



# Enquête

# Origine Destination

Enquête sur les déplacements des ménages 2022

# Aperçu des tendances régionales de déplacements

Septembre 2024



Partenaires du projet:

Parrainage et surveillance du projet :  
Le Comité TRANS



Document préparé par :  
R.A. Malatest and Associates Ltd. et  
David Kriger Consultants Inc.



DAVID KRIGER

Ministère des Transports de l'Ontario



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 d'Ottawa. 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 (TRANS) 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 <http://www.ncr-trans-rcn.ca/fr/> ou le site <http://www.ncr-trans-rcn.ca/propos-trans/>.

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 .....	iv
Liste des tableaux .....	vi
Glossaire des termes clés.....	viii
<b>1 INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
1.1 Vue d'ensemble .....	1
1.2 Territoire géographique de l'enquête.....	3
1.3 Point chronologique unique.....	4
1.4 Organisation du rapport.....	6
<b>2 INDICATEURS CLÉS .....</b>	<b>7</b>
2.1 Vue d'ensemble .....	7
2.2 Indicateurs clés des ménages et du profil démographique.....	7
2.3 Relations parmi les indicateurs clés .....	11
<b>3 FACTEURS INFLUANT SUR LES DÉPLACEMENTS .....</b>	<b>16</b>
3.1 Lieu de travail et télétravail .....	16
3.1.1 Lieu de travail.....	16
3.1.2 Variation dans le temps .....	18
3.1.3 Habitudes dans le travail hybride .....	22
3.2 Lieu de travail et navettage interprovincial .....	26
3.3 Véhicules et disponibilité des véhicules.....	28
<b>4 LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS .....</b>	<b>33</b>
4.1 Vue d'ensemble .....	33
4.2 Total des déplacements et taux de déplacements.....	33

4.2.1	Déplacements journaliers.....	33
4.2.2	Déplacements par heure du jour .....	37
4.3	Motifs des déplacements .....	40
4.3.1	Motifs de déplacements journaliers.....	40
4.3.2	Motifs des déplacements selon l'heure du jour .....	47
4.4	Kilomètres-passagers parcourus et kilomètres-véhicules parcourus .....	57
5	DÉPLACEMENTS SELON LES DIFFÉRENTS MODES.....	64
5.1	Parts modales journalières .....	64
5.2	Parts modales selon l'heure du jour .....	69
5.3	Parts modales interprovinciales .....	83
5.4	Parts dans le cœur du centre-ville .....	87
6	CONCLUSION .....	90

## LISTE DES FIGURES

Figure 1. Carte de l'aire de l'étude de l'enquête .....	4
Figure 2. Évolution des relations démographiques clés, de 2005 à 2022 .....	12
Figure 3. Nombre moyen de véhicules par ménage, 2005-2022.....	14
Figure 4. Lieu de travail, 2022.....	17
Figure 5. Lieux de travail de l'aire de l'étude, de 2005 à 2022 .....	19
Figure 6. Lieu de travail, résidents d'Ottawa et résidents de la RMR de Gatineau, de 2005 à 2022 .....	20
Figure 7. Les habitudes dans le travail hybride – travailleurs à temps plein qui ont un lieu de travail habituel hors du domicile, en 2022.....	24
Figure 8. Nombre moyen de jours de semaine de navettage, télétravail dans la semaine précédente et travailleurs à temps plein qui ont un lieu de travail habituel, en 2022 .....	25
Figure 9. Emplois par travailleur résident, Ottawa et RMR de Gatineau, 2005-2022 .....	26
Figure 10. Disponibilité des véhicules des ménages, aire de l'étude, 2005 - 2022 .....	29
Figure 11. Pourcentage des ménages selon le nombre de véhicules, 2005-2022 .....	30
Figure 12. Déplacements journaliers pour la population des 5 ans et plus, aire de l'étude, 2011 et 2022 .....	35
Figure 13. Déplacements pour la population des 11 ans et plus, aire de l'étude, 2005-2022	35
Figure 14. Déplacements journaliers de la population des 5 ans et plus, résidents d'Ottawa et de la RMR de Gatineau, 2011 et 2022.....	36
Figure 15. Nombre de déplacements personnes par heure du jour, population des 5 ans et plus, 2011 et 2022 .....	39
Figure 16. Motifs de déplacements journaliers, aire de l'étude, population des 5 ans et plus, 2022 .....	43
Figure 17. Motifs des déplacements journaliers, résidents d'Ottawa, population des 5 ans et plus, 2022 .....	44
Figure 18. Motifs des déplacements journaliers, résidents de la RMR de Gatineau, population des 5 ans et plus, 2022.....	45
Figure 19 Répartition des déplacements selon le motif par période, population des 5 ans et plus, aire de l'étude, 2022.....	51

Figure 20. Nombre de déplacements selon le motif du déplacement, par période, population des 5 ans et plus, aire de l'étude, 2011-2022 .....	51
Figure 21. Déplacements selon les motifs agrégés, sauf les déplacements pour rentrer à la maison, par période, population des 5 ans et plus, aire de l'étude, 2011-2022.....	54
Figure 22. Répartition des déplacements selon le motif des déplacements par période, population des 5 ans et plus, résidents d'Ottawa, 2022.....	55
Figure 23. Nombre de déplacements selon le motif des déplacements, par période, population des 5 ans et plus, résidents d'Ottawa, 2011-2022 .....	55
Figure 24. Répartition des déplacements selon le motif des déplacements, par période, population des 5 ans et plus, résidents de la RMR de Gatineau, 2022 .....	56
Figure 25. Nombre de déplacements selon le motif des déplacements, par période, population des 5 ans et plus, résidents de la RMR de Gatineau, 2011-2022.....	56
Figure 26. KVP et KPP selon les distances Google, aire de l'étude, 2022.....	58
Figure 27. Parts modales journalières, population des 5 ans et plus, 2011 et 2022.....	66
Figure 28. Déplacements selon les modes de transport dans l'ensemble de la journée, population des 5 ans et plus, aire de l'étude, 2011 et 2022 .....	70
Figure 29. Déplacements interprovinciaux par mode, population des 5 ans et plus, 2011 et 2022 – déplacements journaliers .....	84
Figure 30. Déplacements interprovinciaux par mode, population des 5 ans et plus, 2011 et 2022 – période de pointe de l'avant-midi .....	85
Figure 31. Déplacements interprovinciaux par mode, population des 5 ans et plus, 2011 et 2022 – période de pointe de l'après-midi .....	86
Figure 32. Carte du cœur du centre-ville .....	87
Figure 33. Déplacements dans la période de pointe de l'avant-midi par mode à destination du cœur du centre-ville, population des 5 ans et plus, 2011 et 2022 .....	88

# LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1. Population, 2005-2022.....	9
Tableau 2. Population, travailleurs, ménages et véhicules, 2005-2022.....	10
Tableau 3. Relations parmi les indicateurs démographiques, 2005 - 2022 .....	11
Tableau 4. Emplois par travailleur résident, détails, 2005-2022 .....	27
Tableau 5. Disponibilité des véhicules des ménages, 2005 - 2022 .....	29
Tableau 6. Détail des véhicules par ménage, 2005-2022.....	31
Tableau 7. Détails des déplacements pour la population des 11 ans et plus, aire de l'étude, 2005-2022.....	36
Tableau 8. Déplacements et taux de déplacements de la population des 5 ans et plus, 2011 et 2022.....	37
Tableau 9. Détails des motifs de déplacements, aire de l'étude, population des 5 ans et plus, 2011--2022.....	43
Tableau 10. Détails des motifs des déplacements, résidents d'Ottawa, population des 5 ans et plus, 2011--2022.....	44
Tableau 11. Détails des motifs des déplacements, résidents de la RMR de Gatineau, population des 5 ans et plus, 2011--2022.....	46
Tableau 12. Déplacements selon le motif, par période, population des 5 ans et plus, aire de l'étude, 2022 et variations depuis 2011 .....	52
Tableau 13. Nombre de déplacements selon les motifs agrégés sans les déplacements pour rentrer à la maison, par période, population des 5 ans et plus, aire de l'étude, 2022, et variation par rapport à 2011 .....	54
Tableau 14. KVP et KPP 2022 pour les distances Google – Aire de l'étude, Ottawa et RMR de Gatineau .....	59
Tableau 15. KVP et KPP équivalents du modèle du 2011 pour les comparaisons de 2005, 2011 et 2022, population des 5 ans et plus, aire de l'étude .....	61
Tableau 16. KVP et KPP équivalents du modèle du 2011 pour les comparaisons de 2011 et de 2022, population des 5 ans et plus, Ottawa et RMR de Gatineau.....	62
Tableau 17. Détails des parts modales journalières et des variations, population des 5 ans et plus, 2011 et 2022 .....	67

Tableau 18. Parts modales journalières et variations en pourcentage, population des 5 ans et plus, 2011 et 2022 .....	68
Tableau 19. Volumes modaux par période du jour, population des 5 ans et plus, aire de l'étude, 2011-2022 .....	74
Tableau 20. Parts modales par période du jour, population des 5 ans et plus, aire de l'étude, 2011-2022 .....	75
Tableau 21. Volumes modaux par période du jour, population des 5 ans et plus, résidents d'Ottawa, 2011-2022 .....	76
Tableau 22. Parts modales par période du jour, population des 5 ans et plus, résidents d'Ottawa, 2011-2022 .....	77
Tableau 23. Volumes modaux par période du jour, population des 5 ans et plus, résidents de la RMR de Gatineau, 2011-2022.....	78
Tableau 24. Parts modales par période du jour, population des 5 ans et plus, résidents de la RMR de Gatineau, 2011-2022 .....	79
Tableau 25. Volumes des déplacements par période du jour, population des 5 ans et plus, 2011-2022.....	80



# GLOSSAIRE DES TERMES CLÉS

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

Terme ou acronyme	Définition
À plein temps	Travailleur à plein temps.
Aire de l'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.
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 32 de la page 83.
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.
EPS	Études postsecondaires ou étudiants du postsecondaire.
Maternelle à la 12 <sup>e</sup> année/maternelle à secondaire 5	Années comprises entre la maternelle et la 12 <sup>e</sup> 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.
Milieu de la journée	Inter période de pointe, soit les six heures comprises entre 9 h et 14 h 59 (0900 - 1459).
Mode	Moyen utilisé pour se déplacer, par exemple la voiture, les transports en commun, le vélo et les déplacements à pied.
Nuit	Période nocturne de 6,5 heures comprise entre minuit et 6 h 29 (0000-0629).
O-D	Origine destination
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).
Période de pointe de l'avant-midi	Période de pointe du navettage dans l'avant-midi, dans les 2,5 heures comprises entre 6 h 30 et 8 h 59 (0630-0859 dans le format de 24 heures).
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 de l'étude au Québec, constituée de toutes les municipalités de la partie du Québec de la région métropolitaine de recensement (RMR) d'Ottawa Gatineau.
Soirée	Période du soir de six heures, comprise entre 18 h et 23 h 59 (1800-2359).

