminué par rapport à 2011. Les déplacements pour d'autres motifs ont augmenté, entraînant une légère augmentation globale du nombre total de déplacements journaliers de 3 % entre 2011 et 2022. Cependant, reflétant le taux de déplacements journaliers plus faible, cette augmentation était inférieure à celle des indicateurs démographiques clés de l'aire d'étude.**
10. **Plus d'un quart (29 %) de tous les ménages de l'aire d'étude ont reçu une livraison, de colis, de repas, d'autres articles ou des services.**
11. **Deux déplacements sur cinq en transport en commun (40 %) nécessitaient un transfert, le taux de transfert étant le plus élevé dans les banlieues d'Ottawa.** Les trois cinquièmes (60 %) des utilisateurs du transport en commun de l'aire d'étude n'ont parcouru qu'un seul itinéraire. La plupart (90 %) des usagers du transport en commun ont accédé au transport en commun à pied.
12. **La région intérieure d'Ottawa était le principal générateur et récepteur de déplacement à destination et en provenance d'autres secteurs.** Cependant, la plupart des volumes de déplacements inter-secteurs se sont considérablement contractés entre 2011 et 2022. Plus de secteurs ont enregistré des proportions plus élevées de déplacements internalisés en 2022, par rapport à 2011.
13. **Le nombre de déplacements-personnes interprovinciaux a continué de baisser, un plus grand nombre de déplacements restant à l'intérieur de chaque juridiction.** Les déplacements interprovinciaux représentaient une plus grande proportion de l'activité de déplacement des résidents de la RMR de Gatineau que celle des résidents d'Ottawa. En ce qui concerne les déplacements interprovinciaux des conducteurs d'automobiles et des passagers d'automobiles, les lieux de résidence dans la RMR de Gatineau étaient plus dispersés géographiquement que ceux d'Ottawa. Leurs destinations étaient également plus dispersées, bien que plus concentrées dans et

⁸⁰ Remarque: il convient d'être prudent lors de l'examen des augmentations des motifs autres que le navettage, car l'enquête de 2011 comportait un grand nombre de motifs « autres » qui n'ont pas été recodés en catégories spécifiques, alors que l'enquête de 2022 a vu la majorité des réponses « autres » recodées en catégories spécifiques. Bien qu'il y ait certainement eu des augmentations, l'ampleur de ces augmentations peut quelque peu surestimer les augmentations réelles.

autour du cœur du centre-ville d'Ottawa et de certains endroits de la région intérieure. Il en va de même pour les déplacements interprovinciaux en transport en commun, bien que les destinations de part et d'autre de la rivière soient beaucoup plus concentrées que celles des déplacements en automobile. Les lieux de résidence des cyclistes étaient également plus diversifiés chez les navetteurs de la RMR de Gatineau.

14. **Tous les modes motorisés ont enregistré des réductions absolues et proportionnelles des déplacements en période de pointe du matin dans les quartiers d'affaires du cœur du centre-ville.** Ces réductions étaient cohérentes avec l'augmentation du télétravail induit par la pandémie et d'autres activités. Les parts de déplacement à pied et de vélo et de micromobilité ont augmenté. Le nombre absolu de déplacements à pied a diminué (bien que moins que les modes motorisés, d'où l'augmentation de la part modale). Exceptionnellement, le vélo et la micromobilité ont connu une augmentation à la fois de la part modale et du nombre absolu de déplacements vers le cœur.
15. Les **distances moyennes des déplacements** se situaient dans les mêmes fourchettes que les moyennes de 2011. Les moyennes des conducteurs d'automobiles et des passagers d'automobiles étaient légèrement inférieures à celles de 2011. Les moyennes pour le transport en commun étaient plus élevées, tandis que les moyennes pour le déplacement à pied et le vélo étaient légèrement plus élevées. Les distances en automobile plus courtes peuvent refléter des changements d'activité qui se sont généralisés pendant la pandémie ou sont survenus plus récemment, tels que le passage au travail hybride, les achats en ligne, d'autres activités à distance, les conditions économiques, l'inflation et d'autres facteurs. **Les déplacements pour se rendre au travail étaient plus longs** que pour les autres motifs de déplacement.
16. **Environ les deux cinquièmes des déplacements de conducteurs d'automobiles se situaient dans les limites des distances parcourues par la plupart des cyclistes.** Cela signifie que ces déplacements pourraient potentiellement être effectués à vélo et en micromobilité plutôt qu'en voiture, toutes choses étant égales par ailleurs.
17. **Un travailleur sur quatre (25 %) ayant un lieu de travail habituel qui se rendait au travail en voiture payait pour le stationnement.** Parmi les autres, 62 % disposaient d'un stationnement gratuit fourni par leur employeur, le reste trouvant un stationnement gratuit ailleurs.
18. **L'occupation moyenne des véhicules était de 1,37 personne par véhicule,** en légère baisse par rapport à 2011. Près des trois quarts (72 %) de tous les déplacements en véhicule étaient occupées seulement par le conducteur.

5 CONCLUSION

Ce rapport détaille les conclusions de l'enquête *TRANS 2022 sur les déplacements origine-destination des ménages*. Il fournit un aperçu des tendances régionales en matière de déplacements de l'enquête de 2022, ventilées entre Ottawa et la RMR de Gatineau et par plusieurs sous-zones au sein de chaque juridiction. Le rapport identifie plusieurs changements dans les habitudes de déplacement depuis la dernière enquête (2011).

Les plus évidents étaient des taux de déplacements journaliers plus bas et une augmentation du travail à domicile (même si de nombreux travailleurs passent à un environnement de travail hybride post-pandémie).

En raison de ces changements, les motifs des déplacements ont changé. Bien que les déplacements de navettage soient restés dominants, il y a eu une diminution significative du volume de ces déplacements de 2011 à 2022. Parallèlement, le nombre de déplacements effectués pour d'autres motifs a augmenté. Dans l'ensemble, il y a eu une légère augmentation globale du nombre total de déplacements journaliers de 3 % entre 2011 et 2022. Cependant, cette augmentation a été beaucoup plus faible que celle des indicateurs démographiques clés de l'aire d'étude, à savoir la population (croissance de 10,7 % sur la même période), la population active (16,0 %)⁸¹, les ménages (11,2 %) et les véhicules (11,0 %).

En termes de parts modales, les parts de conducteurs d'automobiles et de passagers d'automobiles étaient similaires à 2011. Cependant, la part modale du transport en commun a diminué de 13 % en 2011 à 8 % en 2022, tandis que la part modale du déplacement à pied a augmenté de 10 % à 13 % et la part modale du vélo a augmenté de 2 % à 4 %.

Le rapport dresse le profil des déplacements dans l'aire d'étude à un moment unique, compte tenu de l'intervalle de 11 ans qui s'est écoulé depuis la dernière enquête, de l'introduction de l'O-Train, une nouvelle infrastructure clé, des graves perturbations des activités et des déplacements des personnes, causées par la pandémie, et des changements continues dans ces activités, notamment la transition vers un environnement de travail hybride ainsi que les fluctuations économiques actuelles. En tant que tel, il peut être préférable de considérer l'enquête O-D 2022 davantage comme une nouvelle référence de déplacements que comme une simple extension des tendances de 2011 et des tendances antérieures.

⁸¹ Croissance de la population ayant le statut principal de travailleur (c'est-à-dire excluant les étudiants qui travaillent à temps partiel).

ANNEXE A : Questionnaire

l'Enquête origine destination sur les déplacements des ménages 2022

Triptelligence

Question / Contenu

INTRODUCTION POUR LES RÉPONDANTS EN LIGNE

WEB_LOGIN

Pour commencer l'enquête, veuillez entrer votre code d'accès unique qui se trouve en haut de votre lettre.

Code d'accès unique : _____

[Commencer l'enquête](#)

WEB_INTRO

Voici l'Enquête origine-destination 2022.

[La Ville d'Ottawa / Le ministère des Transports du Québec] et ses organismes partenaires mènent actuellement une enquête sur les déplacements des ménages afin de mieux connaître les habitudes de déplacement des résidents de la région.

L'objectif de cette enquête consiste à comprendre où les gens se rendent, pour quels motifs et par quels moyens en récoltant de l'information sur les déplacements effectués par chacun des membres du ménage, ainsi que sur d'autres facteurs pouvant influencer leurs déplacements. L'information servira à analyser l'évolution des tendances des déplacements et à prendre des décisions éclairées dans la planification future pour les conducteurs, les usagers du transport en commun, les cyclistes et piétons. Ces données seront également utilisées dans le cadre de travaux de recherche et pour l'élaboration des modèles de transport.

[Les paragraphes ci-dessous s'affichent au clic]

Combien de temps faut-il compter pour répondre à l'enquête? Il faut compter environ 10 à 25 minutes ou plus, selon la taille de votre ménage et le nombre de déplacements. Il est essentiel d'enregistrer complètement et exactement toutes vos données, y compris pour les déplacements courts ou peu fréquents. Vous pouvez aussi répondre à l'enquête par téléphone avec l'un de nos intervieweurs professionnels en nous appelant sans frais au **1-855-688-1131**.

Quels types de questions pose-t-on? Les deux premières sections de l'enquête comprennent des questions sur votre ménage et sur les personnes qui en font partie. Dans la dernière section, nous posons des questions sur les déplacements effectués par chacun des membres de votre ménage de 5 ans ou plus pour un jour de semaine en particulier (le jour de vos déplacements).

Pourquoi mener cette enquête à l'heure où les déplacements sont bouleversés par la pandémie de COVID-19?

La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions considérables sur les habitudes de déplacement et donnera probablement lieu à des changements durables dans les moyens utilisés par les résidents pour se rendre au travail, à l'école ou à d'autres activités. Cette enquête et les enquêtes à venir permettront de faire un suivi de la reprise des activités dans la foulée de la pandémie de COVID-19 et de mieux connaître l'évolution des habitudes de déplacements. Nous avons besoin de nouvelles données origine-destination car plusieurs choses ont changé depuis la dernière enquête origine-destination en 2011.

Protégera-t-on ma vie privée? Oui. L'information que vous donnerez restera confidentielle et ne sera pas communiquée à qui que ce soit pour d'autres activités en dehors de cette enquête. Vos informations seront regroupées avec celles des autres participants avant de les analyser. Nous ne publierons jamais d'information qui permettrait de vous identifier ou de identifier d'autres membres de votre ménage. Veuillez cliquer sur ce lien pour prendre connaissance de notre [Déclaration sur la protection de la vie privée](#).

Comment ai-je été sélectionné(e) pour cette enquête? Votre ménage a été sélectionné au hasard parmi les ménages de la [région d'Ottawa-Gatineau](#). Un nombre limité de ménages est invité à participer à l'enquête. Les quelques minutes que vous consacrerez à y participer auront une incidence énorme. Ce sondage est facultatif. Toutefois, pour représenter fidèlement les comportements de tous les types de résidents qui se déplacent dans votre quartier, nous espérons que vous déciderez d'y participer.

[Programmeur : afficher une fenêtre modale avec une carte de la zone d'étude au clic sur le lien dans le texte.]

Qui est visé par cette enquête? Nous mènerons cette enquête auprès des ménages sélectionnés au hasard partout dans la Ville d'Ottawa, la Ville de Gatineau, la MRC des Collines-de-l'Outaouais et dans d'autres collectivités sélectionnées dans la région d'Ottawa-Gatineau. Nous n'envoyons qu'un nombre limité d'invitations. C'est pourquoi votre participation est importante.

Qui mène cette enquête? Cette enquête est menée dans le cadre d'un effort réunissant la Ville d'Ottawa, la Ville de Gatineau, les gouvernements provinciaux de l'Ontario et du Québec, la Commission de la capitale nationale et les organismes de transport en commun d'Ottawa et de Gatineau. Nous avons fait appel, pour mener cette enquête, à l'entreprise de recherche indépendant canadienne R.A. Malatest & Associates Ltd.

De quel jour de la semaine sera-t-il question dans l'enquête? Nous souhaitons réunir l'information sur vos déplacements les plus récents, effectués la veille ou le jour de semaine précédant cette enquête. Les réponses que vous donnerez contribueront à avoir une idée des habitudes de déplacement de toute la population, y compris des personnes qui n'ont pas fait de déplacements le jour visé par le sondage. En participant, vous veillez à ce que le sondage reflète la composition de toute la population.

Avec qui dois-je communiquer pour en savoir plus ou pour demander de l'aide?

- Si vous préférez répondre à l'enquête par téléphone, veuillez téléphoner au **1 855 688-1131** (sans frais).
- Vous pouvez aussi téléphoner au numéro ci-dessus afin de demander de l'aide pour répondre à l'enquête en ligne ou nous adresser un courriel : info@enqueteOD.ca [version française] ou info@ODsurvey.ca [version anglaise].
- Si vous souhaitez valider l'authenticité de cette enquête, vous pouvez communiquer avec
 - Elizabeth Whyte, Agente, projets et programmes stratégiques, Ville d'Ottawa, par courriel à Elizabeth.Whyte@Ottawa.ca ou par téléphone à (613) 315-5713
 - ou
 - le ministère des Transports du Québec, par téléphone au Québec 511 (ou 1-888-355-0511).
- Pour en savoir plus sur cette enquête, veuillez consulter les sites www.enqueteOD.ca [version française] ou www.ODsurvey.ca [version anglaise].

Vos réponses sont enregistrées chaque fois que vous cliquez sur le bouton Précédent ou sur le bouton Continuer. Nous respecterons rigoureusement la confidentialité de tous les renseignements personnels réunis dans cette enquête.

Continuer

A1, A1X
(web)

L'enquête doit être remplie par une personne de votre ménage âgée de 16 ans ou plus qui connaît bien les déplacements des membres de votre ménage durant la semaine. Êtes-vous cette personne ?

1. Oui
2. Non

[si non]

Cette enquête doit être remplie par une personne de 16 ans ou plus qui connaît les déplacements des membres de votre ménage durant la semaine.

L'enquête ne peut être complétée par une personne de moins de 16 ans que si le consentement est fourni par son parent ou son tuteur légal.

Veuillez demander à un parent ou à un tuteur légal d'examiner et de répondre à la question suivante avant de continuer :

L'Enquête origine-destination 2022 est une enquête confidentielle et volontaire sur les déplacements qui nous permet d'en savoir plus sur les déplacements des résidents de la région de la capitale nationale. Les données recueillies aident les organismes gouvernementaux aux niveaux local, provincial et fédéral à prendre des décisions sur la planification et les investissements en matière de transport. Pour rendre cela possible,

l'enquête recueille des informations sur les habitudes de déplacement des ménages.

L'information que vous donnerez restera confidentielle et ne sera pas communiquée à qui que ce soit pour d'autres activités hors de cette enquête. Veuillez cliquer sur ce lien pour prendre connaissance de notre [Déclaration sur la protection de la vie privée](#).

1. Je suis le parent ou le tuteur légal d'une personne de ce ménage âgée de moins de 16 ans et je consens à ce qu'elle remplisse l'Enquête Origine-Destination 2022 au nom du ménage
2. Non, je ne consens pas à ce qu'un membre du ménage âgé de moins de 16 ans remplisse cette enquête

Si le consentement n'est pas donné, veuillez cliquer sur « Précédent » pour revenir à l'introduction et demander à un membre plus âgé du ménage de répondre à l'enquête.

[Programmeur : Si la réponse est Non, ne pas permettre au répondant de continuer. Afficher le message d'erreur : Veuillez soit obtenir le consentement, soit demander à un membre plus âgé du ménage de remplir l'enquête.]