Terme ou acronyme	Définition
TCAC	Taux de croissance annuel combiné (taux de croissance moyen composé et annualisé).
TLR	Train léger sur rail (O-Train).
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.

# 1 INTRODUCTION

## 1.1 Vue d'ensemble

Dans cet aperçu, nous présentons certains constats clés de l'Enquête origine destination sur les déplacements des ménages 2022 du Comité TRANS. Il s'agit d'un aperçu des habitudes de déplacements régionaux d'après l'enquête de 2022. Une analyse plus détaillée sera déposée avec les rapports techniques auxiliaires.

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](http://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 les déplacements à pied) 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 et, des plans de transport et de mener d'autres initiatives d'aménagement durable. 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 de l'étude de l'enquête de 2022 est constituée de la ville d'Ottawa, de la ville de Gatineau et de la municipalité régionale de comté (MRC) des Collines-de-l'Outaouais.<sup>1</sup> L'aire de l'étude a été étendue à plusieurs municipalités de moindre envergure dans la partie de Gatineau de la région métropolitaine de recensement (RMR), qui n'avait pas été sondée en 2011.<sup>2</sup>

Cette enquête a porté sur un échantillon aléatoire de 33 940 ménages dans l'aire de l'étude. Nous avons invité un total de 338 270 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 sondés 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 de l'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 567 200 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.<sup>3</sup>

---

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

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

<sup>3</sup> 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).<sup>4</sup> Au moins 98 % de la population de l'aire de l'étude sont compris dans le périmètre de la RCN.<sup>5</sup> On peut aussi noter qu'au moins 97 % de la population de la RCN sont compris dans le périmètre de l'aire de l'étude.<sup>6</sup>

La figure 1 représente les secteurs sondés. L'aire de l'enquête 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 pour élargir l'aire de l'étude afin de l'étendre à toute la RMR de Gatineau ne représentent que 0,6 % de la population de l'aire de l'étude, soit 2,3 % de la population de la RMR de Gatineau.

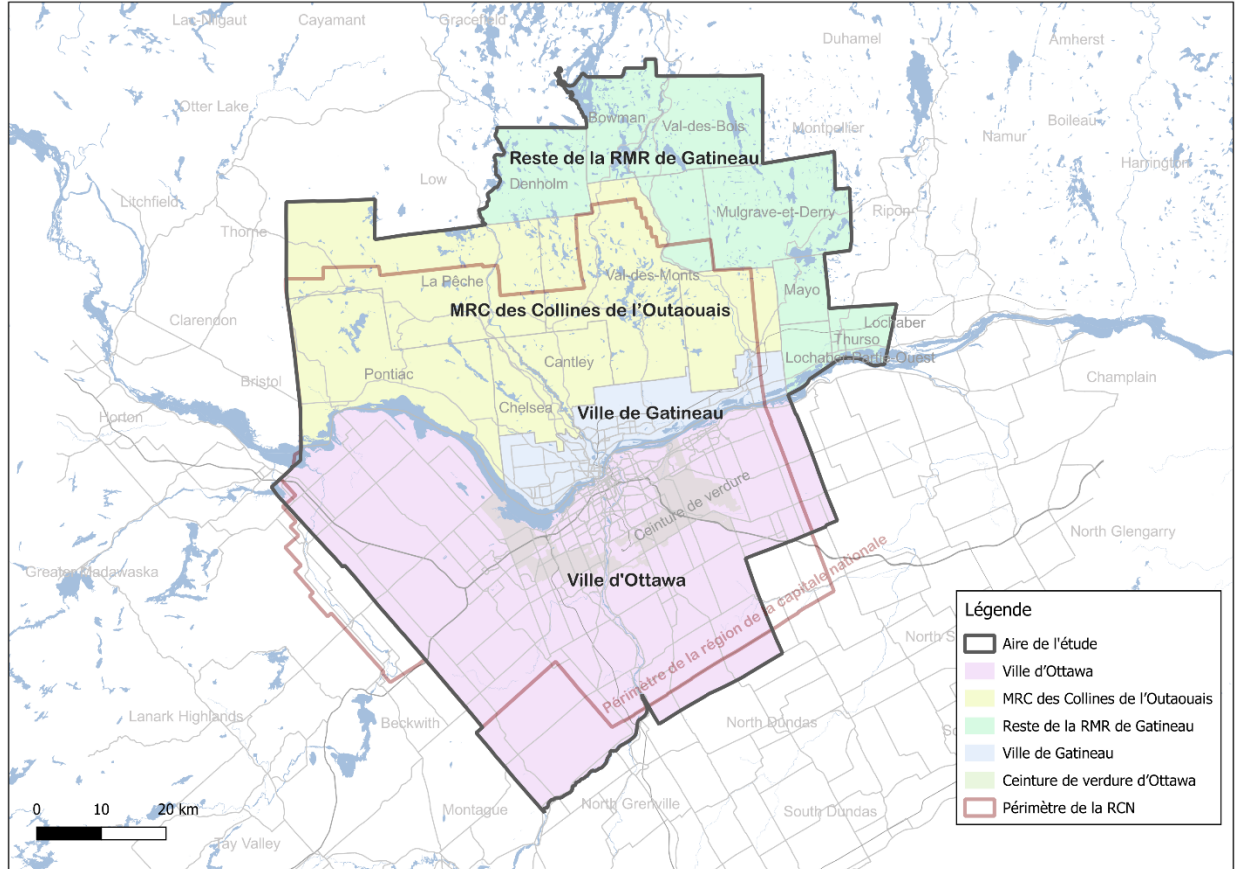
---

<sup>4</sup> 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 de l'étude de l'enquête.

<sup>5</sup> 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 de l'étude paraît être comprise entre 98,2 % et 98,7 % 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 (qui réunit une population d'environ 7 500 habitants dans les ID qu'il est difficile de répartir).

<sup>6</sup> La population de l'aire de l'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.

Figure 1. Carte de l'aire de l'étude de l'enquête<sup>7</sup>



Pour les besoins de la tabulation des résultats de l'enquête dans les parties du Québec comprises dans l'aire de l'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 ».<sup>8</sup>

### 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 de l'étude afin de connaître l'évolution des comportements dans les déplacements. Or, même si elle s'est déroulée selon la même

<sup>7</sup> 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).

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

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 du Comité TRANS, qui se déroulaient généralement tous les 5 ou six ans. L'enquête de 2022 était prévue à l'origine 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'écllosion 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 qu'on pouvait joindre par téléphone cellulaire seulement, alors que l'enquête de 2022 s'est déroulée en mode mixte : essentiellement, les 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, il a pu y avoir d'autres différences de méthodologie 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 — mode de déplacement nouveau dans l'aire de l'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 des changements dans les modes de transport, mais aussi de la façon dont une infrastructure de si grande échelle peut transformer les lieux où les gens habitent et travaillent.

C'est pourquoi il est sans doute préférable de considérer que l'enquête O-D de 2022 est plus un nouvel indice repère pour les déplacements qu'une pure extension des tendances de 2011 et des années précédentes. Le *Rapport des tendances régionales de déplacements*, qui suivra, donnera plus de précisions et définira mieux le contexte. Ce rapport est en cours de préparation.

## 1.4 Organisation du rapport

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

- La section 2 trace le profil des ménages et des caractéristiques démographiques d'après les données recueillies dans l'enquête, en plus de donner une idée de leur évolution dans le temps.
- La section 3 est consacrée aux facteurs clés qui influent sur le déplacement et à leur évolution dans le temps.
- La section 4 dresse le profil des grandes caractéristiques des déplacements qui ont été réunies dans l'enquête, ainsi que de leur évolution dans le temps.
- La section 5 est consacrée aux déplacements selon les différents modes et à l'évolution des parts modales dans le temps.
- La section 6 tire la conclusion du rapport avec la synthèse des principaux constats de l'étude.





## 2 INDICATEURS CLÉS

### 2.1 Vue d'ensemble

Dans cette section, nous décrivons les principaux facteurs relatifs aux ménages et à leur profil démographique, qui influe sur les choix et les habitudes dans les 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.<sup>9</sup>

### 2.2 Indicateurs clés des ménages et du profil démographique

Le tableau 1 trace la croissance de la population totale, de la population des 5 ans et plus (admissibles aux enquêtes de 2011 et de 2022 pour la déclaration des déplacements) et de la population des 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 2 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 de l'étude. Les tableaux font état des constats pour la ville d'Ottawa, la RMR de Gatineau et l'ensemble de l'aire de l'étude.

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

- que statistiquement, la répartition de la population entre Ottawa et la RMR de Gatineau est approximativement de 75 % contre 25 % des totaux de l'aire de l'étude. Ces proportions n'ont essentiellement pas bougé en 2022;
- qu'en 2022, la RMR de Gatineau regroupait 29,1 % des véhicules de l'aire de l'étude<sup>10</sup> — ce qui est légèrement supérieur à la part de 27,3 % de 2011 et ce qui

---

<sup>9</sup> 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. 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.

<sup>10</sup> 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.

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 de l'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 de l'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 de l'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 étendue 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.<sup>11</sup> Afin d'établir la comparaison à suivre des relations démographiques avec les précédentes enquêtes du Comité TRANS, nous avons gardé les deux seuils d'âge dans les deux tableaux.

---

<sup>11</sup> Avant 2011, les enquêtes du Comité TRANS ne capturaient 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.

Tableau 1. Population, 2005-2022

Année de l'enquête	Territoire géographique*	Population totale	Population des 5 ans et plus	Population des 11 ans et plus
<b>Aire de l'étude</b>				
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 %
<b>Ottawa</b>				
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 %
<b>RMR de Gatineau</b>				
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 de l'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; <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/130926/dq130926b-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 2. Population, travailleurs, ménages et véhicules, 2005-2022

Année de l'enquête	Territoire géographique*	Population totale	Emplois (travailleurs/statut primaire)**	Ménages	Véhicules
<b>Aire de l'étude</b>					
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 %
<b>Ottawa</b>					
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 %
<b>RMR de Gatineau</b>					
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 de l'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; <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/130926/dq130926b-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.

## 2.3 Relations parmi les indicateurs clés

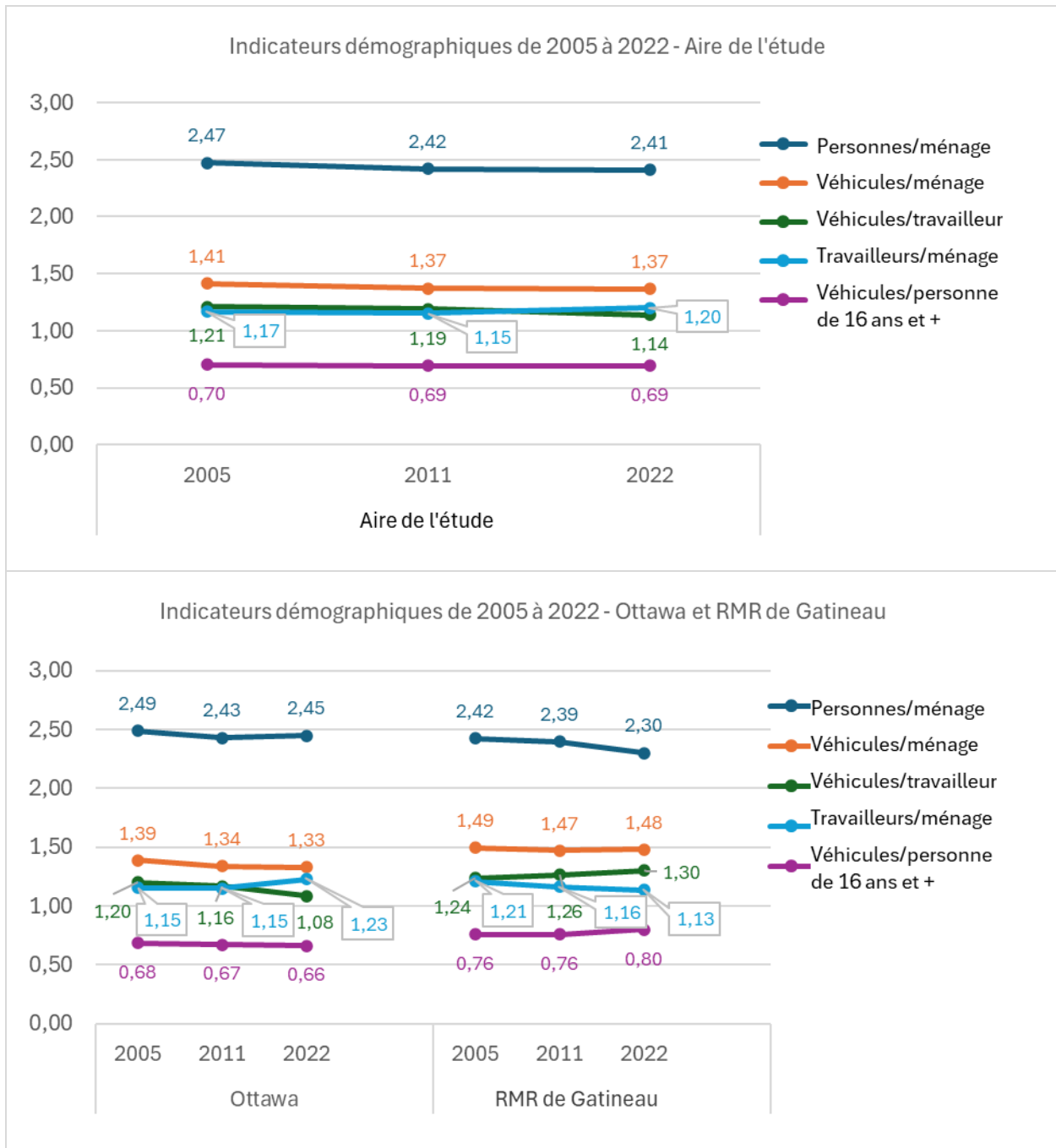
Le tableau 3 fait la synthèse des liens parmi les indicateurs du profil démographique et des ménages. La figure 2 représente graphiquement l'évolution de ces relations depuis 2005. Ces relations permettent d'expliquer comment et pourquoi les comportements décrits dans les sections suivantes ont évolué, au fil des ans, parmi ceux et celles qui se déplacent.

Tableau 3. Relations parmi les indicateurs démographiques, 2005 - 2022

Années de l'enquête	Personnes/ménage	Population des 5 ans et plus/ménage	Population des 11 ans et plus/ménage	Travailleurs/ménage	Véhicules/ménage	Véhicules/travailleur	Véhicule/personne de 16 ans et plus
<b>Aire de l'étude</b>							
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
<b>Ottawa</b>							
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
<b>RMR de Gatineau</b>							
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 2. Évolution des relations démographiques clés, de 2005 à 2022



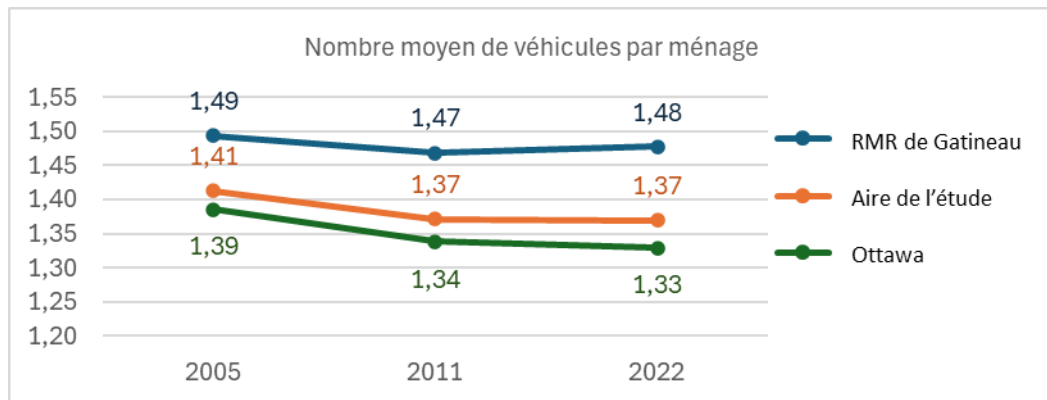
Les relations ont évolué sous différents aspects — dans certains cas, uniformément dans l'ensemble de l'aire de l'étude, mais dans d'autres, en accusant des différences entre Ottawa et la RMR de Gatineau.

- **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 de l'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 des 5 ans et plus, les deux administrations 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 des 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 administrations 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 légère 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 3, 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 3. Nombre moyen de véhicules par ménage, 2005-2022



- Depuis 2005, la disponibilité moyenne des véhicules des 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 de l'étude, ces moyennes indiquent que dans l'ensemble, il y avait au moins un véhicule disponible par travailleur.<sup>12</sup>

**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 3 dresse la liste du nombre moyen de véhicules disponibles pour la population des 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

<sup>12</sup> 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. La priorité donnée dans ce cas aux choix des modes de déplacement des travailleurs correspond aussi à leur primauté comme marché cible pour les transports en commun 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 véhicules 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.



## 3 FACTEURS INFLUANT SUR LES DÉPLACEMENTS

La section précédente porte sur les tendances de base et sur les relations parmi les indicateurs des ménages et des profils démographiques. La section qui suit porte essentiellement sur deux autres facteurs qui influent essentiellement sur le comportement de ceux et celles qui se déplacent : le lieu de travail et la disponibilité des véhicules.

### 3.1 Lieu de travail et télétravail

#### 3.1.1 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 un volet important 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 chronique 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.<sup>13</sup>

La figure 4 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.<sup>14</sup> Les chiffres

---

<sup>13</sup> Government mandates public servants to return to office 2 to 3 days per week by April, *Ottawa Citizen*, le 16 décembre 2022.

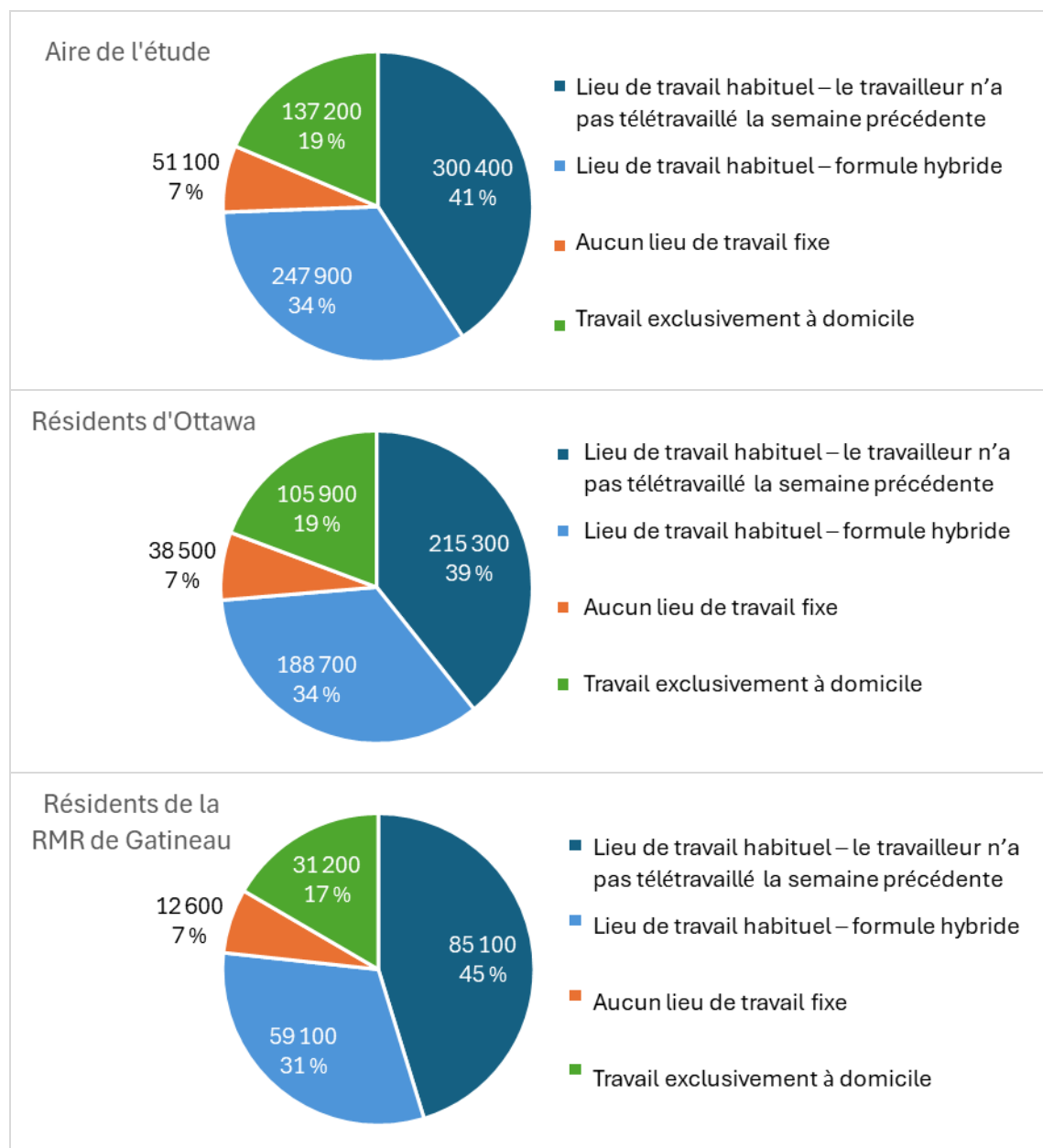
<sup>14</sup> Le « lieu de travail habituel » désigne le lieu de travail qui ne change pas (et qui est fixe) pour le travailleur. Lorsqu'un travailleur fait du navettage, il se rend toujours au même endroit. Cette figure analyse deux options : le travailleur qui avait une formule de travail hybride, 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.

regroupent les travailleurs à temps plein et les travailleurs à temps partiel. Il faut noter que les résultats exposés dans la présente section (3.1) 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.