[Carte de la zone d'étude pour la fenêtre modale contextuelle]



[à reproduire dans un écran distinct]

Avis et accord de participation – version en ligne

L'Enquête origine-destination 2022 est menée conjointement par le Comité TRANS, qui coordonne la collecte et l'analyse de données sur les transports dans la région de la capitale nationale. Le Comité TRANS est composé de six membres : le ministère des Transports du Québec, le ministère des Transports de l'Ontario, la Commission de la capitale nationale, la Ville de Gatineau, la Ville d'Ottawa et la Société de transport de l'Outaouais. L'Enquête origine-destination 2022 [\[SI ÉCHANTILLON OTTAWA :a été approuvée par le Conseil de la Ville d'Ottawa dans son budget de 2019 et \]](#)est financée conjointement par tous les membres du Comité TRANS.

Dans le cadre de l'enquête, nous vous poserons des questions sur les déplacements effectués par chaque membre de votre ménage et nous vous demanderons des précisions sur votre ménage (par exemple, le type d'immeuble dans lequel vous habitez, le nombre de véhicules auxquels vous avez accès et l'âge de chaque membre du ménage). Les renseignements recueillis nous aideront à comprendre les facteurs ayant une incidence sur les choix de déplacement des personnes et serviront à des fins de planification des transports, y compris la mise à niveau des outils de prévision des déplacements, l'analyse de l'évolution et des tendances de déplacement, et la réalisation d'études pour orienter la planification, l'aménagement, l'exploitation et le maintien du réseau de transport de la région.

Nous avons fait appel à R.A. Malatest & Associates Ltd., une entreprise de recherche indépendant canadien, pour mener cette enquête. Veuillez cliquer sur ce lien pour prendre connaissance de la politique de confidentialité de l'entreprise. Le Comité TRANS et R.A. Malatest & Associates Ltd. sont dédié à protéger la vie privée des participants.

La participation à cette enquête est volontaire et les renseignements personnels que vous donnerez resteront confidentiels et ne seront utilisés qu'aux fins de cette enquête. Veuillez cliquer sur ce lien pour prendre connaissance de notre [Déclaration sur la protection de la vie privée](#).

Si vous avez des questions à propos de cette enquête et de l'utilisation de vos renseignements personnels, vous pouvez les adresser à :

- Elizabeth Whyte, Agente, projets et programmes stratégiques, Ville d'Ottawa, par courriel à Elizabeth.Whyte@Ottawa.ca, par téléphone au (613) 315-5713 ou par à la poste au 110 Laurier Ave, Ottawa ON K1P 1J1.
- Madame Émilie Desjardins-Robitaille, responsable du module Coordination avec le milieu de la DGO par courriel à dto@transports.gouv.qc.ca, par téléphone au 819 772-3849 ou par la poste au 170, rue de l'Hôtel-de-Ville, 5e étage, Gatineau (Québec) J8X 4C2

Veuillez cliquer sur « **J'accepte** » pour confirmer que vous avez lu la déclaration ci-dessus et que vous êtes d'accord pour participer à cette enquête.

INTRODUCTION POUR LES ENTREVUES TÉLÉPHONIQUES

TEL_INTRO
(phone)

[Ce mot d'introduction est destiné à être lu à ceux et celles qui répondent à l'enquête par téléphone. La section des « persuadants » comprend des modèles de texte qu'on peut lire en option et qu'on met à la disposition des intervieweurs pour qu'ils puissent répondre aux questions des participants.]

Bonjour! Je m'appelle _____ et je communique avec vous au nom de *[rappeler l'organisme municipal compétent pour le lieu type, le cas échéant : Ville d'Ottawa / ministère des Transports du Québec, entre autres]*. Vous avez sans doute appris dans les médias que nous menons actuellement une vaste enquête sur les déplacements des ménages dans la région d'Ottawa-Gatineau et dans les environs.

Permettez-moi de vous poser certaines questions sur les déplacements effectués hier par les membres de votre ménage. Je dois parler à la personne de 16 ans ou plus qui connaît le mieux les déplacements de votre ménage hier. Êtes-vous cette personne?

1. Oui *[Continuer.]*
2. Non *[Demander à parler à la personne compétente.]*

Si cette personne n'est pas disponible, tâcher de prendre rendez-vous.

Si elle refuse, lui proposer de lui envoyer l'information sur la raison d'être de l'étude.

Si elle refuse toujours : « Merci de votre temps. Passez une bonne journée/soirée. »

PERSUADERS

Se servir des textes ci-après dans les cas nécessaires :

- Cette enquête porte sur les choix que font les résidents pour se déplacer. Les résultats de l'enquête serviront à analyser les tendances de l'évolution des déplacements et nous permettront d'apporter des améliorations aux infrastructures des routes, des transports en commun et des voies piétonnes et cyclables dans votre collectivité. Nous pourrions aussi nous servir de cette information pour les besoins de la recherche, afin de mieux analyser les liens entre le transport, l'aménagement du territoire et d'autres facteurs.
- Votre ménage a été sélectionné au hasard pour participer à cette enquête. La participation à cette enquête est importante pour connaître les comportements des résidents qui se déplacent dans la région de la capitale nationale. La dernière enquête sur les transports a été menée il y a 10 ans, en 2011, et nous devons aujourd'hui mettre à jour les données pour mieux connaître les habitudes actuelles des résidents dans leurs déplacements. Cette enquête est volontaire. Toutefois, afin de représenter

fidèlement les comportements des résidents qui se déplacent dans votre quartier, il est important que vous y participiez.

- Il faut compter de 10 à 25 minutes environ pour répondre à cette enquête, selon la taille de votre ménage et le nombre de vos déplacements.
- Cette enquête comprend des questions sur votre ménage et sur les personnes qui en font partie. Elle comprend aussi des questions sur les déplacements effectués le jour de la semaine précédente par chacun des membres de votre ménage.
- Même si vous n'avez pas fait de déplacements hier, il est important que nous recueillions également cette information. L'enquête vous demandera alors moins de temps.
- Je suis au service de R.A. Malatest & Associates Ltd., entreprise de recherche professionnel. Nous menons cette enquête au nom du Comité TRANS, qui comprend le gouvernement de l'Ontario, le gouvernement du Québec, la Ville d'Ottawa, la Ville de Gatineau, la Commission de la capitale nationale et les organismes locaux de transport en commun.
- *Si on demande pourquoi mener une enquête maintenant, compte tenu de la pandémie :* La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions considérables sur les habitudes de déplacements et donnera probablement lieu à des changements durables dans les moyens que prennent les résidents pour se rendre au travail, à l'école ou à d'autres activités. Cette enquête et les enquêtes à venir permettront de faire un suivi de la reprise des activités dans la foulée de la pandémie de COVID-19 et de mieux connaître l'évolution des habitudes dans les déplacements. Nous avons besoin de nouvelles données origine-destination car tant de choses ont changé depuis la dernière enquête origine-destination en 2011.
- Si vous souhaitez valider l'authenticité de cette enquête, vous pouvez communiquer avec **Elizabeth Whyte**, Agente, projets et programmes stratégiques, Ville d'Ottawa, par courriel à **Elizabeth.Whyte@Ottawa.ca** ou par téléphone à **(613) 315-5713** ou le ministère des Transports du Québec, par téléphone au **Québec 511** (ou **1-888-355-0511**).
- Je peux vous faire parvenir par courriel l'information sur cette enquête et le lien donnant accès au site Web de l'enquête. (Si vous le préférez, je peux vous adresser l'information sur la raison d'être de l'enquête et vous rappeler lorsque vous en aurez pris connaissance.)

[\[Téléphone seulement\]](#)*Lire à tous:*

L'Enquête origine-destination 2022 est menée conjointement par la Ville d'Ottawa, le ministère des Transports du Québec, la Ville de Gatineau, le ministère des Transports de l'Ontario, la Commission de la capitale nationale et la Société de transport de l'Outaouais. L'Enquête origine-destination 2022 [\[If Ottawa : a été approuvée par le Conseil de la Ville d'Ottawa dans son budget de 2019 et \]](#) est financée conjointement par les organismes partenaires.

Dans le cadre de l'enquête, nous vous poserons des questions sur les déplacements effectués par chaque membre de votre ménage et nous vous demanderons des précisions sur votre ménage (par exemple, le type d'immeuble dans lequel vous habitez, le nombre de véhicules auxquels vous avez accès et l'âge de chaque membre du ménage). Les renseignements serviront à des fins de planification des transports, telles que la mise à niveau des outils de prévision des déplacements, l'analyse de l'évolution et des tendances de déplacement, puis la réalisation d'études de transport.

Si vous avez des questions à propos de cette enquête et de l'utilisation de vos renseignements personnels, je peux vous fournir les coordonnées d'un responsable [\[rappeler l'organisme municipal compétent pour le lieu type, le cas échéant : de la Ville d'Ottawa / du ministère des Transports du Québec\]](#):

- Elizabeth Whyte, Agente, projets et programmes stratégiques, Ville d'Ottawa, par courriel à Elizabeth.Whyte@Ottawa.ca, par téléphone à (613) 315-5713, ou par la poste au 110 Laurier Ave, Ottawa ON K1P 1J1.
- Madame Émilie Desjardins-Robitaille, responsable du module Coordination avec le milieu de la DGO par courriel à dto@transports.gouv.qc.ca, par téléphone à 819 772-3849, ou par la poste au 170, rue de l'Hôtel-de-Ville, 5e étage, Gatineau (Québec) J8X 4C2

La participation à cette enquête est volontaire et je peux vous assurer que tous les renseignements personnels resteront confidentiels et ne seront utilisés qu'aux fins de cette enquête.

[\(INTERVIEWEUR/EUSE : Veuillez cliquer sur ce lien pour prendre connaissance de la Déclaration sur la protection de la vie privée.\)](#)

Acceptez-vous de participer à l'étude ?

- 1 : Oui
- 2 : Appeler plus tard / rendez-vous
- 3 : Refuser

[Le répondant ou la répondante doit indiquer qu'il ou elle est d'accord avec la déclaration ci-dessus pour pouvoir continuer à participer à l'enquête.]

PAGE DE LA DÉCLARATION SUR LA PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE

Privacy
statement pop-
up

[À reproduire partout où il y a un lien donnant accès à la Déclaration sur la protection de la vie privée. À ne pas lire à haute voix. Les intervieweurs et les répondants en ligne peuvent toutefois prendre connaissance de cette déclaration.]

Nous sommes dédiés à protéger la vie privée des participants et des participantes.

Cette collecte de renseignements personnels est menée conformément à la *Loi sur l'accès à l'information municipale et la protection de la vie privée* de l'Ontario et à la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* du Québec.

La confidentialité de toute l'information réunie dans cette enquête est protégée en vertu des dispositions de ces lois. **L'information que vous donnerez ne sera pas communiquée à qui que ce soit pour d'autres activités en dehors de cette enquête.** Vos informations seront regroupées avec celles des autres participants dans votre secteur avant l'analyse ou la rédaction ou pour établir des rapports. Nous ne publierons jamais d'information qui permettrait de vous identifier ou de identifier d'autres membres de votre ménage.

Nous recueillons des renseignements personnels au nom de la Ville d'Ottawa, de la Ville de Gatineau, du ministère des Transports de l'Ontario, du ministère des Transports du Québec, de la Commission de la capitale nationale et des organismes de transport en commun d'Ottawa et de Gatineau (OC Transpo et Société de transport de l'Outaouais). Ces organismes sont membres du **Comité TRANS**, qui coordonne la collecte, l'analyse et la modélisation des données sur les transports dans la région de la capitale nationale. *[Lien donnant accès au site du Comité TRANS : <http://www.ncr-trans-rcn.ca/propos-trans/>]*

L'entreprise de recherche canadienne R.A. Malatest & Associates Ltd. mène cette enquête sous la direction du Comité TRANS. Cette entreprise, qui est soumise à la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques*, s'engage à respecter les normes les plus rigoureuses en matière de protection de la vie privée et de confidentialité de l'information. Veuillez cliquer sur ce lien pour consulter la Politique de confidentialité de l'entreprise. *[Adresse URL de la page sur la Politique de confidentialité de Malatest : http://www.malatest.com/fr/Privacy_fr.htm – à lancer dans une fenêtre distincte.]*

Conformément aux lois sur la protection de la vie privée, vos coordonnées personnelles seront conservées pendant une durée minimale de 12 mois suivant la fin de la collecte des données (pour que nous puissions répondre à toutes vos demandes à propos de vos renseignements personnels). Après 12 mois, nous supprimerons vos coordonnées (soit votre nom, votre numéro de téléphone et votre adresse de courriel), sauf indication contraire de votre part. Si,

après avoir répondu à l'enquête, vous souhaitez révoquer votre consentement relatif à la collecte de vos informations, veuillez communiquer avec les personnes inscrites dans la liste ci-après. Vous pouvez aussi communiquer avec ces personnes si vous avez des questions ou des inquiétudes sur la protection de la vie privée ou si vous souhaitez valider l'authenticité de cette enquête.

Elizabeth Whyte, Agente, projets et programmes stratégiques, Ville d'Ottawa, par courriel à Elizabeth.Whyte@Ottawa.ca, par téléphone à (613) 315-5713, ou par la poste au 110 Laurier Ave, Ottawa ON K1P 1J1.

Madame Émilie Desjardins-Robitaille, responsable du module Coordination avec le milieu de la Direction générale de l'Outaouais par courriel à dto@transports.gouv.qc.ca, par téléphone à 819 772-3849, ou par la poste au 170, rue de l'Hôtel-de-Ville, 5e étage, Gatineau (Québec) J8X 4C2

Pour de plus amples renseignements sur l'Enquête origine-destination 2022, veuillez consulter le site Web du projet www.EnqueteOD.ca. Vous pouvez aussi communiquer avec nous par téléphone **1-855-688-1131** (sans frais) ou par courriel info@EnqueteOD.ca.

B1A

WEB : Nous aimerions pouvoir communiquer avec vous au cas où nous aurions besoin de vérifier certaines de vos réponses. Veuillez nous fournir un numéro de téléphone et une adresse courriel à cet effet.

TÉLÉPHONE : Pouvez-vous fournir un numéro de téléphone et une adresse courriel au cas où l'un de nos enquêteurs aurait besoin de vous contacter ?

Nom : [NOM]

Numéro de téléphone : [NUMÉRO DE TÉLÉPHONE] [Facultatif] ext: _____ [Facultatif]

Courriel : _____ [Facultatif]

Vos coordonnées resteront confidentielles et ne seront partagées avec personne. Nous vous contacterons uniquement dans le cas où nous aurions besoin de clarifier vos réponses. Après 12 mois, nous supprimerons toutes les informations de contact que vous fournissez sur cette page.

Tous les champs de cette page sont facultatifs ; vous pouvez sélectionner Continuer pour continuer si vous ne souhaitez pas fournir vos coordonnées.

Cette enquête entièrement confidentielle fait appel à des protocoles Internet sécurisés. Vos informations seront regroupées avec celles des autres participants avant d'être analysées et serviront uniquement à planifier les transports et l'aménagement de la région. Veuillez cliquer sur ce lien pour prendre connaissance de notre [Déclaration sur la protection de la vie privée](#).

MÉNAGE

B2

[Si une adresse de domicile figure dans le fichier d'échantillons, poser la question. Passer à la saisie des informations sur le domicile si aucune adresse de domicile n'est au dossier, ou si l'adresse n'est pas une adresse postale (par ex., une case postale).]

WEB : Vous trouverez ci-dessous l'adresse que nous avons pour votre domicile. Veuillez vérifier l'adresse et la corriger au besoin.

TÉLÉPHONE : Votre adresse actuelle est-elle... ? *[Intervieweur/euse: lire l'adresse]*

Nous voulons confirmer l'adresse physique de votre domicile, pas votre adresse postale. Cette information est nécessaire pour déterminer le lieu d'origine de vos déplacements.

ADRESSE DOMICILIAIRE

VILLE / VILLAGE

CODE POSTAL

Une fois que vous avez apporté les modifications nécessaires, sélectionnez "Je confirme que l'adresse est correcte" et sélectionnez « Continuer »

1. Je confirme que l'adresse ci-dessus est exacte.

9. Refus / ne sais pas

B2X

[Si le répondant refuse de confirmer l'adresse.]

Malheureusement, nous ne pouvons pas poursuivre cette enquête avec vous si vous ne répondez pas à cette question. Votre participation est essentielle, et tous les renseignements personnels que vous nous donnerez feront l'objet d'une discrétion absolue. Veuillez cliquer sur ce lien pour prendre connaissance de notre [Déclaration sur la protection de la vie privée](#).

Si vous n'êtes pas à l'aise de nous donner votre adresse municipale exacte et que vous habitez dans une zone urbaine, vous pouvez donner votre code postal. Si vous habitez dans une zone rurale, veuillez indiquer votre adresse municipale ou au moins les rues transversales les plus proches.

TÉLÉPHONE : Au lieu de mettre fin à l'enquête, pourriez-vous reconsidérer votre décision et répondre à cette question?

Si le participant ou la participante est d'accord : Revenez à la question précédente.

S'il ou elle refuse toujours d'y répondre : « Malheureusement, nous ne pouvons pas poursuivre cette enquête sans cette information. Merci de votre temps. Je vous souhaite une bonne journée/une bonne soirée. »

[Rechercher l'adresse fournie à l'aide de Google Maps]

[Si aucune adresse n'est fournie dans l'échantillon ou si l'adresse est une adresse postale (ex. : case postale) et que la page d'adresse a été ignorée :]

Veuillez indiquer l'adresse actuelle de votre domicile. Cette information est nécessaire pour déterminer le lieu d'origine de vos déplacements. Veuillez ne pas répondre en indiquant une route rurale ou une boîte postale.

[Si l'adresse a été confirmée sur la page précédente :]

[afficher l'adresse confirmée au-dessus de la carte Google]

WEB : La carte indique-t-elle correctement où se trouve votre domicile? S'il ne s'agit pas de l'emplacement exact de votre domicile, veuillez déplacer le marqueur pour que son emplacement corresponde à celui de votre domicile ou utilisez le champ de recherche pour trouver votre adresse exacte.

TÉLÉPHONE : Confirmez avec le répondant ou la répondante l'endroit indiqué sur la carte : par exemple, « Je regarde l'emplacement sur Google Maps. On dirait que votre domicile se trouve près de l'intersection des rues [RUE] et [RUE]. Est-ce exact? ».

Votre domicile confirmé : [\[AFFICHER L'ADRESSE CONFIRMÉE\]](#). (Cliquez sur Précédente pour modifier cet emplacement.)'

[Si les coordonnées de l'emplacement cartographié ne se trouvent pas dans les limites du polygone qui définit la zone d'enquête :]

Selon l'emplacement trouvé sur Google Maps, votre domicile ne semble pas se situer dans la zone visée par l'enquête.

Veuillez vérifier l'emplacement du repère sur la carte. S'il ne se situe pas précisément à l'emplacement physique de votre domicile, déplacez-le ou effectuez une nouvelle recherche. Si l'emplacement du repère est exact, vous habitez en dehors de la zone visée par l'enquête et nous ne pouvons pas effectuer le sondage. (Néanmoins, nous vous remercions de votre participation!)

Veuillez communiquer avec nous au 1-855-688-1131 ou à l'adresse info@ODsurvey.ca s'il y a une erreur ou si vous souhaitez vérifier si votre ménage devrait participer à cette étude.

TÉLÉPHONE : Je dois mettre fin au sondage. Merci beaucoup pour le temps que vous nous avez consacré. Bonne journée/soirée.

B3

Dans quel type de logement habitez-vous ?

- 1 : Maison individuelle non attenante
- 2 : Maison jumelée ou duplex
- 3 : Suite secondaire dans une maison (p. ex. appartement au sous-sol, appartement à l'étage)
- 4 : Maison en rangée
- 5 : Appartement ou condo dans un immeuble comptant de 1 à 4 étages
- 6 : Appartement ou condo dans un immeuble comptant de 5 à 9 étages
- 7 : Appartement ou condo dans un immeuble de 10 étages ou plus
- 77 : Autre (p. ex. maison mobile, habitation flottante, chalet, etc.), veuillez préciser :

99 : Refus / ne sais pas

Survols:

Maison individuelle non attenante : Un logement individuel non joint à aucun autre logement ou construction (sauf à son propre garage ou hangar). Une maison individuelle non attenante est entourée d'espaces libres et n'a aucun logement au-dessus ou en dessous. Une habitation mobile installée en permanence sur des fondations est considérée comme une maison individuelle non attenante.

Maison jumelée ou duplex : Deux logements joints qui sont côte à côte, l'un derrière l'autre ou l'un au-dessus de l'autre. Comprend les appartements au sous-sol de maisons ne comptant que deux logements.

Suite secondaire dans une maison : Choisissez cette option si vous habitez une suite secondaire dans une maison et que vous ne savez pas si elle doit être classée comme une maison jumelée ou un duplex ou comme un appartement dans un immeuble comptant de 1 à 4 étages.

Maison en rangée : Une maison en rangée fait partie d'une série d'au moins trois habitations jointes côte à côte ou, occasionnellement, l'une derrière l'autre, comme une maison en rangée ou une maisonnette de jardin, mais sans autre habitation au-dessus ou en dessous. Inclure des triplex ou quadriplex si tous les logements sont côte à côte.

Appartement ou condo dans un immeuble comptant de 1 à 4 étages : Une unité d'habitation attenante à d'autres logements résidentiels ou à d'autres locaux commerciaux ou non résidentiels dans un immeuble de moins de cinq étages. Comprend les appartements au sous-sol de maisons de trois logements ou plus. Inclure des triplex ou quadriplex seulement s'il y a des logements au-dessus ou en dessous des autres.

B3A

[Si le type de logement = suite secondaire dans une maison]

La suite secondaire se trouve-t-elle dans un immeuble comptant 3 appartements ou logements ou plus ?

- 1. Oui
- 2. Non

B4 Combien de personnes font actuellement partie de votre ménage, y compris vous-même?

Compter:

- toutes les personnes qui vivent régulièrement au domicile, y compris les bébés, les enfants, les grands-parents, etc.
- les enfants en garde partagée qui étaient présents au domicile lors du jour ouvrable (jour de semaine) précédent ([RECALL TRAVEL DAY]).
- les colocataires, les personnes offrant une aide-ménagère et les locataires qui partagent des installations communes.

Exclure:

- Exclure toute personne vivant dans un appartement séparé dans le bâtiment.
- Exclure aussi les personnes vivant ailleurs depuis plus d'un mois (p. ex. fils ou fille vivant à l'extérieur pour ses études) et les invité(e)s temporaires vivant avec le ménage depuis moins d'un mois.

___ [1 à 11]

Refus / ne sais pas

B5 *[Si la personne refuse de répondre]*

Malheureusement, nous ne pouvons pas poursuivre cette enquête avec vous si vous ne répondez pas à cette question. Le type d'habitation est étroitement lié aux options de transport et constitue un renseignement important pour l'analyse. Votre participation est essentielle, et tous les renseignements personnels que vous nous donnerez feront l'objet d'une discrétion absolue. Veuillez cliquer sur ce lien pour prendre connaissance de notre [Déclaration sur la protection de la vie privée](#).

Veuillez cliquer sur le bouton Précédent pour revenir à la question et pour y répondre, ou encore cliquez sur Fin de l'enquête pour cesser de répondre aux questions.

TÉLÉPHONE : Au lieu de mettre fin à l'enquête, pourriez-vous reconsidérer votre décision et répondre à cette question?

Si le participant ou la participante refuse toujours de répondre à la question :

« Malheureusement, nous ne pouvons pas poursuivre cette enquête sans cette information. Merci de votre temps. Je vous souhaite une bonne journée/une bonne soirée. »

B6 Combien de véhicules votre ménage possède-t-il (pour l'usage personnel de ses membres)? Veuillez inclure les véhicules personnels et professionnels, y compris les voitures, les VUS, les camions légers et les fourgonnettes.

Inclure les véhicules fournis ou loués par les employeurs que les membres du ménage utilisent pour aller au travail ou pour leur usage personnel, ou que les membres du ménage qui sont des travailleurs autonomes conduisent pour leur propre entreprise et leur usage personnel.

Exclure les motos/scooters et les moyens de transport récréatifs (vélo, VTT, caravane).

Exclure les véhicules qui ne sont pas assurés pour être sur la route.

Exclure les véhicules d'autopartage (p. ex. Communauto, Zipcar).

___ [1 à 15]

99. Refus / ne sais pas

B7A

[Si le nombre de véhicules = 1, passer à B7]

[Si le nombre de véhicules > 1] Certains de ces véhicules sont-ils hybrides, électriques, diesel ou alimentés par un autre type de carburant? (Autre type de carburant : autre que l'essence)

1. Oui

2. Non

99. Refus / ne sais pas

B7B

[si oui; nombre de véhicules = 1]

Le véhicule est-il... ?

9. Un véhicule alimenté seulement par l'essence ordinaire (et non un véhicule hybride)

1. Un véhicule hybride

6. Un hybride rechargeable

2. Un véhicule électrique

3. Un véhicule diesel

4. Un véhicule biodiesel

5. Un véhicule alimenté par un autre type de carburant : _____

99. Refus / ne sais pas

B7C

[si oui; nombre de véhicules > 1]

Combien des [B6 #] véhicules sont... ?

(Remarque : les autres véhicules sont supposés être à essence)

1. Des véhicules hybrides

6. Des véhicule hybride rechargeable

2. Des véhicules électriques

3. Des véhicules diesel

4. Des véhicules biodiesel

5. Des véhicules alimentés par un autre type de carburant* : _____

99. Refus / ne sais pas

* Autre type (veuillez préciser dans chaque cas) : _____

B8

Combien de vélos électriques et autres vélos fonctionnels sont à la disposition des membres de votre ménage? N'incluez les vélos de vos enfants que s'ils ont été utilisés au cours de la dernière année.

Vélos pour adultes : _____

Vélos électriques pour adultes : _____

Vélos pour enfants (utilisés au cours de la dernière année) : _____

99. Refus / ne sais pas

B8A

[Si le nombre total de bicyclettes pour adultes et de vélos électriques pour adultes, toutes catégories confondues, est supérieur à 0]

[Si total=1] Vous avez indiqué un [vélo / vélo électrique] pour adulte. Ce vélo a-t-il été utilisé au cours des 30 derniers jours?

1. Oui
2. Non
99. Refus / ne sais pas

[Si total>1] Combien des vélos ou vélos électriques pour adultes de votre ménage ont été utilisés au cours des 30 derniers jours?

Sur [recall] vélos pour adultes : ____ ont été utilisés au cours des 30 derniers jours

Sur [recall] vélos électriques pour adultes : ____ ont été utilisés au cours des 30 derniers jours

99. Refus / ne sais pas

DÉMOGRAPHIE

DEMOINTRO

Vos réponses feront l'objet d'une discrétion absolue. Nous protégerons vos renseignements personnels, qui ne seront pas communiqués à qui que ce soit pour d'autres raisons que cette enquête. Veuillez cliquer sur ce lien pour prendre connaissance de notre [Déclaration sur la protection de la vie privée](#).

[SI MÉNAGE D'UNE PERSONNE]

Cette section du sondage porte sur vos caractéristiques démographiques. Vous serez invité(e) à présenter des renseignements à votre sujet avant de passer à la prochaine section du sondage, où vous pourrez consigner vos déplacements.

Cliquez sur le lien « Commencer les données démographiques » pour répondre aux questions démographiques.

Membre du ménage	Âge	Sexe	Statut	
Vous-même	-	-	Entrer les données démographiques	

Avant de poursuivre, veuillez vous assurer que toutes les informations indiquées sont exactes. Si le nombre de personnes composant votre ménage n'est pas exact, utilisez le bouton Précédent pour revenir en arrière et corriger le nombre de personnes que compte votre ménage.

Lorsque vous cliquerez sur le bouton Continuer, les renseignements fournis jusqu'à présent seront sauvegardés et traités.

[Une fois les données démographiques complètes :] Pour corriger vos renseignements, veuillez cliquer sur le lien Modifier de la grille ci-dessus. Une fois que toutes vos données seront inscrites, vous pourrez commencer à consigner vos déplacements.

[SI PLUS D'UNE PERSONNE]

La section suivante porte sur les caractéristiques démographiques des membres de votre ménage. Vous devrez indiquer quelques informations sur vous-même et sur les autres membres de votre ménage.

Veuillez remplir la grille suivante en précisant un identifiant pour chacune des personnes composant votre ménage. Il sera ainsi plus facile de parler d'elles dans les questions qui seront posées dans le sondage. Vous pouvez utiliser un nom, un surnom, des initiales ou le lien familial (époux, fils de 12 ans, etc.). Ces noms ou surnoms seront supprimés du fichier de données final pour préserver l'anonymat de votre ménage.

Si le nombre de personnes qui composent votre ménage est inexact, cliquez sur le signe + pour ajouter une autre personne à la liste.

Personne #1	Vous-même
Personne #2	
Personne #3	
Etc.	

[TABLEAU RÉPERTORIANANT TOUS LES MEMBRES DU MÉNAGE]

[Une fois les surnoms saisis, la liste se réaffiche]

Membre du ménage	Âge	Sexe	Statut	
Vous-même	-	-	Complet	Modifier
[recall Personne #2]			Entrer les données démographiques	
[recall Personne #3]			Entrer les données démographiques	
Etc.				

1 dossier complet sur 3

Cliquez sur Entrer les données démographiques pour commencer à saisir les données démographiques de chaque personne.

Pour corriger les renseignements d'un membre de votre ménage, veuillez cliquer sur le lien Modifier dans la grille ci-dessus.

[Une fois les renseignements complétés pour tous les membres du ménage, afficher les instructions suivantes.]

La section du sondage sur les caractéristiques démographiques est maintenant terminée. Vous pouvez utiliser le lien Modifier pour corriger ou mettre à jour les renseignements ou cliquer sur Continuer pour commencer à saisir des informations sur vos déplacements.

Avant de continuer, veuillez vous assurer que toutes les informations fournies sont exactes.

En sélectionnant Continuer, les informations entrées jusqu'à présent seront enregistrées et traitées.

C2

[Si # PERSONNE >= 2:] Les prochaines questions portent sur [PERSONNE]

Quel âge [avez-vous/a PERSONNE] ?

___ [0-98]

99. Plus de 99 ans

100. Refus / ne sais pas

[Si # PERSONNE >=2:] Pour un enfant de moins d'un an, veuillez entrer 0.

C2A

[Si refus de répondre :]

Pouvez-vous alors m'indiquer de quel groupe d'âge [vous faites partie/PERSONNE fait partie]?