Figure 4. 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 4, 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 (19 %) 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 de l'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 administrations avaient une formule de travail hybride.

### 3.1.2 Variation dans le temps

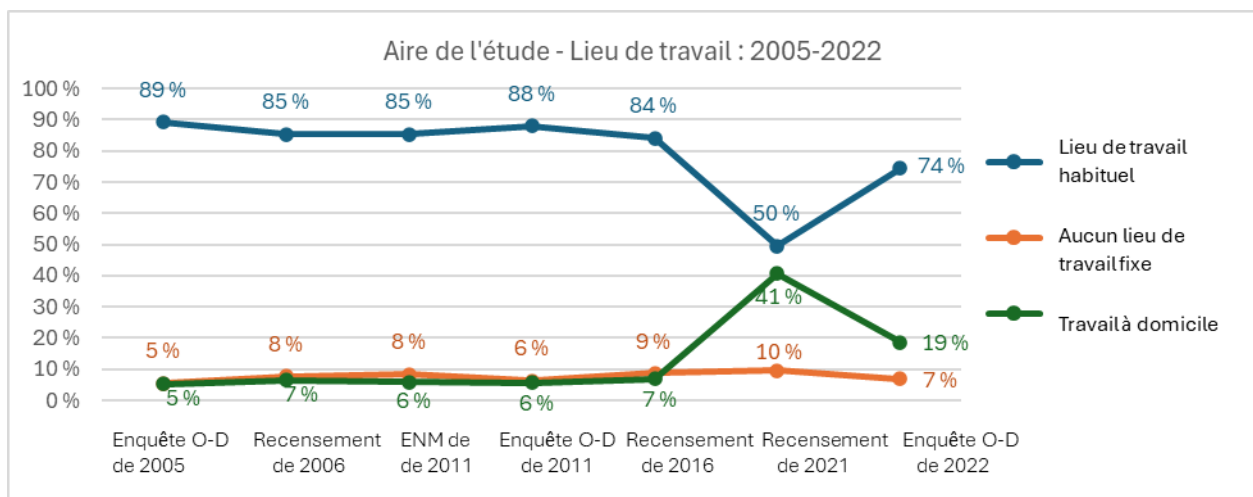
La figure 5 indique les variations de cette répartition dans le temps pour l'ensemble de l'aire de l'étude. Pour dresser un profil plus complet, cette figure fait état des résultats des enquêtes O-D de 2005, 2011 et 2022, ainsi que des recensements intermédiaires.

Essentiellement, le Recensement de 2021 fait 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.<sup>15</sup>

La figure 5 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 de l'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 2016<sup>16</sup>, ainsi que de légères hausses correspondantes dans le pourcentage des personnes qui travaillaient à domicile (6 %-7 % en 2016) et du pourcentage de ceux qui n'avaient pas de lieu de travail fixe (8 %---10 %).

Figure 5. Lieux de travail de l'aire de l'étude, 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.

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 navettage 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.

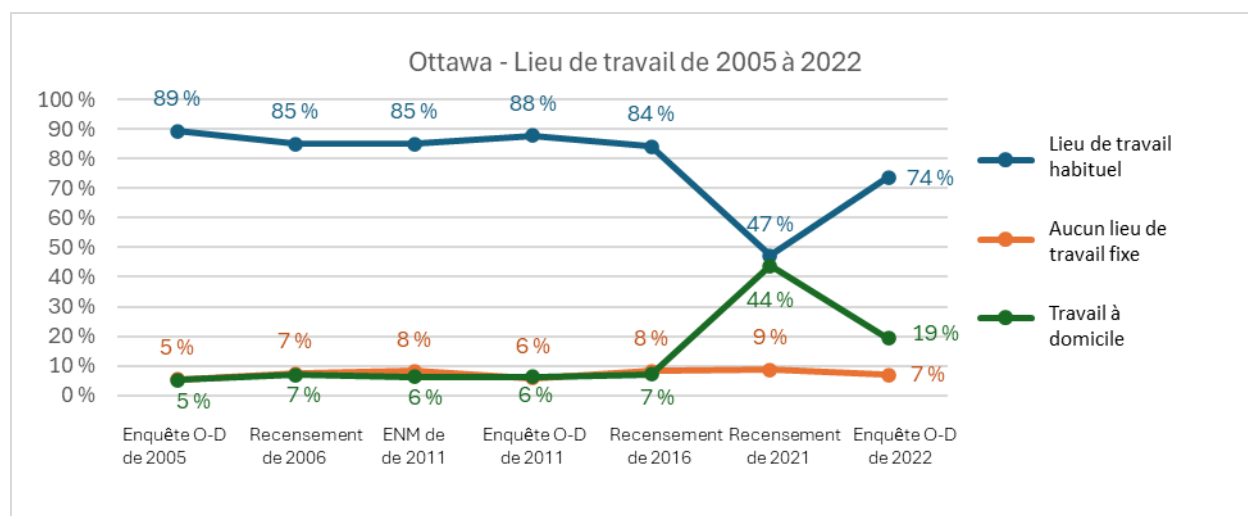
<sup>15</sup> Il faut noter que les données du Recensement font état du « lieu de travail habituel » sans faire la distinction entre le travail hybride et le télétravail. C'est pourquoi la figure 5 est consacrée à cette seule catégorie.

<sup>16</sup> 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.

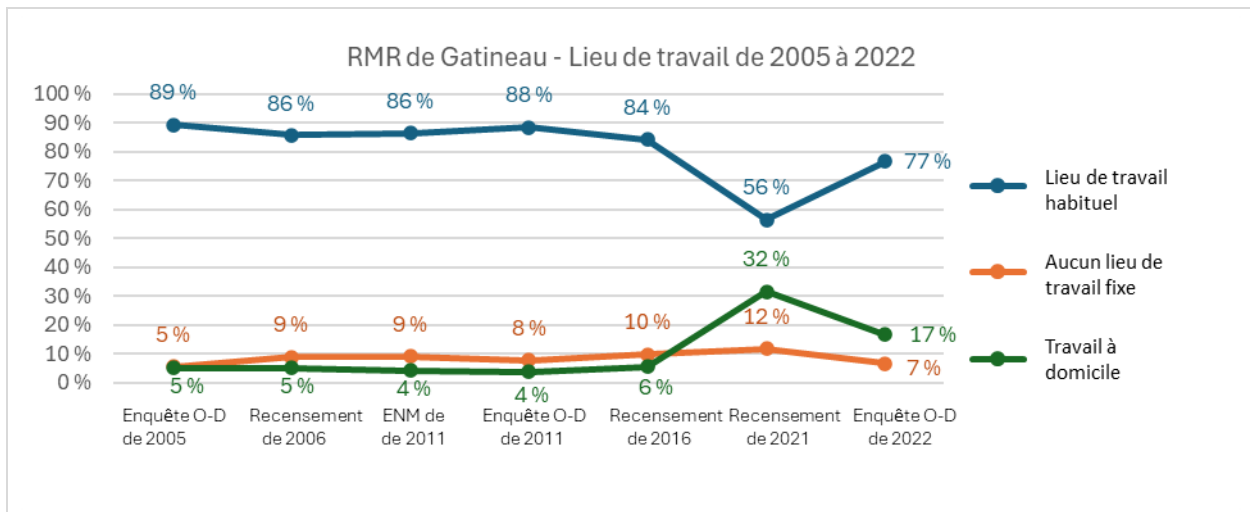
Toutefois, selon le Recensement de 2021, pour l'ensemble de l'aire de l'étude, seulement 50 % ont déclaré qu'ils avaient un lieu de travail habituel et 41 % ont fait savoir qu'ils avaient travaillé à domicile dans la semaine précédant le Recensement. Comme l'indique la figure 6, ces pourcentages ont varié entre les deux administrations. 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 de l'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 de l'étude, même si les différences entre Ottawa et la RMR de Gatineau sont importantes.<sup>17</sup> 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 chroniques.

Figure 6. Lieu de travail, résidents d'Ottawa et résidents de la RMR de Gatineau, de 2005 à 2022



<sup>17</sup> 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.



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.

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 navettage 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 de l'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 de l'avant-midi par rapport à 2011 et que l'achalandage des transports en commun a baissé

lui aussi dans la période de pointe de l'avant-midi 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.

### 3.1.3 Habitudes dans le travail hybride

La figure 7 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. On peut faire plusieurs observations :

- **La moitié de l'ensemble 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 à temps plein qui résidaient dans l'aire de l'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 de l'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 8 fait état du nombre moyen de jours de semaine au cours desquels les travailleurs ont navetté 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 faisaient toujours la navette pour se rendre au travail les jours de semaine le faisaient à raison d'une moyenne de 4,36 jours ouvrables chaque semaine.

Dans l'ensemble de l'aire de l'étude, le nombre moyen de jours ouvrables par semaine au cours desquels les travailleurs ont navetté a été essentiellement constant, tant pour les travailleurs qui ont toujours navetté que pour les travailleurs hybrides. Or, les moyennes combinées de tous les travailleurs à temps plein varient entre les travailleurs d'Ottawa et ceux de la RMR de Gatineau. Les travailleurs à temps plein d'Ottawa étaient plus susceptibles de télétravailler que leurs homologues de la RMR de Gatineau, à raison d'une moyenne de 1,77 jour de semaine par semaine contre 1,52 jour de semaine par semaine au cours de laquelle ils ont télétravaillé. Les travailleurs à temps plein de la RMR de Gatineau étaient plus susceptibles de navetter que leurs homologues d'Ottawa, à raison d'une moyenne de 3,11 jours de semaine par semaine contre 2,86 jours de semaine.