TÉLÉPHONE : Interviewer: Lire les tranches d'âge, en commençant par celle qui est pertinente:

1: 0 à 4 ans

2: 5 à 9 ans

3: 10 à 15 ans

4: 16 19 ans

5: 20 à 24 ans

6: 25 à 29 ans

7: 30 à 34 ans

8: 35 à 39 ans

9: 40 à 44 ans

10: 45 à 49 ans

11: 50 à 54 ans

12: 55 à 59 ans

13: 60 à 64 ans

14: 65 à 69 ans

15: 70 à 74 ans

16: 75 à 79 ans

17: 80 à 84 ans

18: 85 à 89 ans

19: 90 à 94 ans

20: Plus de 95 ans

99: Refus / ne sais pas

[Si le participant ou la participante refuse de répondre à la question]

Malheureusement, nous ne pouvons pas poursuivre cette enquête si vous ne répondez pas à cette question. L'information démographique comme l'âge est essentielle pour connaître les comportements de déplacement.

Votre participation est essentielle, et tous les renseignements personnels que vous nous fournissez demeureront strictement confidentiels. Veuillez cliquer sur ce lien pour prendre connaissance de notre [Déclaration sur la protection de la vie privée](#).

TÉLÉPHONE : Pouvez-vous nous dire de quel groupe d'âge vous faites partie, afin que nous puissions poursuivre le sondage? Par exemple, [êtes-vous/est-ce que PERSONNE est] dans la trentaine? Dans la quarantaine?

WEB : Si vous ne souhaitez pas nous indiquer ces informations sur [votre âge/l'âge de PERSONNE], veuillez sélectionner l'un des groupes d'âge ci-dessous pour poursuivre le sondage.

TÉLÉPHONE : Interviewer: *Si une tranche d'âge précise est donnée, revenir à la question précédente, ou choisir parmi les tranches ci-dessous*

1. 0 à 4 ans (les tout-petits ; pas de questions posées sur les déplacements)
2. 5 à 15 ans (enfants ou jeunes non admissibles au permis de conduire)
3. 16 à 19 ans (jeunes admissibles au permis de conduire)
- 4 : 20 à 29 ans
- 5 : 30 à 49 ans
- 6 : 50 à 64 ans
- 7 : 65 ans ou plus
- 99 : Refus de répondre

*[Page de clôture]**[Si le participant ou la participante refuse de répondre à la question]*

TÉLÉPHONE : INTERVIEWEUR ou INTERVIEWEUSE : Revenez à la question précédente si le répondant ou la répondante donne son groupe d'âge ou faites une sélection parmi les groupes d'âge généraux ci-dessus.

[Si le répondant ou la répondante refuse toujours de répondre à la question :]

Malheureusement, nous ne pouvons pas poursuivre cette enquête sans cette information. Merci de votre temps. Je vous souhaite une bonne journée/une bonne soirée.

WEB : Fermez la fenêtre de votre navigateur Web pour terminer l'enquête

C2C

[Si l'âge du répondant principal (PERSONNE #1) est inférieur à 16 :]

[Page de fin de parcours ne contenant que les boutons Précédent et Fin de l'enquête.]

[Si le nombre de personnes dans le ménage = 1]: Vous avez indiqué que le ménage comprend une seule personne, et que vous avez [Âge ou tranche d'âge] ans.

Cette enquête doit être remplie par une personne de 16 ans ou plus qui connaît bien les déplacements qu'effectuent les membres du ménage du lundi au vendredi.

Si vous avez 16 ans ou plus, veuillez cliquer sur le bouton Précédent pour revenir à la question et corriger votre réponse.

[Si le nombre de personnes dans le ménage > 1]: Cette enquête doit être remplie par une personne de 16 ans ou plus qui connaît bien les déplacements qu'effectuent les membres du ménage du lundi au vendredi.

Si vous avez 16 ans ou plus, cliquez sur le bouton Précédent pour modifier votre réponse. Veuillez indiquer vos propres informations pour la personne #1, c'est-à-dire « Vous-même ».

Si vous avez moins de 16 ans, veuillez demander à un membre de votre ménage ayant 16 ans ou plus de répondre au sondage.

C1

Quel est [votre genre/le genre de PERSONNE]?

Cette question fait référence au genre actuel, qui peut être différent du sexe attribué à la naissance et de l'information précisée sur les documents légaux.

- 2. Femme/fille
- 1. Homme/garçon
- 3. Non binaire
- 4. Préfère se décrire : _____
- 99. Refus de répondre

C3

[La question doit être posée uniquement si le répondant est : en Ontario et a 16 ans ou plus, ou au Québec et a 14 ans ou plus, ou si sa tranche d'âge est inconnue]

Est-ce que [vous détenez/PERSONNE détient] un permis de conduire valide ?

- 1 : Oui
- 2 : Non
- 99 : Refus / ne sais pas
- 77 : Sans objet (âgé(e) de moins de [16 Ontario, 14 Québec] ans)

Survol:

Triptelligence	Question / Contenu
	<i>Permis de conduire valide</i> : Cela englobe toutes les catégories de permis, y compris les permis temporaires et les permis de moto ou de scooter (offert au Québec aux jeunes de 14 ans et plus). Répondre Non si le permis est expiré et n'a pas été renouvelé ou s'il a été suspendu.
CAR_SHARE	[Avez-vous /PERSONNE a-t-il/elle /Est-ce que PERSONNE a] un abonnement à un service d'autopartage (p. ex. Communauto ou ZipCar) ? 1. Oui 2. Non 99. Ne sais pas
C3B	[Si l'âge est ≥ 5 ans.] Est-ce que [vous possédez/PERSONNE possède] un laissez-passer de transport en commun valide [vous/lui] permettant d'effectuer un nombre illimité de déplacements pendant le mois de [Afficher le mois] ? <i>Si oui, quel type ?</i> <i>La portefeuille électronique sur carte Presto ou Porte-monnaie électronique (PME) de la STO sont utilisés pour payer à chaque déplacement. Ils ne sont donc pas considérés comme des laissez-passer permettant de faire des déplacements illimités.</i> <i>Choisissez toutes les réponses pertinentes.</i> 2. Aucun --- OC Transpo ----- 10. Laissez-passer mensuel adulte d'OC Transpo 20. Laissez-passer mensuel à prix réduit d'OC Transpo (Aînés, Jeunes, EquiPass, Accès, Rabais Communautaire, carte-a) 30. U-Pass (passe automne/hiver pour étudiantes et étudiants collégiaux/universitaires) --- STO ----- 40. Laissez-passer mensuel ou annuel STO (Régulier, Aînés, ECHO, Fidélité) 60. Carte étudiante STO (Cam-puce, ZAP) --- Transcollines ----- 70. Laissez-passer mensuel Transcollines --- Autre ----- 75. Laissez-passer mensuel pour une autre compagnie de transport (p. ex. Ligne d'autobus 417, Ligne d'autobus Leduc, autre) 76. Autre laissez-passer non indiqué ci-dessus (veuillez préciser) : _____ 99. Refus / ne sais pas 77. Ne s'applique pas (moins de 5 ans) [Do not display if age ≥ 5 years of age; code assigned post-survey]
C4	[If age 5+] Lequel des énoncés suivants s'applique à [vous/PERSONNE] ? Choisissez toutes les réponses pertinentes.

TÉLÉPHONE :

[Si 15 ans et plus :] Interviewer: Interrogez le répondant sur son statut d'emploi et son statut d'étudiant. Si ni étudiant ni travailleur, demandez-vous s'il s'agit d'un chômeur/d'un parent/aidant au foyer/retraité.

Est-ce que **[vous travaillez/PERSONNE travaille]** actuellement ? S'agit-il d'un travail à temps plein ou à temps partiel ?

Est-ce que **[vous fréquentez/PERSONNE fréquente]** actuellement une école ou un autre établissement d'enseignement ? (Du jardin à la 12^e année ou de la maternelle à la cinquième année du secondaire, ou dans un établissement postsecondaire ?) S'agit-il d'études à temps plein ou à temps partiel ?

1. Emploi à temps plein (30 heures ou plus par semaine) *[Afficher uniquement si 12 ans+]*
2. Emploi à temps partiel (moins de 30 heures par semaine) *[Afficher uniquement si 12 ans+]*
3. Étudiant(e) à temps plein
4. Étudiant(e) à temps partiel
5. Sans emploi (disponible et en recherche active d'emploi) *[Afficher uniquement si 16 ans+]*
8. Sans emploi, sans recherche d'emploi (handicap, bénévolat non rémunéré, congé parental) *[Afficher uniquement si 16 ans+]*
6. Retraité(e) *[Afficher uniquement si 40 ans+]*
7. Soignant(e) / parent au foyer *[Afficher uniquement si 16 ans+]*
77. Autre (veuillez préciser) : _____

[PROGRAMMEUR : Impossible de sélectionner « sans emploi » si le répondant travaille à temps plein ou à temps partiel.]

C4X

[Si le répondant a indiqué qu'il est à la fois étudiant à temps plein et travailleur à temps plein, fournir une confirmation :]

Selon vos réponses, il semble que **[vous fréquentez/PERSONNE fréquente]** l'école à temps plein en plus de travailler à temps plein (plus de 30 heures par semaine à **[votre/son]** emploi principal).

Est-ce exact ?

1. Oui, **[je/PERSONNE]** fréquente un établissement scolaire à temps plein en travaillant à temps plein (plus de 30 heures par semaine)
2. Non, **[je/PERSONNE]** fréquente un établissement scolaire à temps partiel en travaillant à temps plein (plus de 30 heures par semaine)
3. Non, **[je/PERSONNE]** fréquente un établissement scolaire à temps plein en travaillant à temps partiel (moins de 30 heures par semaine)
4. Incertain(e)

DONNÉES DÉMOGRAPHIQUES – DÉTAILS SUR LE TRAVAIL

QWORK_LOC

GWK

[Si travailleur :]

[Avez-vous/PERSONNE a-t-il/elle /Est-ce que PERSONNE a] un lieu de travail habituel en dehors du domicile?

[NOTE ajoutée uniquement pour le test sur le terrain (ne devrait pas être nécessaire pour le déploiement complet, si le télétravail s'est stabilisé) :] Si [vous travaillez/PERSONNE travaille] actuellement à domicile en raison de la pandémie de COVID, mais que normalement, [vous iriez/PERSONNE irait] travailler sur un lieu de travail, sélectionnez « Lieu de travail habituel ».

6 : [Je me rends/PERSONNE se rend] régulièrement/occasionnellement à un lieu de travail habituel (utilisez Google Map sur la page suivante pour situer ce lieu de travail habituel)

3 : Pas de lieu de travail fixe / pas de lieu de travail habituel / travail sur la route / changement quotidien de lieu de travail

1 : [je/PERSONNE] travaille exclusivement à domicile ([vous ne vous déplacez pas/PERSONNE ne se déplace pas] habituellement vers un lieu de travail)

Au survol sur « lieu de travail habituel » dans l'option de réponse 6: Lieu de travail permanent en dehors du domicile où vous vous rendez pour le travail, que vous vous y rendiez fréquemment ou occasionnellement.

Au survol sur « Aucune adresse de lieu de travail fixe » : Si vous travaillez régulièrement à l'extérieur de votre domicile, mais que vous ne vous rendez pas tous les jours sur le même lieu de travail, veuillez sélectionner « Pas de lieu de travail fixe ». Ne choisissez pas cette option si vous travaillez tout le temps à domicile, si vous avez une adresse ou un terminal de travail fixe ou un endroit en dehors de votre domicile où vous commencez ou terminez votre journée.

[Saisie de l'emplacement à l'aide de Google Maps]

Quelle est l'adresse ou l'emplacement de votre lieu de travail habituel (emploi principal) ? (L'adresse vers lequel vous vous rendriez habituellement, que ce soit régulièrement ou occasionnellement)

Pour rechercher une adresse, commencez à taper dans le champ de recherche ou faites un double clic sur la carte.

Survol sur « régulièrement ou occasionnellement » : Même si vous travaillez actuellement à domicile la plupart du temps en raison de la pandémie de COVID, identifiez le lieu de travail vers lequel vous vous rendriez normalement.

QTELECOMM
_FREQ

[Si le répondant travaille à un lieu de travail habituel à l'extérieur de son domicile ou n'a pas d'adresse de lieu de travail fixe (c'est-à-dire, à l'exception de ceux qui travaillent exclusivement à la maison).]

Au cours de la dernière semaine, quels sont les jours où [vous avez/PERSONNE a] fait du télétravail (travail à domicile) plutôt que de [vous/se] rendre à [votre/son] lieu de travail habituel ? Choisissez toutes les réponses pertinentes.

- 1. Lundi
- 2. Mardi
- 3. Mercredi
- 4. Jeudi
- 5. Vendredi
- 77. N'a pas travaillé depuis son domicile la semaine dernière
- 88. Ne sais pas

QCOMMUTE_F
REQ

[Si le répondant travaille à un lieu de travail habituel hors de son domicile, ou s'il n'a pas d'adresse de lieu de travail fixe (c'est-à-dire, à l'exclusion de ceux qui travaillent exclusivement à domicile).]

Au cours de la dernière semaine, quels sont les jours où [vous avez/PERSONNE a] fait un déplacement pour [vous/se] rendre au travail ou pour tout autre motif lié au travail ? Choisissez toutes les réponses pertinentes.

- 1. Lundi
- 2. Mardi
- 3. Mercredi
- 4. Jeudi
- 5. Vendredi
- 77. N'a pas fait de déplacement pour se rendre au travail ou pour tout autre motif lié au travail
- 88. Ne sais pas

Si [vous vous êtes rendu au travail et que vous avez / PERSONNE s'est rendu au travail et a] fait du télétravail le même jour, vous pouvez sélectionner le même jour de la semaine pour les deux questions.

DONNÉES DÉMOGRAPHIQUES – DÉTAILS SUR L'ÉCOLE

QSCHOOL_NA
ME

[Si étudiant :]

Quel est le nom de [votre école/l'école de PERSONNE]?

Vous pouvez choisir parmi des suggestions qui apparaîtront pendant la saisie. Si aucune des suggestions ne s'applique, vous pouvez taper le nom de l'école exactement tel que vous le connaissez.

Si vous fréquentez plusieurs campus d'une université ou d'un collège, veuillez indiquer le campus que vous fréquentez le plus souvent.

1. Nom de l'école : _____
8. École à la maison

QSCHOOL_TYP
E

[Si la personne n'est pas scolarisée à la maison.]

Est-ce que [vous devez/PERSONNE doit] faire des déplacements pour [vous/se] rendre à l'école pour assister à [vos/ses] cours? [Vos cours/Les cours de PERSONNE] sont-ils uniquement en ligne ou s'agit-il d'un mélange de cours en personne et de cours en ligne ?

1. Déplacements vers l'école pour assister aux cours en personne
2. Apprentissages à domicile ou virtuels uniquement
3. Mélange de cours en personne et en ligne

QSCHOOL_LOC
GSC1

[Si étudiant et non scolarisé à domicile, confirmer sur la carte :]

[Si le nom de l'école ne figure pas dans la liste :]

Quel est l'emplacement de cette école? ([NOM DE L'ÉCOLE])

Pour rechercher une adresse, commencez à taper dans le champ de recherche ou faites un double clic sur la carte.

Cet emplacement vous semble-t-il exact?

Si ce n'est pas exact, veuillez faire glisser le repère sur la carte, puis double-cliquez ou cliquez sur le champ pour faire une nouvelle recherche afin de trouver l'adresse exacte de votre école.

[Saisie de l'emplacement à l'aide de Google Maps.]

QSCHOOL_TELE
COMMUTE

[Si le répondant fréquente une école (c'est-à-dire, n'est pas scolarisé à domicile) ET (type d'école = 2 (à distance seulement) OU 3 (mixte en personne/à distance))]

Au cours de la dernière semaine, quels sont les jours de la semaine où [vous avez/PERSONNE a] suivi des cours en ligne plutôt que de [vous/se] rendre à l'école ? Choisissez toutes les réponses pertinentes.

1. Lundi
2. Mardi
3. Mercredi
4. Jeudi
5. Vendredi
77. N'a pas suivi de cours en ligne la semaine dernière
88. Ne sais pas

QSCHOOL_CO
MMUTE

[Si le répondant fréquente une école (c'est-à-dire, qu'il n'est pas scolarisé à domicile) ET (a indiqué un type d'école qui n'est pas uniquement à distance, c'est-à-dire : type d'école = 1 (se déplace pour y aller en personne) OU = 3 (mixte en personne/à distance)).]

Au cours de la dernière semaine, quels sont les jours de la semaine où [vous avez/PERSONNE a] fait des déplacements pour [vous/se] rendre à l'école ? Choisissez toutes les réponses pertinentes.

1. Lundi
2. Mardi
3. Mercredi
4. Jeudi
5. Vendredi
77. N'a pas fait de déplacements pour se rendre à l'école la semaine dernière
88. Ne sais pas

DISABILITY

[Taille du ménage = 1 :] Avez-vous un handicap ou un trouble cognitif ou physique qui influe sur vos déplacements ou les limite ?

[Taille du ménage > 1 :] Y a-t-il quelqu'un dans votre ménage qui a un handicap ou un trouble cognitif ou physique qui influe sur ses déplacements ou les limite ?

Cela comprend les affections permanentes et temporaires.

1. Oui
2. Non
99. Refus / Ne sais pas

[Si oui et taille du ménage = 1 :]

Utilisez-vous une aide à la mobilité telle qu'un fauteuil roulant, une marchette, une ou des béquilles, une canne ou un chien-guide ?

1. Yes
2. No
99. Don't know / Prefer not to answer

Est-ce que [vous détenez/PERSONNE détient] une vignette de stationnement pour personne handicapée (Québec) ou permis de stationnement accessible (Ontario) ?

1. Yes
2. No
99. Don't know / Prefer not to answer

[Si oui et taille du ménage > 1 :]

WEB: Veuillez indiquer chaque personne qui vit avec un handicap ou un trouble cognitif ou physique qui influe sur ses déplacements ou les limite. Veuillez également indiquer si une aide à la mobilité ou une vignette de stationnement pour personne handicapée (Québec) / un permis de stationnement accessible (Ontario) sont utilisées.

TÉLÉPHONE : Quels membres du ménage ont un handicap ou un trouble cognitif ou physique qui influent sur leur capacité à se déplacer ? **Choisissez toutes les réponses pertinentes.**

INTERVIEWEUR : Pour les personnes ayant de telles conditions, poser les questions suivantes.
 La personne utilise-t-elle une aide à la mobilité telle qu'un fauteuil roulant, une marchette, une ou des béquilles, une canne ou un chien-guide ?
 La personne a-t-elle une « vignette de stationnement pour personne handicapée » ou « permis de stationnement accessible » ?

	Handicap ou trouble qui influe sur les déplacements	Utilise une aide à la mobilité telle qu'un fauteuil roulant, une marchette, une ou des béquilles, une canne ou un chien-guide	A une « vignette de stationnement pour personne handicapée » / « permis de stationnement accessible »
PERSONNE 1	☐	☐	☐
PERSONNE 2	☐	☐	☐
...etc...	☐	☐	☐

[Programmeur : L'aide à la mobilité et la carte de stationnement pour personnes handicapées ne doivent être sélectionnées que si l'option « handicap » est cochée.]

LANDING

[Si vous posez des questions sur le répondant et qu'il y a d'autres personnes dans le ménage :]

WEB : Merci d'avoir fourni vos informations démographiques, veuillez sélectionner **Retour** pour compléter la section des données démographiques sur les autres membres de votre ménage.

TÉLÉPHONE : Je vais maintenant vous poser quelques questions sur les autres personnes faisant partie de votre ménage.

INTRODUCTION DES DÉPLACEMENTS

TRIPS_INTRO

[Commencez par le répondant principal; cette section est adaptée selon le cas pour les répondants ultérieurs.]

TÉLÉPHONE : Je vais maintenant vous poser des questions sur les déplacements que vous avez faits [\[hier/TRAVEL DAY\]](#). Il s'agit de n'importe quel déplacement réalisé au cours des 24 heures qui s'étendent de 4 heures du matin [\[hier/TRAVEL DAY\]](#) et 3 heures 59 minutes [ce matin/le matin du TRAVEL DAY +1], que ce soit pour aller travailler, pour étudier, pour magasiner ou pour toute autre activité. Il est important de signaler tous les déplacements, même sur de courtes distances (p. ex. à pied), de même que tout arrêt en route vers une destination.

WEB :

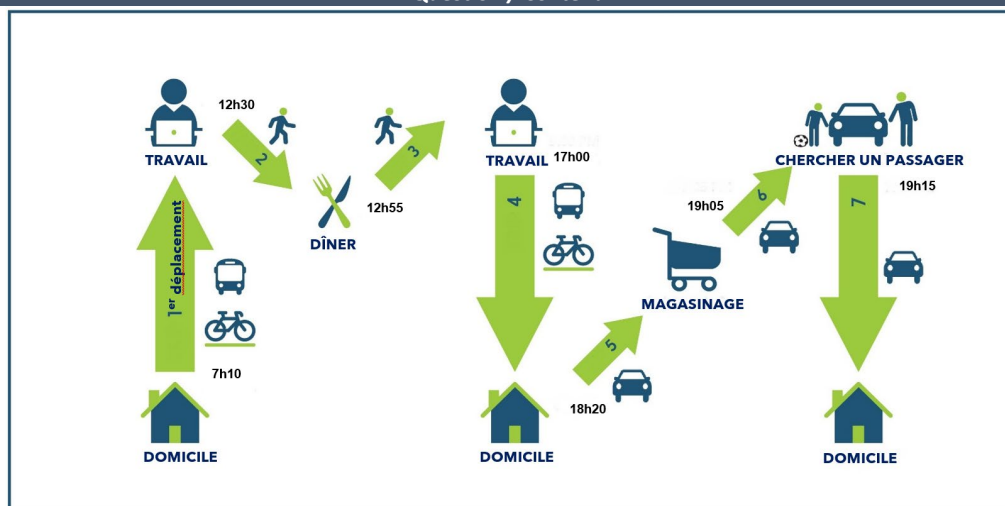
Les questions de cette section portent sur les **déplacements** effectués par les membres de votre ménage durant **un jour de semaine précis** (votre Jour de déplacement).

Afin de disposer d'un relevé aussi précis que possible de vos déplacements, nous vous demandons d'utiliser la journée [d'hier/du TRAVELDAY] comme Jour de déplacement. Veuillez indiquer tous les déplacements réalisés entre 4h du matin le [TRAVELDAY] et 3h59 le [TRAVELDAY +1] pour aller travailler, pour étudier, pour magasiner ou pour toute autre activité.

Cette section comprendra une série de questions pour chaque déplacement. *[Si au moins un membre du ménage a moins de 5 ans, c'est-à-dire $C2 < 5$ ou $C2A = 1$ ou $C2B = 1$:]* Nous posons des questions seulement sur les déplacements des personnes qui ont 5 ans ou plus.

Qu'est-ce qu'un déplacement? Un déplacement est un trajet réalisé d'un point à un autre point pour une raison principale. Il peut inclure plusieurs modes de déplacements, par exemple, s'il a été fait en automobile et par transport en commun.

- Il est important d'indiquer **tous les déplacements**, même les courts trajets à pied, par exemple.
- Si vous avez fait un arrêt sur votre chemin vers votre destination, par exemple pour déposer un enfant à l'école ou prendre un café, alors ce déplacement devra être consigné comme étant deux déplacements. Le chemin du retour d'un déplacement est également considéré comme un déplacement distinct (différent de l'aller).
- Indiquez tous les déplacements faits à pied, à vélo ou dans un véhicule (automobile, autobus, traversier, train, camion ou tout autre mode de transport).
- Signalez tous les déplacements réalisés pour le travail, y compris pour vous rendre à des réunions dans le cadre de vos fonctions.
- N'inscrivez pas les promenades faites pour sortir un chien dans les rues avoisinantes. (Cependant, veuillez indiquer les trajets durant lesquels vous promenez le chien tout en vous dirigeant vers une destination spécifique à laquelle vous passerez plus de 15 minutes, comme un parc.)
- N'inscrivez pas les trajets de jogging dont le point d'arrivée est identique au point de départ. (Cependant, veuillez indiquer les trajets de jogging à destination/en provenance de votre lieu de travail.)
- N'inscrivez pas les déplacements entre les bâtiments sur un campus de travail ou un campus scolaire ou dans le même complexe de bâtiments.



MALATEST

Dans quelle mesure les données sur les emplacements doivent-elles être précises? Nous allons vous demander quelle était la destination de votre déplacement. Veuillez inscrire les emplacements avec autant de précision que possible, en utilisant si possible l'adresse civique. Utilisez la carte de Google Maps pour chercher un établissement ou lieu spécifique, ou double-cliquez sur la carte pour y ajouter un repère. Vous pouvez déplacer le repère à l'emplacement précis. Si possible, évitez de placer l'indicateur sur une intersection – glissez-le jusqu'à l'emplacement réel de la destination de votre déplacement.

[Si travailleur :]

Si [vous êtes/PERSONNE est] un(e) conducteur(-trice) professionnel(-le) (p. ex. conducteur(-trice) d'autobus ou de taxi, conducteur(-trice) de véhicule de service de messagerie, vendeur(-euse) itinérant(-e), etc.) : Vous n'avez pas à préciser tous les déplacements que [vous avez faits/PERSONNE a faits] pour réaliser des livraisons commerciales ou pendant que vous conduisiez un taxi ou un autobus. Veuillez cependant indiquer ce qui suit :

- le premier trajet effectué vers l'endroit où vous commencez habituellement votre travail (terminus, bureau) ou la destination de votre première livraison ou du premier endroit où vous vous êtes arrêté(e), si vous avez commencé votre horaire de travail ou le trajet de la livraison à partir de votre maison;
- Votre dernière destination dans le cadre de vos fonctions, si elle diffère du point de départ indiqué plus haut;
- Le trajet de retour à votre domicile ou à une autre destination non liée au travail à la fin de votre journée de travail;
- Tous vos déplacements personnels par n'importe quel autre moyen de transport.

TÉLÉPHONE : *Si la personne était à l'extérieur de la ville hier, nous pouvons saisir l'information sur ses déplacements s'ils ont commencé, traversé, ou pris fin dans la région de la capitale nationale.*

[Passer en revue la section sur les déplacements pour le répondant principal.]

[Ensuite, passer en revue la section d'introduction et la section sur les déplacements pour chaque membre du ménage âgé de 5 ans ou plus.]

[Si la taille du ménage > 1, afficher la question suivante au début de la section sur les déplacements pour chaque membre du ménage à partir de la PERSONNE n°2 ET si la PERSONNE est âgée de 15 ans ou plus.]

WEB: Pour continuer, voici quelques questions sur les déplacements de [PERSONNE]. Si [PERSONNE] est disponible en ce moment, vous pouvez lui demander de consigner ses propres trajets.

Si [PERSONNE] consigne ses propres trajets, veuillez cocher cette case : ☐
Sinon, cliquez sur Continuer.

DÉPLACEMENTS – DÉBUT DE LA JOURNÉE

ANYTRIP

[Cette section de l'enquête ne concerne que les personnes de 5 ans et plus]

[âge de la PERSONNE >= 5]

[Avez-vous/ PERSONNE a-t-il/elle /Est-ce que PERSONNE a] effectué au moins un déplacement - par n'importe quel moyen de transport (voiture, autobus, vélo ou marche) à un moment donné [hier/TRAVELDAY]?

Remarque : Les trajets incluent tout déplacement effectué par n'importe quel moyen, y compris tous les modes de transport motorisés et tous les moyens non motorisés tels que la marche, le vélo, le patin à roues alignées, la planche à roulettes, etc.

[Si Type d'établissement scolaire = collège ou université :] Veuillez signaler les déplacements à destination et en provenance des campus scolaires et tout déplacement effectué hors campus. N'indiquez pas les déplacements entre les bâtiments d'un même campus ou d'un même complexe.

1. Oui
2. Non

WHYNOTRIPS

[Si Non :]

TÉLÉPHONE : Pourquoi [n'avez-vous/PERSONNE n'a-t-il/elle / est-ce que PERSONNE n'a] pas quitté [votre/son] domicile ou effectué des déplacements [hier/TRAVEL DAY]?

WEB : Pour quelle raison principale [n'avez-vous/PERSONNE n'a-t-il/elle] pas quitté [votre/son] domicile ou effectué des déplacements [hier/TRAVEL DAY]?

1. [J'étais/PERSONNE était] à l'extérieur de la ville toute la journée
2. [J'étais/PERSONNE était] malade ou en train de prendre soin d'un membre du ménage qui était malade
3. Aucun cours ni activité n'étaient prévu

4. [Je n'avais pas besoin de me/PERSONNE n'avait pas besoin de se] présenter au travail ou [J'étais/PERSONNE était] en congé prolongé (paternité/maternité, invalidité de courte durée)
5. [J'ai/PERSONNE a] travaillé de la maison sans sortir pour quelque raison que ce soit
8. [J'ai/PERSONNE a] suivi des cours en ligne sans sortir pour quelque raison que ce soit
6. [Je n'avais pas besoin/PERSONNE n'avait pas besoin] de quitter la maison
7. [Je ne pouvais pas/PERSONNE ne pouvait pas] sortir de la maison, aucun moyen de transport n'était disponible
77. Autre (veuillez préciser) : _____
100. En fait, [J'ai/PERSONNE a] quitté la maison pour aller au travail ou à l'école ou pour effectuer au moins un autre type de déplacement

WHYNOWORK 1

[Si le répondant est en emploi ET (WhyNoTrips = « Pas de cours ou d'activités scolaires prévus » OU « A suivi ses cours à distance » OU « Pas besoin de quitter la maison » OU « N'a pas pu quitter la maison » OU « Autre », i.e., 3 ou 8 ou 6 ou 7 ou 77), qu'il travaille à la maison ou non.]

[Vous n'avez/PERSONNE n'a] pas été au travail [hier/TRAVEL DAY]. Quelle est la raison pour laquelle [vous n'avez/PERSONNE n'a] fait aucun déplacement vers [votre/son] lieu de travail habituel, hier?

1. [J'ai/PERSONNE a] travaillé depuis la maison (télétravail)
2. [J'étais/PERSONNE était] parti(e) dans le cadre de ses fonctions ou [J'ai/PERSONNE a] travaillé sur la route (déplacement)
3. [Je n'ai/PERSONNE n'a] pas travaillé
4. En fait, [J'ai/PERSONNE a] travaillé et effectué des déplacements pour [me/se] rendre au travail ou pour des motifs liés au travail
77. Autre (veuillez préciser) : _____

[PROGRAMMER: bold response option 4]

[Si la personne a effectivement fait des déplacements liés au travail.]