Figure 7. Les habitudes dans le travail hybride – travailleurs à temps plein qui ont un lieu de travail habituel hors du domicile, en 2022

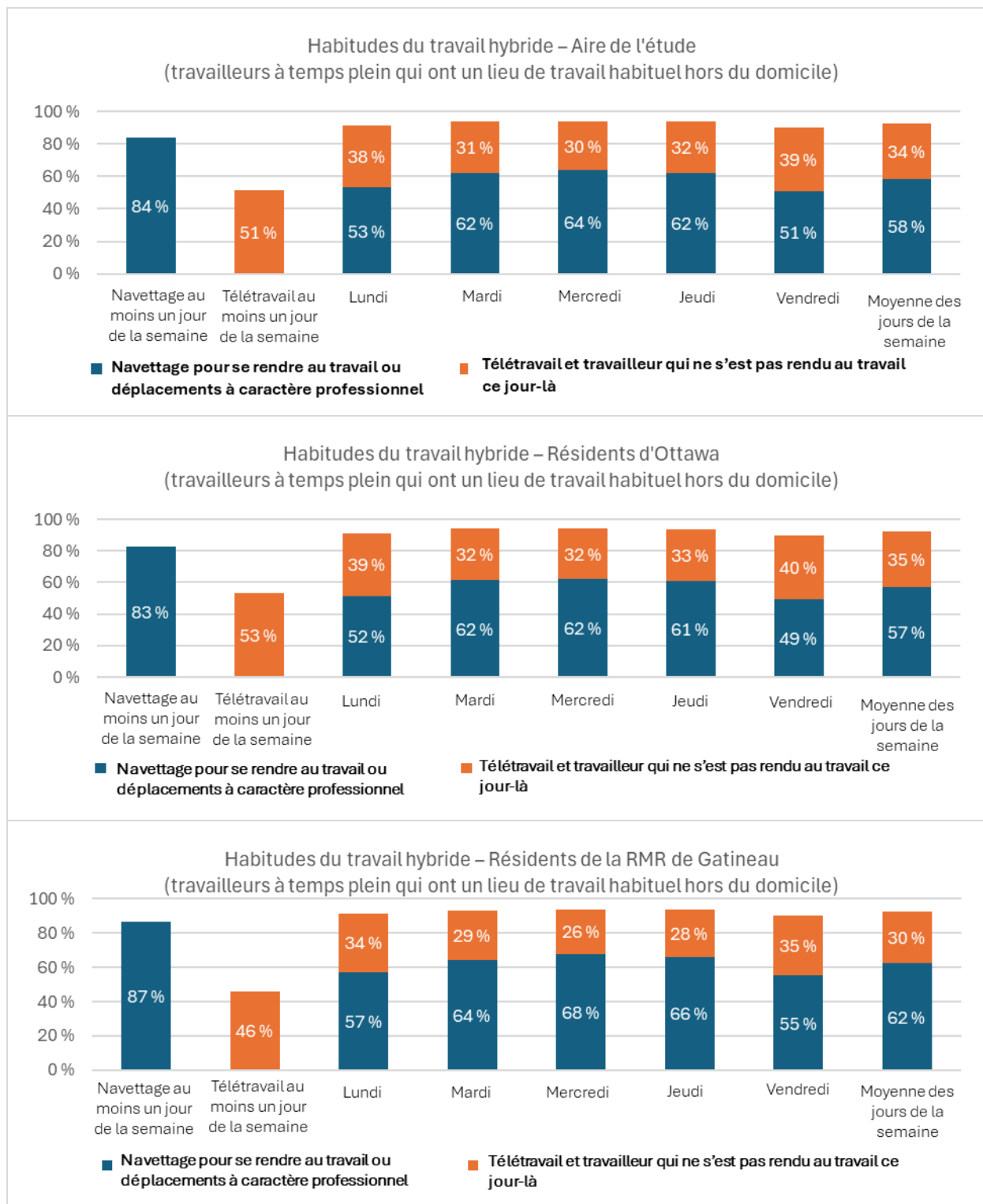
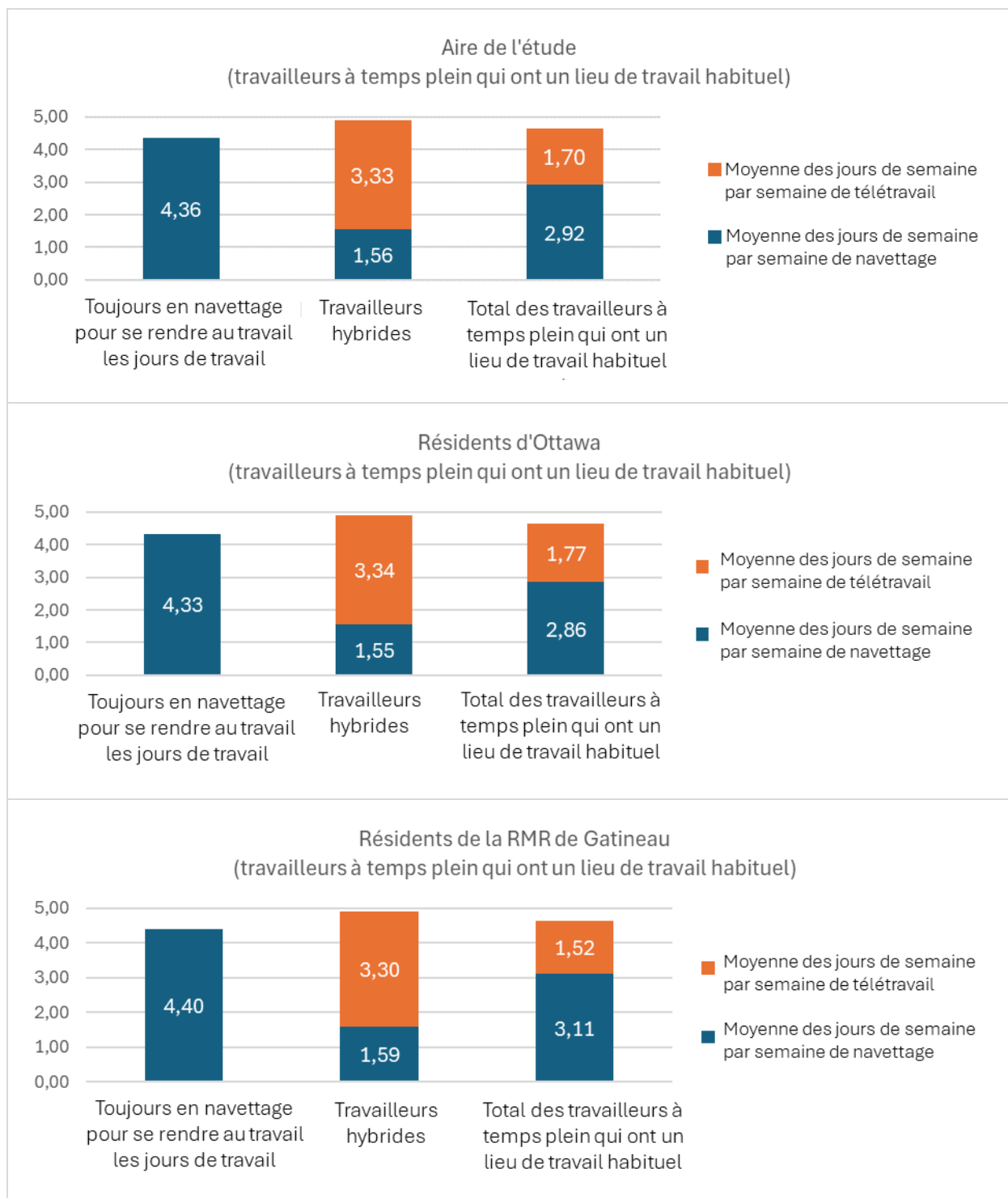


Figure 8. Nombre moyen de jours de semaine de navettage, télétravail dans la semaine précédente et travailleurs à temps plein qui ont un lieu de travail habituel, en 2022

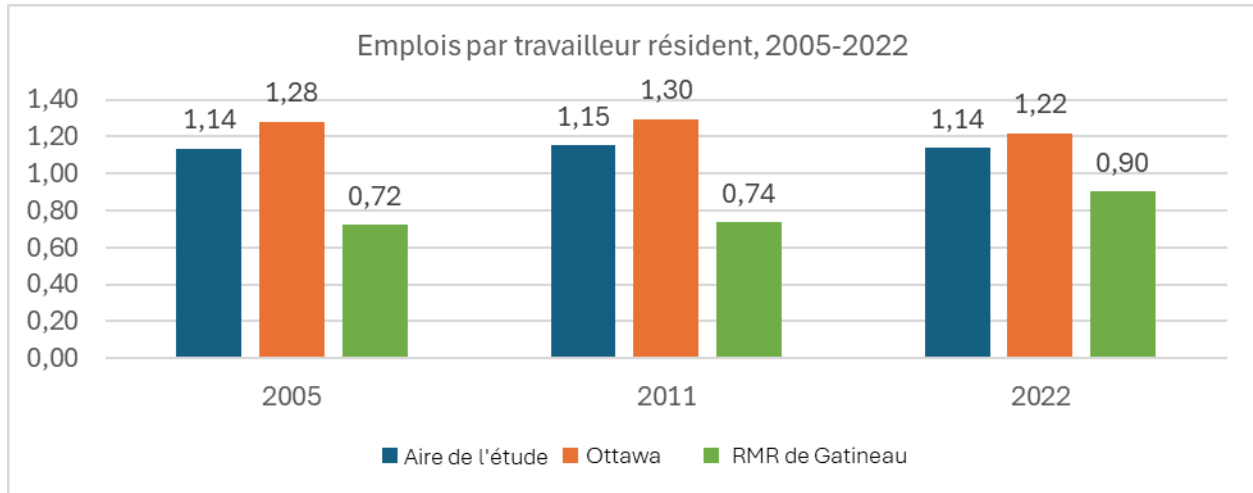


### 3.2 Lieu de travail et navettage interprovincial

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. Ce qui intéresse en particulier les membres du Comité TRANS, c'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 9 fait état du nombre d'emplois par travailleur résident pour l'aire de l'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.<sup>18</sup> Le tableau 4 donne les détails justificatifs.

Figure 9. Emplois par travailleur résident, Ottawa et RMR de Gatineau, 2005-2022



<sup>18</sup> 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 de l'étude de l'enquête.