Veuillez indiquer les trajets effectués entre votre domicile et [votre travail/le travail de PERSONNE] ou pour des motifs liés au travail (peu importe le moyen de transport privilégié, y compris la marche).

[PASSER À LA SAISIE DES DÉPLACEMENTS]

WHYNOSCHOO L1

[Si le répondant est étudiant ET (E1X = « Pas de travail prévu » OU « A travaillé à domicile » OU « Pas besoin de quitter la maison » OU « N'a pas pu quitter la maison » OU « Autre » i.e., 4, 5, 6, 7, ou 77), qu'il soit scolarisé à domicile ou non.]

Vous n'avez pas indiqué que [vous êtes allé(e)/PERSONNE est allé(e)] à l'école. Quelle était la raison pour laquelle [vous n'êtes pas allé(e)/PERSONNE n'est pas allé(e)] à l'école hier ?

1. [J'ai/PERSONNE a] suivi des cours à domicile (école à la maison, cours en ligne, apprentissage en ligne)
2. [Je n'avais/PERSONNE n'avait] pas de cours, ou [je suis/PERSONNE est] resté(e) à la maison pour cause de maladie ou encore n'a pas fréquenté l'école pour toute autre raison.
3. [J'étais/PERSONNE était] parti(e) en excursion ou en voyage.
4. En fait, [J'ai/PERSONNE a] quitté la maison pour aller à l'école.
77. Autre (veuillez préciser) : _____

[Si la personne a effectivement fait des déplacements liés à l'école.]

Pour [vous-même/PERSONNE], veuillez énumérer tous les déplacements que [vous avez/PERSONNE a] effectués, peu importe si [vous avez/PERSONNE a] marché ou utilisé un autre moyen de transport.

[Changer la réponse pour ANYTRIP et passer à la saisie des déplacements.]

ORIGINHOME
E4

Le point de départ du premier déplacement que [vous avez/PERSONNE a] fait le [TRAVELDAY] était-il [votre/son] domicile?

1. Oui, le point de départ de [mon/son] premier déplacement était [mon/son] domicile.
2. Non, le point de départ de [mon/son] premier déplacement était ailleurs.

La journée en question correspond à la période de 24 heures entre 4 h du matin le [TRAVELDAY] et 3 h 59 du matin le [TRAVELDAY + 1].

ORIGINNOTHO
MEREASON
E4A

Vous avez mentionné que [votre premier déplacement de la journée/le premier déplacement de la journée de PERSONNE] a commencé à un endroit autre que votre domicile. Est-ce que [vous/PERSONNE]...

1. [Avez/a] effectué un quart de travail de nuit (qui se prolongeait après 4 h du matin, le jour du déplacement)?
2. [Avez/a] visité un autre ménage dans la région d'Ottawa-Gatineau (ami[e], famille, parent, etc.)?
3. [Étiez/était] en déplacement pour un voyage d'affaires ou des vacances ou [effectuiez/effectuait] un autre déplacement d'ordre personnel hors de la région d'Ottawa-Gatineau?
5. Veuillez préciser toute autre raison expliquant que votre premier déplacement n'a pas commencé à votre domicile : _____

E4B

[Si la personne est en voyage d'affaires ou en vacances.]

Vous avez indiqué que [vous avez/PERSONNE a] commencé la journée à l'extérieur de votre domicile parce que [vous étiez/ PERSONNE était] en voyage d'affaires ou en vacances. [êtes-vous/PERSONNE est-il/elle /est-ce que PERSONNE est] revenu(e) dans la région d'Ottawa-Gatineau entre 4 h du matin [hier/TRAVEL DAY] et 3 h 59 [ce matin/TRAVEL DAY + 1] ?

1. Oui
2. Non

[Programmeur : Afficher une fenêtre modale contextuelle au clic sur « région d'Ottawa-Gatineau », avec une carte de la zone d'étude.]

E4X

[Si non, n'est pas retourné(e) à la zone d'étude.]

Vous avez indiqué que [vous étiez /PERSONNE était] absent(e) toute la journée pour un voyage d'affaires ou des vacances. Puisque [vous n'êtes/PERSONNE n'est] pas retourné(e) dans le secteur visé par l'enquête, il n'y a pas de trajets à saisir pour cette journée.

Si [vous êtes/PERSONNE est] revenu(e), veuillez cliquer sur le bouton Précédent pour modifier votre réponse; indiquez Oui et saisissez [vos trajets/les trajets de PERSONNE] ce jour-là.

[PROGRAMMEUR : si E4B = non, mettre fin à la saisie des déplacements et enregistrer la personne comme « Aucun déplacement » (cela devrait être reflété dans le tableau des personnes de l'aperçu du ménage)]

ORIGIN

[Si E4 = un autre lieu ET (E4B = oui OU E4A = 1, 2, ou 5)]

Quel était le POINT DE DÉPART de votre premier déplacement [hier/TRAVELDAY]?

SAISIE DE L'EMPLACEMENT [COORDONNÉES D'ORIGINE]

[Si c'est le premier déplacement ET que E1 = 1 (« Oui, le point de départ était le domicile »), alors renseigner automatiquement l'origine du premier déplacement avec l'emplacement du domicile et ignorer cette question. Pour les déplacements suivants, l'origine du déplacement est par défaut la destination du déplacement précédent.]

DÉPLACEMENTS – DESTINATION, HEURE, MOTIF, MODE DE TRANSPORT

DESTINATION

[Si le N° de déplacement = 1 et le point de départ est le domicile :] Où [êtes-vous/PERSONNE est-il/elle /est-ce que PERSONNE est] allé(e) en premier lieu?

[Si le N° de déplacement = 1 et le point de départ n'est pas le domicile :] Où [êtes-vous/PERSONNE est-il/elle /est-ce que PERSONNE est] allé(e) à partir de ce lieu?

[Si le N° de déplacement >1:] Où [êtes-vous/PERSONNE est-il/elle /est-ce que PERSONNE est] allé(e) par la suite?

Remarque : Pour les déplacements nécessitant un voyage en avion, en train ou en autobus interurbain vers une autre région à l'extérieur d'Ottawa-Gatineau : veuillez traiter le trajet vers l'aéroport, la gare ou le terminus d'autobus comme un trajet distinct du trajet en avion, en train ou en autobus interurbain.

TÉLÉPHONE : *S'il y a un besoin:* Pourriez-vous me dire le nom du lieu, l'adresse ou une intersection à proximité?

[if workplace is a usual fixed workplace outside the home and previous trip destination was own usual work or own school :] Si [\[vous avez/PERSONNE a\]](#) quitté le travail (ou l'école) pour une réunion, une course, un dîner ou une pause-café, même si la destination était à proximité, veuillez indiquer où [\[vous êtes/PERSONNE est\]](#) allé(e), puis consignez le trajet de retour au travail (ou à l'école).

1 : Maison

Lieux de travail des membres du ménage

1001 : [Votre lieu de travail principal / Lieu de travail principal de PERSONNE] ([\[description\]](#))

1021 : Travail de la personne #1 ([\[description\]](#))

1022 : Travail de la personne #2 ([\[description\]](#))

[etc.](#)

Emplacements scolaires des membres du ménage

1003 : Emplacement de l'école principale de [vous-même/PERSONNE] ([\[description\]](#))

1031 : École de la personne #1 ([\[description\]](#))

1032 : École de la personne #2 ([\[description\]](#))

[etc.](#)

Autres emplacements

2001 : [Autre emplacement #1]

2002 : [Autre emplacement #2]

[etc.](#)

1006 : Autre emplacement (utilisez Google Maps sur la page suivante pour rechercher et sauvegarder l'emplacement)

[\[Si le N° de déplacement >= 2:\]](#) 777. N'a pas fait d'autre trajet ([je suis] ou [PERSONNE est] resté[e] à cet endroit jusqu'à au moins 3 h 59 du matin).

[\[Les lieux de travail et les lieux de scolarisation de tous les membres du ménage sont inclus dans la liste des lieux connus.\]](#)

SAISIE DE L'EMPLACEMENT [COORDONNÉES DE DESTINATION]

Triptelligence	Question / Contenu
DEPART	À quelle heure [êtes-vous/PERSONNE est-il/elle /est-ce que PERSONNE est] parti(e) pour [vous /s']y rendre? Veuillez inscrire une heure entre 4 h 00 le [TRAVELDAY] et 3 h 59 le [TRAVELDAY+1]. Veuillez fournir votre meilleure estimation si vous ne connaissez pas l'heure exacte. Heure : [menu déroulant avec les heures et les mentions AM/PM] Minutes: _____ [0-59] TÉLÉPHONE : Si le répondant refuse de donner l'heure « exacte »: Pourriez-vous me dire l'heure approximative à laquelle [vous avez/PERSONNE a] commencé ce trajet (et entrez "99" pour les minutes).
TRIP PURPOSE	Quel était l'objectif de ce trajet? TÉLÉPHONE : Lire la liste au besoin ; une seule réponse à enregistrer. 10 : Aller au travail (lieu de travail habituel) 11 : Réunion d'affaires ou liée au travail (autre que le lieu de travail habituel) [Déplacements pour participer à des réunions ou à d'autres activités liées au travail. Si vous recherchez un emploi ou faites du bénévolat, veuillez sélectionner « Autre ».] 12 : Travail mobile/lieu de travail itinérant/sans adresse de travail fixe (conduite de taxi, appels de service de plomberie, livraison de courrier, etc.) 20 : Fréquenter une école postsecondaire (université, collège, cégep, postsecondaire privé) <i>[Afficher uniquement si : le type d'établissement scolaire est connu ET n'est pas de la maternelle à la 12e année, OU si le type d'établissement scolaire est inconnu ET que l'âge est de 17 ans ou plus.]</i> [Trajets effectués pour fréquenter un établissement d'enseignement postsecondaire ou des cours du soir. Si vous conduisez quelqu'un vers/depuis l'école, sélectionnez « Chercher quelqu'un » ou « Déposer quelqu'un ». Si vous travaillez à l'école, sélectionnez « Travail ».] 30 : Fréquenter une école (K-12/maternelle, primaire, secondaire) <i>[Afficher uniquement si : l'établissement scolaire est connu comme étant de la maternelle à la 12e année, OU si le type d'établissement scolaire est inconnu ET que l'âge est de 17 ans ou moins.]</i> [Trajets effectués pour fréquenter une école. Si vous conduisez quelqu'un vers/depuis l'école, sélectionnez « Chercher quelqu'un » ou « Déposer quelqu'un ». Si vous êtes un parent qui assiste à la réunion parents-enseignants, sélectionnez « Autre ». Si vous travaillez à l'école, sélectionnez « Travail ».] 40 : Récupérer un colis ou des achats en ligne (en magasin ou en casier de stockage pour les colis) [Récupérer un colis ou des achats commandés en ligne ou par téléphone (mais sans faire d'autres courses en personne au magasin) ou récupérer un colis à Postes Canada, UPS/Fedex,

Amazon Locker, Penguin PickUp ou un autre lieu de ramassage où les achats peuvent être livrés. Ne pas inclure les commandes de mets à emporter. Sélectionnez « Restaurant, bar ou café » si vous avez ramassé des mets à emporter.

Sélectionnez « Magasinage » si vous avez effectué d'autres achats en personne lors de la même visite lorsque vous avez récupéré le colis.]

41 : Magasinage ou courses ménagères (épicerie, station-service, banque, mécanicien[e], avocat[e], vétérinaire, etc.)

43 : Santé ou soins personnels

[Médecin, dentiste, chiropraticien(ne), massothérapeute, barbier, coiffeur(-euse), esthéticien(ne), etc. Si vous conduisez quelqu'un vers/depuis son rendez-vous de santé et de soins personnels, choisissez « Déposer quelqu'un ».]

44 : Restaurant, bar ou café (y compris des mets à emporter, service au volant)

[Inclure le ramassage des commandes à emporter de restaurants ou cafés]

45 : Activités sociales (visite avec amis/famille, rassemblements religieux)

[Inclure les visites avec amis ou membres de la famille à leur résidence personnelle ou à leur chalet/maison de vacances, assister à une activité religieuse. Si la visite entre ami(e)s ou en famille s'est déroulée dans un lieu non résidentiel, comme un restaurant, un café, un bar ou un centre de loisirs, veuillez choisir la catégorie appropriée]

46 : Sports, loisirs, arts

[Aller au gym, au cinéma, au parc, à un concert, à la bibliothèque, ou assister/participer à un événement sportif, ou d'autres activités récréatives]

51 : Chercher quelqu'un (p. ex. aller chercher un enfant à l'école ou à la garderie, son conjoint au travail, etc.)

[L'objectif principal du trajet est d'aller chercher un passager. Cela peut inclure un trajet pour aller chercher un enfant à l'école ou aller chercher quelqu'un dans un stationnement de covoiturage]

52 : Déposer quelqu'un (déposer un enfant à l'école ou à la garderie, déposer son conjoint au travail, etc.)

[L'objectif principal du trajet est de déposer un passager ou une passagère. Cela peut inclure déposer un enfant à l'école ou déposer quelqu'un dans un stationnement de transit]

80 : Retour à la maison [Afficher l'adresse du domicile.]

[Ne pas afficher l'option de réponse « Retourner au domicile » si : le lieu sélectionné est « lieu de travail habituel », OU si (l'origine est le domicile ET la destination n'est pas le domicile), OU si (l'origine est le travail ET le lieu de travail habituel est le domicile).]

888 Autre (veuillez préciser) : _____

[Tout voyage qui n'appartient pas à une autre catégorie.]

[Inclure un question de clarification : Si le motif du déplacement = « Retour au domicile » ET que la destination sélectionnée n'est pas « Domicile ».]

[Inclure un question de clarification : Si le motif du déplacement <> « Retour au domicile » ET que la destination sélectionnée est « Domicile ».]

Quel moyen de transport [avez-vous utilisé pour vous rendre/PERSONNE a-t-il/elle utilisé pour se rendre /Est-ce que PERSONNE a utilisé pour se rendre] à cette destination?

Commencez par le premier mode pour un maximum de cinq modes.

Premier moyen	Menu déroulant pour le mode 1
Deuxième moyen	Menu déroulant pour le mode 2
Troisième moyen	Menu déroulant pour le mode 3
Quatrième moyen	Menu déroulant pour le mode 4
Cinquième moyen	Menu déroulant pour le mode 5

1. Auto – Conducteur(-trice)
2. Auto – Passager(-ère)
3. Autobus (OC Transpo, STO, Transcollines)
4. O-Train/système léger sur rail
5. OC Transpo - parcours scolaire / STO - parcours scolaire, p. ex. circuits 600, 700, etc.
18. Autobus scolaire (par exemple, autobus jaune ou autre véhicule fourni par l'école)
8. Transport adapté
7. Marche (trajet entier) (comprend également planche à roulettes, patins à roues alignées)
9. Aide à la mobilité (fauteuils roulants, scooters pour personnes à mobilité réduite)
6. Vélo
14. Vélo électrique (vélo à assistance électrique, avec pédales)
15. Scooter électrique (scooter électrique motorisé)
13. Motocyclette ou cyclomoteur
10. Taxi
11. Covoiturage payé/taxi non traditionnel (p. ex. Uber, Lyft, autre application de covoiturage payé)
16. Autre type d'autobus/de minibus
21. Autobus interurbain ou autobus nolisé
22. Train VIA Rail
23. Avion
24. Traversier
77. Autre (veuillez préciser) : _____

Passez la souris ou cliquez sur l'icône pour voir une image :

Vélo électrique : Photo ou illustration d'un vélo électrique.

Trottinette électrique : Photo ou illustration d'une trottinette électrique.

DÉPLACEMENTS – TRANSPORT EN COMMUN, CORRESPONDANCES

TransitAccessM
odeCheck

[Si la réponse à la question sur le mode de transport est « transport en commun urbain » (3-5,18) ET qu'aucun mode précédent n'est précisé :]

Comment [vous êtes-vous/PERSONNE s'est-il/elle /est-ce que PERSONNE s'est] rendu(e) au premier arrêt de transport en commun?

19 : L'arrêt de transport en commun était devant le point de départ de [mon/son] trajet [Afficher la destination précédente]

7 : En marchant

[+ Même liste de modes que ci-dessus, à l'exclusion des modes de transport en commun (3-5,18) et des modes 22, 23, 24 (train, avion, traversier).]

Si la réponse à cette question n'est pas « marche », complétez les sous-questions restantes pour le mode d'accès spécifié (par exemple, l'occupation du véhicule), puis répétez le processus pour le mode de transport en commun.

TransitEgressM
ode Check

[Si le dernier mode de transport enregistré était le transport en commun urbain (le dernier mode pouvant être l'un des modes 3-5,18)]

Comment [vous êtes-vous/PERSONNE s'est-il/elle /est-ce que PERSONNE s'est] rendu(e) du dernier arrêt de transport en commun à la destination du trajet? Est-ce que le bus ou le train [vous a déposé(e)/a déposé PERSONNE] devant la destination?

19 : L'arrêt de transport en commun était au même endroit que [ma/sa] destination [Afficher la destination précédente]

7 : En marchant

[+ Même liste de modes que ci-dessus, à l'exclusion des modes de transport en commun (3-5,18) et des modes 22, 23, 24 (train, avion, traversier).]

ROUTES

[Si la réponse au mode de transport est « transport en commun urbain », autre que l'autobus scolaire régulier (c'est-à-dire, code 3-5) :]

PROGRAMMEUR : Veuillez vous assurer que le trajet n'est pas demandé si le seul mode de transport en commun urbain questionné est l'autobus scolaire régulier.

Quels sont les circuits ou lignes de train (O-Train) que [vous avez/PERSONNE a] empruntés? (de [ORIGINE] à [DESTINATION])

Merci d'indiquer tous les circuits. Énumérez-les dans l'ordre où [vous les avez/PERSONNE les a] empruntés.

1. Sélectionnez le système de transport en commun : Veuillez indiquer le circuit

2. Sélectionnez le système de transport en commun : Veuillez indiquer le circuit

3. Sélectionnez le système de transport en commun : Veuillez indiquer le circuit

4. Sélectionnez le système de transport en commun : Veuillez indiquer le circuit

5. Sélectionnez le système de transport en commun : Veuillez indiquer le circuit

Si O-Train: Gare de départ : _____ Gare de sortie _____

Si Bus d'OC Transpo, Bus de la STO, Bus de Transcollines: Veuillez indiquer le circuit :

Si autre transport en commun : Veuillez indiquer votre circuit ou le nom du système de transport en commun :

Menu déroulant du réseau de transport en commun: 1. O Train 2. OC Transpo - Autobus 3. STO - Autobus 4. Transcollines - Autobus 5. Autre System de Transport

Champ de saisie libre pour le trajet : listes de lignes de bus avec saisie semi-automatique pour tous les opérateurs de transport. Vous pouvez également saisir le numéro ou le nom de la ligne si elle n'est pas reconnue dans la liste.

TÉLÉPHONE : Commencez par le premier trajet; demandez au répondant de spécifier chaque trajet jusqu'à un maximum de 5.

Après avoir saisi chaque trajet en transport en commun, posez la question suivante : Avez-vous emprunté un autre circuit pour vous rendre à votre destination?

Si la distance de marche jusqu'au premier trajet est supérieure à 1 kilomètre : Avez-vous réellement marché la distance entre votre point d'origine et le circuit XX? Effectuez les corrections nécessaires.

MODEXFER

[Pour le deuxième jusqu'au cinquième mode de transport indiqué (c'est-à-dire que plus d'un mode de transport a été utilisé pour le déplacement).]

[Programmeur : Les valeurs des champs [mode de transport précédent] et [mode de transport actuel] doivent tenir compte du mode d'accès au transport en commun (ou du mode de sortie du transport en commun) s'il est indiqué ci-dessus. La réponse peut être préremplie et ignorée si la question sur le mode d'accès (ou de sortie) indique que l'arrêt de transport en commun se trouvait directement au point d'origine ou au point de destination.]

[Ne pas poser la question lorsque le transfert de mode de transport se fait de la marche (1) à un mode de transport en commun urbain (3-5, 18), ou d'un mode de transport en commun urbain (3-5, 18) à la marche (1). Ne pas la poser non plus lorsque la transition est entre les modes de transport en commun urbain 3-5. Cependant, poser la question pour les autres transferts.]

Où [avez-vous/PERSONNE a-t-il/elle /est-ce que PERSONNE a] changé de mode de transport, du mode précédent ([Mode précédent]) au mode actuel (Mode précédent. [Mode actuel])?

TÉLÉPHONE : Pourriez-vous m'indiquer l'endroit du transfert, le nom du lieu, l'adresse ou l'intersection de rues ?

Saisie de l'emplacement à l'aide de Google Maps et/ou des emplacements saisis précédemment.

BIKEONBOARD *[Si la séquence des modes de transport est « vélo + transport en commun » ET que le dernier mode n'est pas le vélo]*

[Avez-vous/PERSONNE a-t-il/elle /Est-ce que PERSONNE a] garé [votre/son] vélo à l'arrêt de transport en commun ou [l'avez-vous/est-ce que PERSONNE l'a] emporté dans le véhicule de transport en commun?

- 1 : Garer à l'arrêt/la gare de transport en commun
- 2 : Pris le vélo à bord du véhicule de transport en commun
- 99 : Refus / ne sais pas

DÉPLACEMENTS – CARACTÉRISTIQUES DES TRAJETS EN VOITURE

**DRIVER_NO_LI
CENCE** *[Si (un mode de transport quelconque = conducteur d'automobile OU motocyclette) ET que la personne n'est pas titulaire d'un permis de conduire.]*

[si conducteur d'automobile :] Vous avez indiqué que [vous étiez/PERSONNE était] le (la) conducteur(-trice) automobile pour ce déplacement; cependant, vous avez également indiqué que [vous ne possédez pas/PERSONNE ne possède pas] de permis de conduire. Parmi les énoncés suivants, lequel décrit le mieux la situation?

[Si motocyclette :] Vous avez indiqué que [vous aviez/PERSONNE avait] fait un déplacement en motocyclette pour ce trajet; vous avez cependant également indiqué que [vous ne possédez pas/PERSONNE ne possède pas] de permis de conduire. Parmi les énoncés suivants, lequel décrit le mieux la situation?

- 1. [VOUS possédez/PERSONNE possède] un permis de conduire
- 2. [vous étiez/PERSONNE était] un(e) passager(-ère) [SI MOTORCYCLETTE : sur la motocyclette], et non le (la) conducteur(-trice)
- 7. Autre (veuillez préciser) : _____

**DRIVER_NO_V
EH** *[Si un mode de transport quelconque est conducteur d'automobile ET qu'aucun véhicule n'est disponible pour le ménage ET que personne dans le ménage n'a d'abonnement à une entreprise d'autopartage]*

Vous avez indiqué que [vous étiez/PERSONNE était] le (la) conducteur(-trice) automobile pour ce déplacement; cependant, vous avez également indiqué qu'aucun véhicule n'est à la

disposition des personnes de votre ménage. Parmi les énoncés suivants, lequel décrit le mieux la situation?

1. J'ai conduit un véhicule de travail, de location ou emprunté
2. J'ai conduit un véhicule en autopartage
3. Mon ménage possède des véhicules. Veuillez en préciser le nombre : _____
6. [J'étais/PERSONNE était] un(e) passager(-ère), et non le (la) conducteur(-trice)

Si vous entrez le nombre de véhicules, veuillez inclure les véhicules personnels et professionnels, y compris les voitures, les VUS, les camions légers et les fourgonnettes à la disposition des membres de votre ménage, y compris vous-même.

Inclure les véhicules fournis ou loués par les employeurs que les membres de votre ménage utilisent pour aller au travail ou pour des raisons personnelles.

Exclure les motos/scooters et véhicules récréatifs (vélo, VTT, auto-caravane).

Exclure les véhicules qui ne sont pas assurés pour être sur la route.

Exclure les véhicules d'autopartage (p. ex. Communauto, Zipcar).

VEH_CARSHAR
E

[Si : le mode de transport est conducteur de voiture ET (la PERSONNE a un abonnement à un service d'autopartage OU est un conducteur de voiture avec zéro voiture dans le ménage) ET que la réponse précédente n'était pas « J'ai conduit un véhicule d'autopartage »]

Le véhicule utilisé pour le déplacement était-il un véhicule d'autopartage ?

- 1 : Oui
- 2 : Non
- 3 : Ne sais pas

VEH_OCC

[Si l'un des modes (y compris l'accès ou la sortie du transport en commun) est conducteur de voiture. Demander seulement pour les déplacements effectués par le répondant, et non pour ceux des autres membres du ménage.]

Combien de personnes, y compris [vous-même/PERSONNE], se trouvaient dans la voiture que [vous conduisiez / PERSONNE conduisait] ?

- 1 : 1
- 2 : 2
- 3 : 3
- 4 : 4
- 5 : 5
- 6 : 6
- 7 : 7
- 8 : 8
- 9 : 9
- 10 : 10 ou plus

99 : Ne sais pas

DRIVER

[Si le mode de transport est passager de voiture ET que le déplacement a l'un des motifs suivants : travail, lié au travail, ou fréquentation d'un établissement postsecondaire.]

L'automobiliste était-il/elle :

- 1 : Un membre de votre ménage
- 2 : Un collègue de travail ou d'étude
- 3 : Autre
- 99 : Refus / ne sais pas

DEST_PARK

[Si le motif du déplacement est « Aller travailler au lieu de travail habituel » (code de motif 1) OU que la destination est le lieu de travail habituel de la PERSONNE ET que le mode de transport est « conducteur de voiture » (code 1)]

Lorsque [vous avez/PERSONNE a] stationné la voiture, s'agissait-ils d'un stationnement gratuit ou payant ?

TÉLÉPHONE : « Ce stationnement gratuit était-il fourni par [votre/son] employeur? »

- 1 : Stationnement gratuit fourni par l'employeur
- 2 : Stationnement gratuit non fourni par l'employeur (soit dans la rue ou sur un terrain privé/public hors rue)
- 3 : Stationnement payant
- 99 : Refuse de répondre / ne sais pas

DÉPLACEMENTS – AUTRES ARRÊTS

OTHERSTOP

[Si l'âge est > 14 ans ET (l'origine est le Domicile ET la destination est le lieu de travail ou de scolarisation d'un membre du ménage) OU (l'origine est le lieu de travail ou de scolarisation d'un membre du ménage ET la destination est le Domicile). L'objectif est de capturer les déplacements occasionnels qui n'ont pas été signalés durant les trajets domicile-travail, sans forcer le répondant à revenir en arrière pour corriger les informations précédentes. Ces données sont utilisées pour diviser les trajets lors du traitement final des données.]

Lorsque [vous avez fait/PERSONNE a fait] un déplacement de [ORIGIN] à [DESTINATION], [avez-vous/PERSONNE a-t-il/elle /est-ce que PERSONNE a] fait des arrêts en chemin ? (p. ex. arrêt pour achat d'essence, passage à un service au volant, embarquer/déposer quelqu'un).

- 1. Oui
- 2. Non

[Si Oui]

Où [avez-vous/PERSONNE a-t-il/elle /est-ce que PERSONNE a] fait cet arrêt?

LOCATION CAPTURE

Pourquoi [avez-vous/PERSONNE a-t-il/elle /est-ce que PERSONNE a] fait cet arrêt?

*[Liste des motifs de déplacements]**[Si le motif est « aller chercher quelqu'un » ET que le mode est « conducteur »]*

Combien de personnes [avez-vous/PERSONNE a-t-il/elle /est-ce que PERSONNE a] embarquées?

[Si le motif est « déposer quelqu'un » ET que le mode est « conducteur »]

Combien de personnes [avez-vous/PERSONNE a-t-il/elle /est-ce que PERSONNE a] déposées?

À quelle heure [êtes-vous/PERSONNE est-t-il/elle /est-ce que PERSONNE est] arrivé(e) à/au [stop location] ?

Veuillez indiquer une heure entre [HEURE DE DÉBUT DU DÉPLACEMENT PRINCIPAL] et 3 h 59 [TRAVELDAY+1]

Heure : [Menu déroulant avec les heures] Minutes : _____ [0-59]

À quelle heure [avez-vous/PERSONNE a-t-il] quitté l'endroit de l'arrêt pour poursuivre le trajet vers [destination]?

Veuillez indiquer une heure entre [HEURE DE DÉBUT DU DÉPLACEMENT PRINCIPAL] et 3 h 59 [TRAVELDAY+1].

Heure : [Menu déroulant avec les heures] Minutes : _____ [0-59]

[PROGRAMMEUR : Veuillez ajouter des tests pour vérifier que les heures indiquées sont bien postérieures à l'heure de départ du déplacement fournie plus tôt dans cet enregistrement.]

DÉPLACEMENTS – AUTRES INFORMATIONS

TRIPNOTES

TÉLÉPHONE : INTERVIEWER: S'il y a quelque chose d'inhabituel à propos d'un voyage (par exemple, un aller-retour de maison à maison) ou des chaînes de voyages individuelles, ou s'il s'agit d'informations utiles, veuillez prendre des notes ici. Sinon, passez sans tarder à la question suivante. Utiliser uniquement lorsque cela est nécessaire.

WEB : Veuillez inscrire ici tout commentaire concernant ce déplacement ou des difficultés qui pourraient être survenues pendant la saisie des données de vos déplacements (p. ex. la définition de l'emplacement, le motif du déplacement, etc.) :

Si vous avez besoin d'assistance, veuillez communiquer avec nous au 1-855-688-1131 ou envoyez-nous un courriel à info@enqueteOD.ca

OTHER_TRIP

[avez-vous/PERSONNE a-t-il/elle /est-ce que PERSONNE a] fait un autre déplacement par la suite?

[Si oui, enregistrer le prochain déplacement.]

[Si non, le logiciel s'assure que le déplacement de retour au domicile n'a pas été omis en demandant « Êtes-vous retourné(e) à votre domicile hier? », avant de passer aux questions de fin de journée de déplacement, puis à la prochaine personne du ménage.]

RETURN_HOME

[Si la réponse est qu'aucun autre déplacement n'est prévu ET : que la destination est différente du domicile OU que le motif du déplacement est différent du « retour au domicile »]

Vous avez indiqué que [vous n'êtes/PERSONNE n'est] pas rentré(e) à votre domicile à la fin de la journée à l'étude.

Pour confirmer, [est-ce que vous étiez/PERSONNE était] à votre destination finale [DESTINATION] jusqu'à au moins 4 h [aujourd'hui/TRAVELDAY +1]?