Tableau 4. Emplois par travailleur résident, détails, 2005-2022

Année	Aire de l'étude			Ottawa			RMR de Gatineau		
	Population active*	Emplois (postes)	Postes/travailleur résident	Population active*	Emplois (postes)	Postes/travailleur résident	Population active*	Emplois (postes)	Postes/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 de l'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 de l'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 de l'étude et qui ont un lieu de travail habituel dans l'aire de l'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 de l'étude et qui ont un lieu de travail habituel dans l'aire de l'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 de l'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 de l'étude correspondant à la RMR de Gatineau.
  - On peut aussi noter que le nombre d'emplois dans l'aire de l'étude en 2022 représente une somme de l'estimation de l'enquête pour la localisation de l'emploi des résidents dans l'aire de l'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 de l'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 3.1).

On peut constater que :

- statistiquement, il y a plus d'emplois que de résidents dans l'aire de l'étude; le déficit s'explique par les travailleurs qui habitent dans les secteurs attenants de l'extérieur de l'aire de l'étude;<sup>19</sup>
- dans l'aire de l'étude, Ottawa est statistiquement 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 de l'étude, cette tendance continue de s'inscrire 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 4;
- 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 résidant 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.

### 3.3 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 5 fait la synthèse des caractéristiques de la disponibilité des véhicules des ménages.

La figure 10 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 administrations.** 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.

---

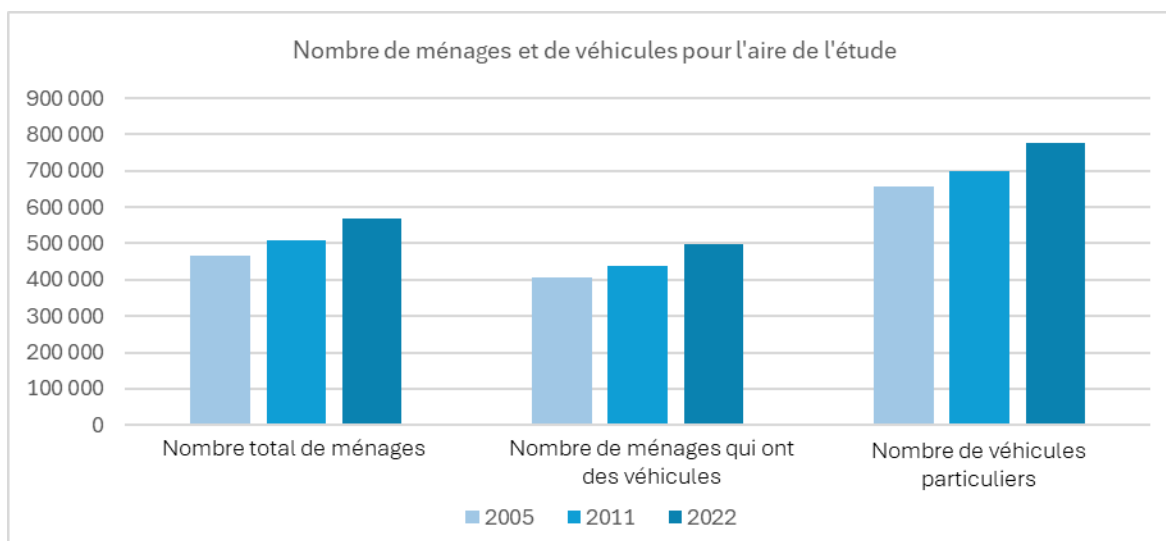
<sup>19</sup> Même si elle date d'il y a un certain temps, on peut consulter une nouvelle comparaison des habitudes de déplacements entre l'aire de l'étude (RCN) et la distance de navettage étendue dans l'Étude sur les tendances de l'évolution des déplacements 2011 dans la région de la capitale nationale (<http://www.ncr-trans-rcn.ca/modele/etudes-demande-transport/>).

Dans le même temps, 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 5. Disponibilité des véhicules des ménages, 2005 - 2022

	Aire de l'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 10. Disponibilité des véhicules des ménages, aire de l'étude, 2005 - 2022



La figure 11 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 et trois ou plus. Le tableau 6 apporte d'autres précisions.

Dans l'ensemble, le nombre moyen de véhicules par ménage est stable (et a légèrement baissé à Ottawa et légèrement augmenté 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 6 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).

Figure 11. Pourcentage des ménages selon le nombre de véhicules, 2005-2022

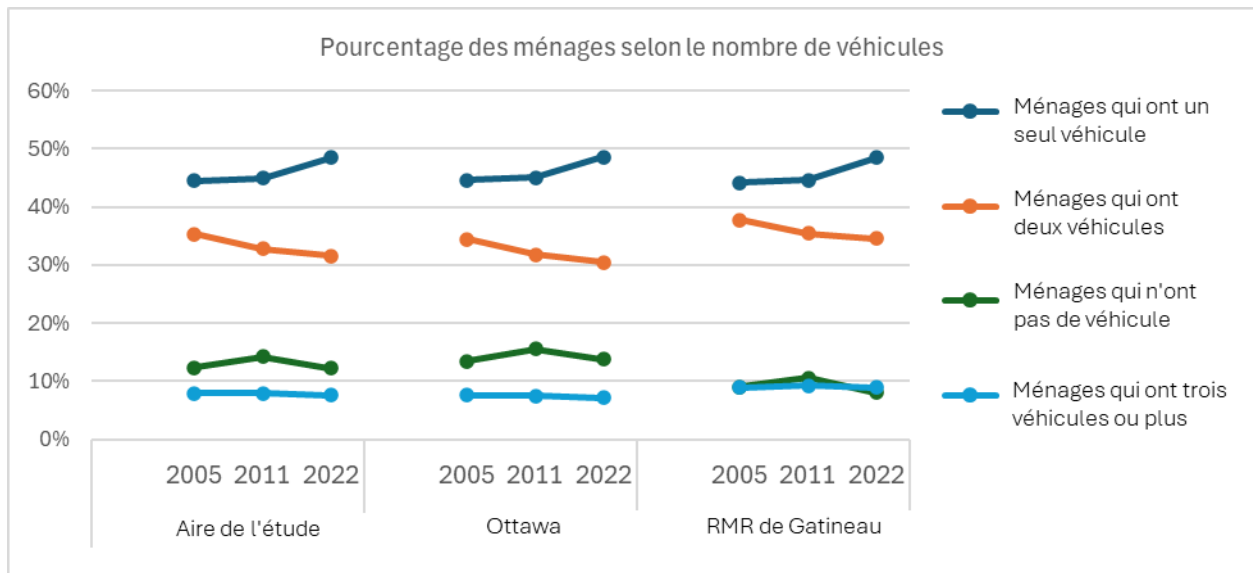




Tableau 6. Détail des véhicules par ménage, 2005-2022

	Aire de l'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

- 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, à nouveau, 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 : cette 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.



## 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 5.

Il convient de noter ce qui suit :

- Avant 2011, on tenait compte des déplacements effectués par la population des 11 ans et plus. À partir de 2011, on a capté les déplacements de la population des 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 12 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 13 indique ces valeurs depuis 2005 jusqu'en 2022 pour la population des 11 ans et plus, ainsi que les taux de déplacements par ménage. Le tableau 7 apporte d'autres précisions.

Selon l'enquête de 2011, le nombre total de déplacements journaliers effectués par les résidents de l'aire de l'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 1). 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 des 11 ans et plus.<sup>20</sup>

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 14 et le tableau 8 font état de ces différences. Entre 2011 et 2022, le taux de déplacements d'Ottawa pour la population des 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 %.<sup>21</sup> 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.

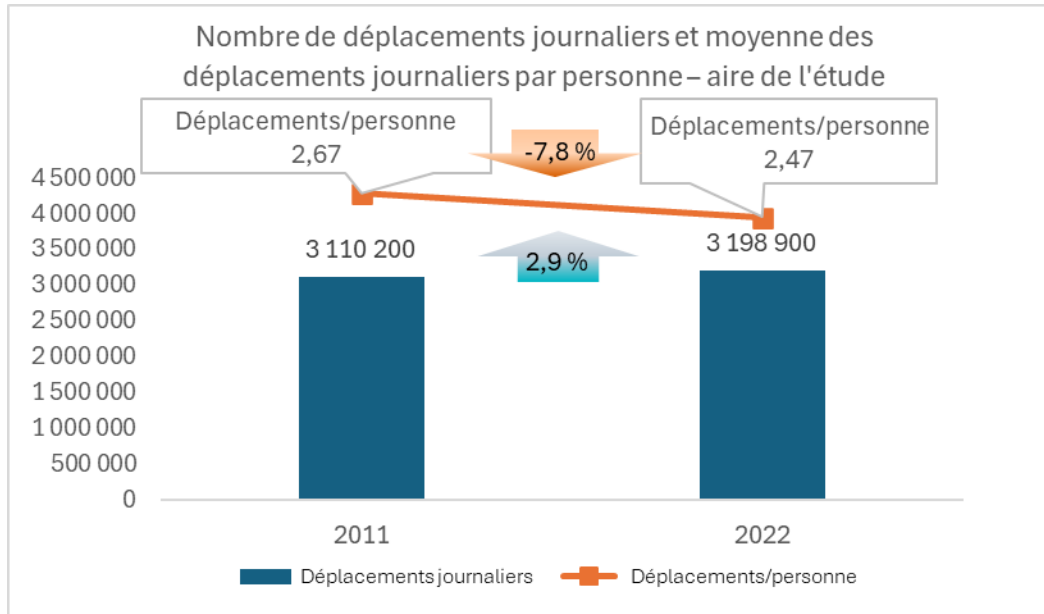
Le tableau 8 indique également que quatre personnes de 5 ans et plus sur cinq s'étaient déplacées à la date de l'enquête; ce chiffre, qui n'a pas bougé depuis 2011 pour Ottawa, a légèrement augmenté dans la RMR de Gatineau.

---

<sup>20</sup> En tenant compte de la population des 5 ans et plus, on a dénombré 5,64 déplacements par ménage de l'aire de l'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 8.

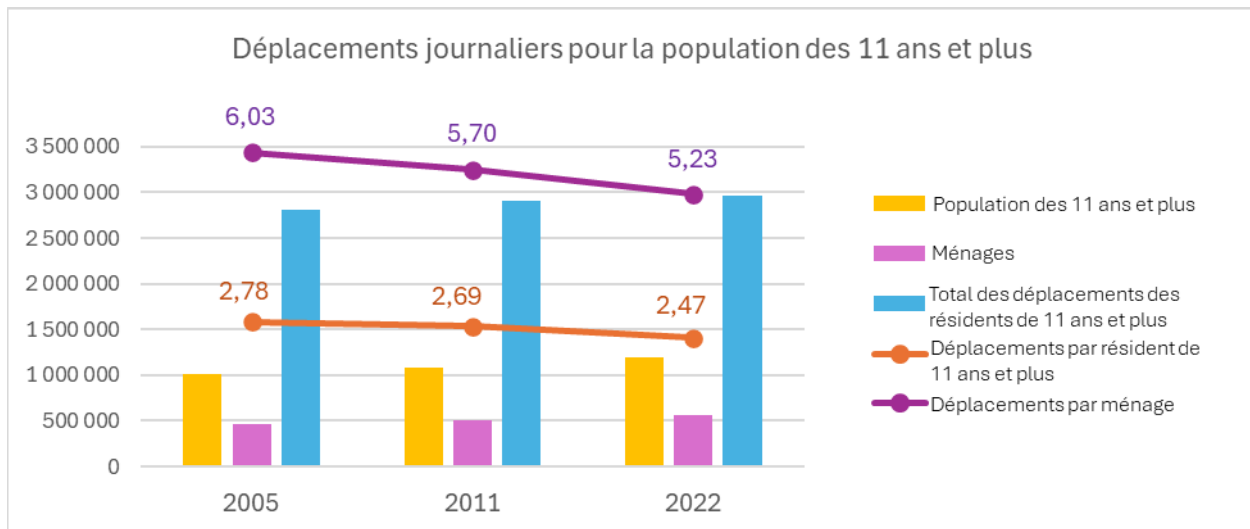
<sup>21</sup> Il faut noter que pour la RMR de Gatineau, une partie de la hausse du nombre de déplacements journaliers est probablement attribuable à l'augmentation de la taille de l'aire de l'étude, qui regroupe les petites municipalités de la RMR qui ne font pas partie de la MRC des Collines-de-l'Outaouais. Ces municipalités représentent environ 0,6 % de l'ensemble de l'aire de l'étude et 2,3 % de la population de la RMR de Gatineau.

Figure 12. Déplacements journaliers pour la population des 5 ans et plus, aire de l'étude, 2011 et 2022



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

Figure 13. Déplacements pour la population des 11 ans et plus, aire de l'étude, 2005-2022



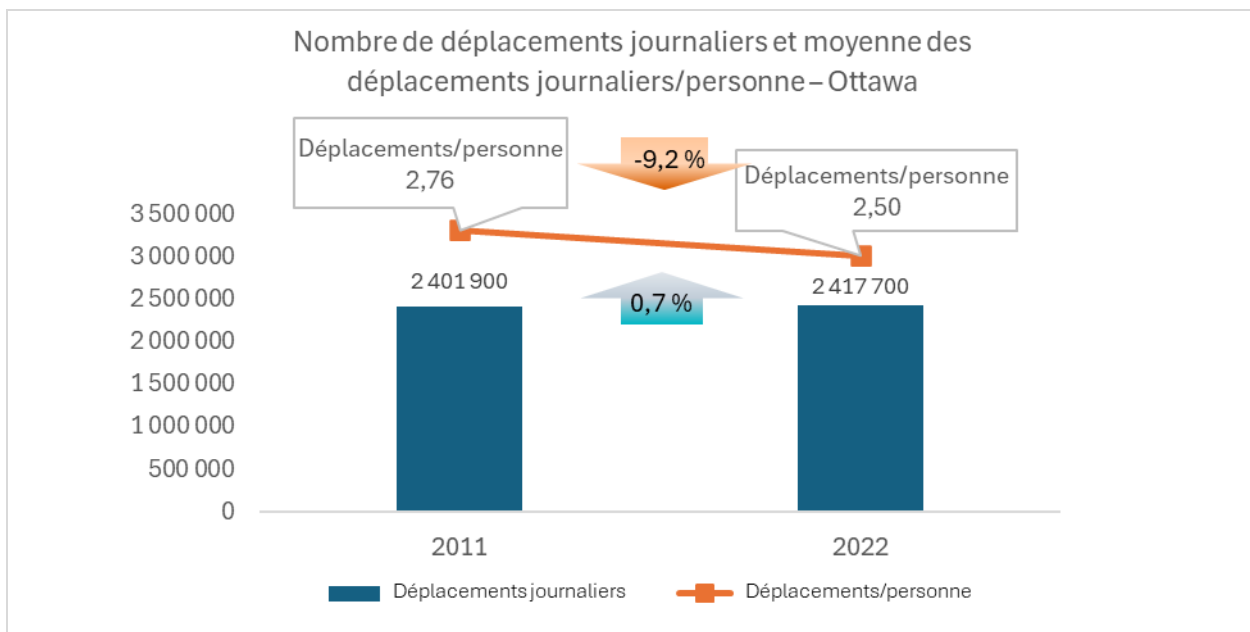
En tenant compte de tous les déplacements effectués dans l'aire de l'étude par les résidents de 11 ans et plus de cette aire.

Tableau 7. Détails des déplacements pour la population des 11 ans et plus, aire de l'étude, 2005-2022

	2005	2011	2022	Écart en %		
				6 ans 2005-2011	11 ans 2011-2022	17 ans 2005-2022
Population des 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 de l'étude par les résidents de 11 ans et plus de cette aire.

Figure 14. Déplacements journaliers de la population des 5 ans et plus, résidents d'Ottawa et de la RMR de Gatineau, 2011 et 2022



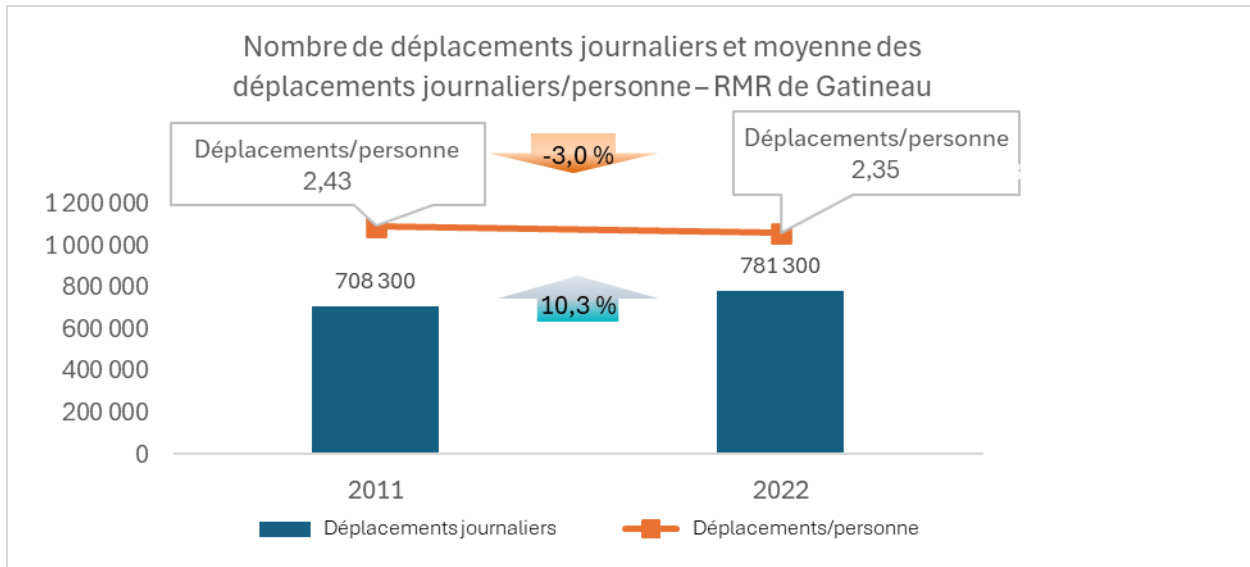


Tableau 8. Déplacements et taux de déplacements de la population des 5 ans et plus, 2011 et 2022

	Aire de l'étude		Ottawa		RMR de Gatineau	
	2011	2022	2011	2022	2011	2022
Ménages	510 000	567 200	379 800	414 500	130 200	152 700
Personnes 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

#### 4.2.2 Déplacements par heure du jour

La figure 15 fait état du nombre de déplacements-personnes pour chaque heure du jour en 2011 et 2022. Le nombre de déplacements-personnes est indiqué selon l'heure du début. Cette figure répond à trois questions importantes : premièrement, quelle a été l'évolution de la distribution temporelle et de l'ampleur des déplacements après la pandémie? Deuxièmement, la période de pointe de l'après-midi a-t-elle commencé plus tôt (ce qui a été le cas dans plusieurs villes canadiennes)? Troisièmement, 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 reste le même : les pics des navetteurs de l'avant-midi 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 de l'avant-midi s'étend de 6 h 30 à 8 h 59 (soit une durée de 2,5 heures), et la période de pointe de l'après-midi est comprise entre 15 h et 17 h 59 (soit une durée de trois heures).<sup>22</sup> L'heure du début, soit 13 h, pour l'augmentation du volume de l'après-midi est la même que celle de 2011, et l'heure du début de la soirée s'est terminée un peu plus tôt en 2022.<sup>23</sup>

Toutefois, le nombre de déplacements a fléchi durant la période de pointe de l'avant-midi, en soirée et la nuit, alors qu'on a comptabilisé des hausses à partir de la fin de la période de pointe de l'avant-midi jusqu'à la fin de la période de pointe de l'après-midi. Les changements les plus notables se produisent 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 de l'avant-midi). Ces baisses s'expliquent par un retard dans les volumes de pointe de l'avant-midi : 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 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.