1. [Je ne suis pas rentré(e)/PERSONNE n'est pas rentré(e)] à la maison, [je suis/PERSONNE est] resté(e) à [ma/sa] destination finale jusqu'à au moins 4 h.
2. [Je suis rentré(e)/PERSONNE est rentré(e)] à la maison (il reste des trajets à consigner)
[RETOURNER ET CORRIGER LA RÉPONSE]
[Uniquement si l'utilisateur a interrompu la saisie séquentielle des déplacements et a inséré des déplacements, afficher l'option suivante :]
3. [Je suis rentré(e)/PERSONNE est rentré(e)] à la maison, mais le déplacement de retour a déjà été saisi

WHY_NO_RETURN_HOME

[Si la personne n'est pas rentrée à la maison :]

Pourquoi [n'êtes-vous pas/PERSONNE n'est-il/elle pas /est-ce que PERSONNE n'est pas] rentré(e) à la maison avant la fin de la période visée?

Remarque : Dans ce sondage, la fin du jour de déplacement se prolonge après minuit, jusqu'à 3 h 59 le lendemain matin.

Nous ne posons cette question que pour vérifier que nous avons saisi tous [vos trajets/les trajets de PERSONNE].

1. [J'ai/PERSONNE a] effectué un quart de travail de nuit (qui se prolongeait après 4 h du matin)
2. [J'ai/PERSONNE a] visité un autre ménage dans la région d'Ottawa-Gatineau (ami[e], famille, parent, etc.)
3. [J'étais/PERSONNE était] en déplacement pour un voyage d'affaires ou des vacances ou [j'effectuais/PERSONNE effectuais] un autre déplacement d'ordre personnel hors de la région d'Ottawa-Gatineau
5. Une autre raison (veuillez préciser) : _____

[PROGRAMMEUR : Lorsque le répondant est invité à enregistrer un déplacement supplémentaire pour son retour au domicile (après avoir répondu « non » à la question E12 sur d'autres déplacements, puis « oui » à la question E13 « êtes-vous rentré(e) au domicile »), afficher un texte personnalisé pour consigner le déplacement de retour au domicile.]

« Sur la page suivante, veuillez saisir un trajet pour consigner [votre/son] mode de transport et l'heure du trajet de retour à la maison.

[Remarque : Les mêmes conditions et le même texte d'avertissement que ci-dessus sont affichés dans les situations suivantes, avec une légère variation du texte pour les expressions « déplacement au travail », « déplacement à l'école » et « déplacement de retour au domicile » : lorsqu'un étudiant n'a pas enregistré de déplacement vers l'école; pour un travailleur n'ayant pas enregistré de déplacement pour le travail.]

DÉPLACEMENTS – FIN DE LA JOURNÉE DE DÉPLACEMENT

WHY_NO_WO
RK

[Si le statut professionnel est travailleur (code 1 ou 2, travail à temps plein ou à temps partiel) ET que le lieu de travail habituel n'est pas le domicile (lieu de travail code différent de 1) ET que le motif de déplacement d'hier n'était pas le code 1 (« aller au travail » au lieu de travail habituel).]

[Vous n'avez/PERSONNE n'a] saisi aucun déplacement professionnel [hier/TRAVELDAY]. Quelle est la raison pour laquelle [vous n'avez/PERSONNE n'a] fait aucun déplacement vers [votre/son] lieu de travail habituel, hier ?

1. [J'ai/PERSONNE a] travaillé depuis la maison (télétravail)
 2. [J'étais/PERSONNE était] parti(e) dans le cadre de ses fonctions, ou encore, [J'ai/PERSONNE a] travaillé sur la route (en déplacement), assisté à une réunion ou travaillé à un autre endroit, en dehors de mon bureau habituel
 3. [Je n'ai/PERSONNE n'a] pas travaillé (pas d'heures de travail, ou en congé pour quelque raison que ce soit)
 4. En fait, [J'ai/PERSONNE a] travaillé, mais ces trajets ne sont pas encore consignés *[Fournir des instructions pour ajouter des déplacements de travail]*
77. Autre (veuillez préciser) : _____

[Si la personne est bel et bien allée au travail]

Veuillez ajouter [vos trajets/les trajets de PERSONNE] domicile-travail, sur la page du résumé des trajets, [que vous ayez / qu'il/elle ait /que PERSONNE ait] marché ou utilisé un autre mode de déplacement.

Veuillez également enregistrer tous les autres trajets que vous auriez pu oublier.

Lien vers « Résumé des trajets »

[Si la personne est un étudiant à temps plein ET que son lieu de scolarité n'est pas l'enseignement à domicile ET qu'elle n'a pas effectué de déplacement lié à l'école ET qu'aucune de ses destinations n'était « l'école » (la propre école de la personne)]

Vous n'avez pas indiqué que [vous êtes allé(e)/PERSONNE est allé(e)] à [l'/son] école. Quelle était la raison pour laquelle [vous n'êtes pas allé(e)/PERSONNE n'est pas allé(e)] à l'école hier?

1. [J'ai/PERSONNE a] suivi des cours à domicile (école à la maison, cours en ligne, apprentissage en ligne)
 2. [Je n'avais/PERSONNE n'avait] pas de cours ou [je suis/PERSONNE est] resté(e) à la maison pour cause de maladie ou encore pour toute autre raison.
 3. [J'étais/PERSONNE était] parti(e) en excursion ou en voyage.
 4. En fait, [J'ai/PERSONNE a] quitté la maison pour aller à l'école, mais ces trajets ne sont pas encore consignés
77. Autres (veuillez préciser) : _____

[Si d'autres personnes dans le ménage ont 5 ans ou plus.]

[Si la personne est allée à l'école (E16A = Oui) ET que son lieu de scolarité habituel est autre que le « domicile »]

Veuillez ajouter [vos trajets/les trajets de PERSONNE] d'école aller-retour dans la page du résumé des trajets, [que vous ayez/ qu'il/elle ait /que PERSONNE ait] marché ou utilisé un autre mode de déplacement. [Lien vers la page de vue d'ensemble des déplacements.](#)
Veuillez également enregistrer tous les autres trajets que vous auriez pu oublier.

TÉLÉPHONE : "Maintenant, je voudrais vous poser des questions sur les trajets de (PERSONNE) hier."

WEB : Pour continuer, cliquez sur « Saisir les trajets » pour les autres membres du ménage.

[Passez aux déplacements de la prochaine personne, au début de la section des déplacements]

[Message d'erreur lorsque les personnes essaient de continuer à partir de cette page sans avoir fini de saisir les déplacements pour tous les membres du ménage :]

Malheureusement, vous ne pouvez pas continuer tant que la section des trajets n'est pas terminée. Cliquez sur les liens « Saisir les trajets » ou « Modifier » dans le tableau ci-dessous pour enregistrer les trajets pour votre ménage.

Dans cette page, vous pouvez examiner et modifier les trajets de votre ménage avant de quitter la section des trajets. Vous pouvez également ajouter des trajets supplémentaires qui n'ont pas encore été inclus.

Y a-t-il d'autres déplacements que vous ou d'autres membres de votre ménage avez effectués [hier/TRAVELDAY], soit durant la journée, soit en soirée, qui n'ont pas encore été inclus?

Si oui, cliquez sur « Saisir les trajets » pour ajouter un trajet ou « Modifier » pour modifier un déplacement que vous avez déjà saisi.

Si vous avez terminé de remplir la section « Trajet », allez au « Résumé du ménage » pour continuer avec les dernières questions une fois que toutes les informations sur les déplacements du ménage ont été saisies.

DERNIÈRES QUESTIONS

TÉLÉPHONE : Nous aimerions vous poser quelques questions supplémentaires concernant votre ménage.

WEB : Vous avez rempli la section des déplacements pour toutes les personnes de votre ménage. Cliquez sur « Continuer » pour passer aux questions finales.

DELIVERIES

À tout moment le [\[TRAVELDAY\]](#), est-ce que l'un des événements suivants s'est produit ?
Choisissez toutes les réponses pertinentes.

TÉLÉPHONE: INTERVIEWER: Lire la liste. Si nécessaire, demandez « oui ou non »

1. Un colis que [j'ai/nous] avons acheté en ligne ou par téléphone a été livré à [mon/notre] **domicile**
2. Un colis personnel que [j'ai/nous] avons acheté en ligne ou par téléphone a été livré **au travail**
3. [J'ai/nous] avons ramassé un achat que j'avais/nous avons acheté en ligne ou par téléphone qui était entreposé dans un casier hors site (p. ex., Amazon Locker), un lieu de ramassage de Postes Canada ou un autre lieu de ramassage hors site
1. De la nourriture a été livrée à notre domicile (mets à emporter ou épicerie)
2. D'autres articles non mentionnés ci-dessus ont été livrés à notre domicile (comme un électroménager ou un meuble)
3. Quelqu'un est venu à notre domicile pour fournir un service (p. ex. paysagiste, plombier, ménage)
77. Aucune de ces réponses
99. Refus / ne sais pas

HH_INCOME

Veuillez indiquer la tranche qui correspond au revenu brut total de votre ménage l'année dernière (toutes provenances confondues, avant impôts sur le revenu).

TÉLÉPHONE : Dans laquelle des tranches que vais énumérer se situe le revenu total de votre ménage de l'année dernière? (toutes provenances confondues, avant impôts sur le revenu).

1: 0 \$ à 34 999 \$

Triptelligence	Question / Contenu
----------------	--------------------

2 : 35 000 \$ à 69 999 \$
 3: 70 000 \$ à 99 999 \$
 4 : 100 000 \$ à 149 999 \$
 5: 150 000 \$ ou plus
 99: Refus / ne sais pas

Pourquoi posons-nous cette question ? Cette question nous aidera à comprendre si nous avons interrogé un échantillon représentatif de l'ensemble de la population. Cela nous aidera à mieux comprendre les différents besoins en transport et les habitudes de déplacement de tous les résidents de notre région, y compris la facilité ou la difficulté pour les ménages de différents niveaux de revenu de se déplacer dans notre région. Cette question, comme les autres questions de l'enquête, est entièrement volontaire. Vos réponses resteront confidentielles.

SURVEY_NOTE S

WEB : Avez-vous eu des difficultés à enregistrer les informations sur vos déplacements? Avez-vous des commentaires à formuler sur les informations que vous avez fournies dans votre sondage?

99. Non

TÉLÉPHONE : INTERVIEWER: *Ne demandez pas au répondant s'il a des commentaires finaux à faire. N'enregistrez aucune information ici, sauf si elle concerne des problèmes potentiels dans les données de voyage collectées (par exemple, vous pensez que vous avez commis une erreur lors de la capture des voyages ou que le système n'a pas fonctionné comme prévu).*

CONCLUSION

FUTURE_RESEARCH

Dans les prochaines années, [\[Si Ottawa: la Ville d'Ottawa; Si Québec: le ministère des Transports du Québec\]](#) prévoit mener des études complémentaires sur certains thèmes liés aux transports.

Accepteriez-vous de participer à ces éventuelles enquêtes?

Vos coordonnées serviront uniquement à communiquer avec vous pour d'éventuels travaux de recherche menés par [\[Si Ottawa: la Ville d'Ottawa; Si Québec: le ministère des Transports du Québec\]](#) relativement aux transports. Si vous êtes d'accord, les réponses que vous avez données dans cette enquête pourront servir dans la sélection des groupes de participantes et participants. (Par exemple, dans certaines enquêtes, les cyclistes, les usagers des transports en commun ou les résidentes et résidents de certains quartiers pourraient être ciblés.)

En cliquant sur « Oui », vous donnez à [\[Si Ottawa: la Ville d'Ottawa; Si Québec: le ministère des Transports du Québec\]](#) l'autorisation de conserver vos coordonnées personnelles, dont

votre numéro de téléphone et votre adresse de courriel, pendant une durée supérieure à 12 mois en vue de participer à d'éventuelles enquêtes sur les transports.

1: Oui [Demandez le numéro de téléphone et l'adresse de courriel du participant ou de la participante]

2: Non

[Si Oui, notez ou confirmez le nom, le numéro de téléphone et l'adresse courriel (en affichant l'information si elle a déjà été enregistrée au début de l'enquête ou dans la liste de coordonnées de l'échantillon du sondage).]

Nous ne vendrons jamais vos renseignements et nous ne nous en servons pas non plus autrement que pour vous inviter à participer à des enquêtes sur les transports dans la région de la capitale nationale. Veuillez cliquer sur ce lien pour prendre connaissance de notre [Déclaration sur la protection de la vie privée](#).

TÉLÉPHONE : « Nous vous remercions de votre participation à cette enquête. Bonne journée/soirée »

WEB : Veuillez cliquer sur le bouton Soumettre pour transmettre vos réponses et conclure l'enquête.

Après avoir cliqué sur le bouton Soumettre, vous ne pourrez plus modifier vos réponses.

Ceci met fin à l'Enquête.

Nous vous remercions de votre participation!

Nous avons enregistré les réponses que vous nous avez communiquées. Veuillez cliquer sur ce lien pour prendre connaissance de notre [Déclaration sur la protection de la vie privée](#).

Si vous souhaitez modifier vos réponses ou que vous avez des inquiétudes à propos de cette enquête, veuillez communiquer avec nous par courriel [info@enqueteOD.ca] ou par téléphone [1-855-688-1131].

Pour plus d'informations sur l'enquête, veuillez visiter :: www.ODsurvey.ca [anglais]
www.EnqueteOD.ca [français]

COURRIEL

[Courriel de sondage envoyé lorsque le participant choisit de s'envoyer un lien pour commencer ou continuer son sondage plus tard, ou lorsque le participant demande par téléphone au personnel du sondage de lui envoyer un lien vers le sondage.]

[Logo du sondage Origine-Destination]

Merci de votre intérêt pour l'Enquête origine-destination 2022 pour la région de la capitale nationale. Ce courriel vous donne plus d'informations sur l'enquête et vos prochaines étapes pour y participer.

L'Enquête Origine Destination 2022 est une enquête confidentielle et volontaire sur les déplacements qui nous indique comment, pourquoi et où les résidents voyagent. Les données recueillies aident les organismes gouvernementaux aux niveaux local, provincial et fédéral à prendre des décisions sur la planification et les investissements en matière de transport.

Comment compléter le sondage Vous pouvez remplir le sondage en ligne. Pour accéder à votre enquête et commencer à saisir des informations de base sur votre ménage, veuillez visiter www.enqueteOD.ca et entrez votre code d'accès sécurisé pour vous connecter. Votre code d'accès sécurisé : TEST101 Commencer le sondage Vous pouvez également répondre au sondage par téléphone. Composez le 1 855-688-1131 (sans frais) pour répondre au sondage avec l'un de nos intervieweurs professionnels.	Déclaration de confidentialité <i>Vos réponses au sondage seront anonymes et toutes les informations recueillies resteront strictement confidentielles.</i> Les réponses au sondage seront combinées avec les réponses des autres avant d'être analysées. Vos coordonnées ne seront utilisées que pour vous contacter pour le suivi de l'enquête. Déclaration de confidentialité est disponible ici : https://enqueteod.ca/fr/privacy-statement.php
---	--

La participation de votre ménage à ce projet est essentielle à son succès. Merci de votre aide pour répondre à cette importante enquête.

Ce courriel vous a été envoyé à votre demande ou à la demande d'un membre de votre ménage. Votre adresse courriel ne sera pas utilisée à d'autres fins que le contact avec vous concernant cette enquête. La protection de votre vie privée et de vos informations personnelles est importante pour nous. Si vous pensez avoir reçu ce courriel par erreur ou si vous ne souhaitez plus recevoir de contact, veuillez nous en informer à info@enqueteOD.ca.