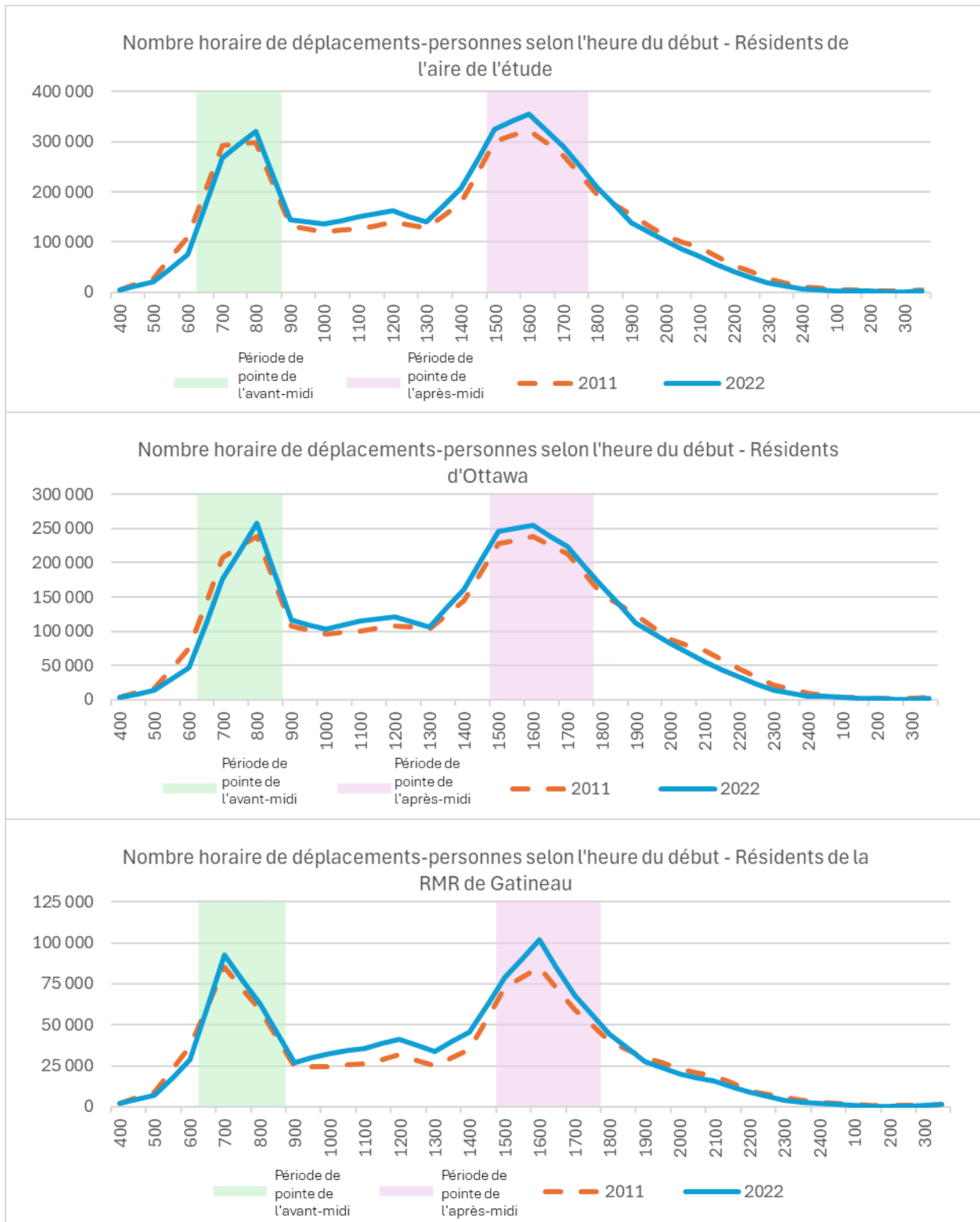
---

<sup>22</sup> 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 de l'avant-midi; la période de pointe de l'après-midi est toutefois écourtée (puisque'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.

<sup>23</sup> Il faut noter que pour les besoins de la clarté visuelle et pour faciliter la lecture du texte, la figure 15 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 15. Nombre de déplacements personnes par heure du jour, population des 5 ans et plus, 2011 et 2022



Il faut noter que ces données sont agrégées par heure. Une analyse plus précise des données par période de 15 minutes nous apprend que l'heure la plus affairée dans la période de pointe de l'avant-midi est comprise entre 7 h 30 et 8 h 29, ce qui donne 346 500 déplacements. L'heure la plus affairée de la période de pointe de l'après-midi (et l'heure la plus affairée 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 l'avant-midi 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 commence à 6 h, est cohérente dans l'ensemble de l'aire de l'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 se produit à différents moments de la journée : le gain horaire le plus important à Ottawa est de +18 500 déplacements à 8 h. Dans la RMR de Gatineau, le gain horaire le plus important est de +16 300 déplacements à 16 h. Ces heures correspondent respectivement aux heures de pointe du navettage pour l'avant-midi et l'après-midi.

## 4.3 Motifs de déplacement

### 4.3.1 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 16 illustre la répartition des motifs de déplacement pour 2022 d'après l'activité au point de destination des déplacements. Le tableau 9 établit la comparaison des motifs de déplacement pour 2011 et 2022 pour la population des 5 ans et plus dans l'ensemble de l'aire de l'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 de l'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 journaliers<sup>24</sup> Autrement dit, ces déplacements de navettage ont représenté un tiers (34 %) de toutes les destinations des déplacements distinctes du domicile. En tenant compte des déplacements effectués pour déposer des passagers ou pour passer les reprendre (qui sont généralement essentiellement

---

<sup>24</sup> 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.

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 veiller à l'entretien des ménages 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 assurer l'entretien des ménages 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, pour aller manger au restaurant et pour mener des activités sociales représentent 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. 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 ».<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> 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 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

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, les courses dans les magasins, l'entretien des ménages, les soins de santé et personnels, les restaurants, les loisirs, 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 12).

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 9 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 de l'étude. La figure 17 et le tableau 10 présentent les données correspondantes pour Ottawa. La figure 18 et le tableau 11 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 -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.

---

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.

Figure 16. Motifs de déplacement journaliers, aire de l'étude, population des 5 ans et plus, 2022

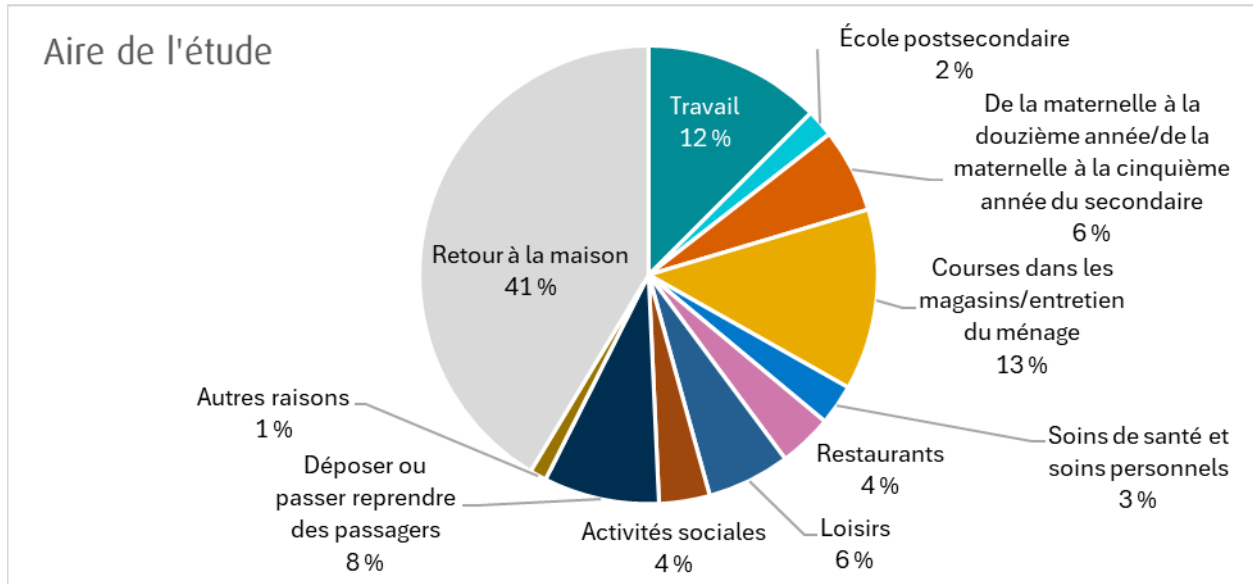


Tableau 9. Détails des motifs de déplacement, aire de l'étude, population des 5 ans et plus, 2011--2022

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 %
Courses dans les magasins/entretien du ménage	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 %
Loisirs	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 %
<b>Total</b>	<b>3 110 200</b>	<b>3 198 900</b>	<b>88 700</b>	<b>3 %</b>
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.

Figure 17. Motifs de déplacement journaliers, résidents d'Ottawa, population des 5 ans et plus, 2022

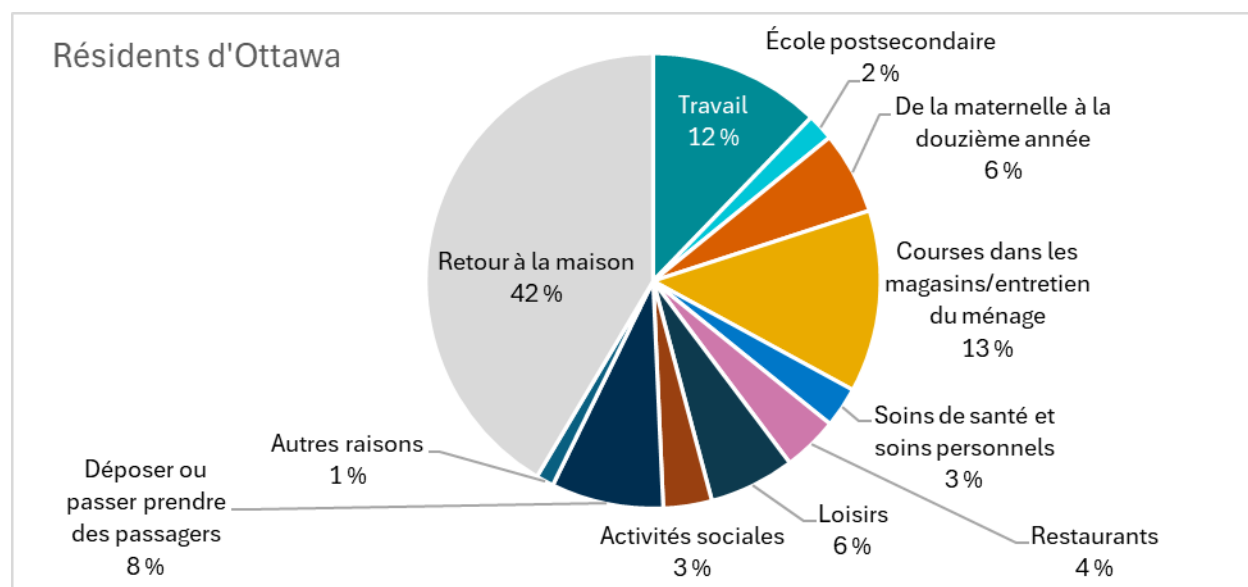


Tableau 10. Détails des motifs de déplacement, résidents d'Ottawa, population des 5 ans et plus, 2011--2022

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 %
Courses dans les magasins/entretien du ménage	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 %
Loisirs	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 %

Motifs de déplacement	2011	2022	Variation	Écart
<b>Total</b>	<b>2 401 900</b>	<b>2 417 700</b>	<b>15 800</b>	<b>1 %</b>
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.

Figure 18. Motifs de déplacement journaliers, résidents de la RMR de Gatineau, population des 5 ans et plus, 2022

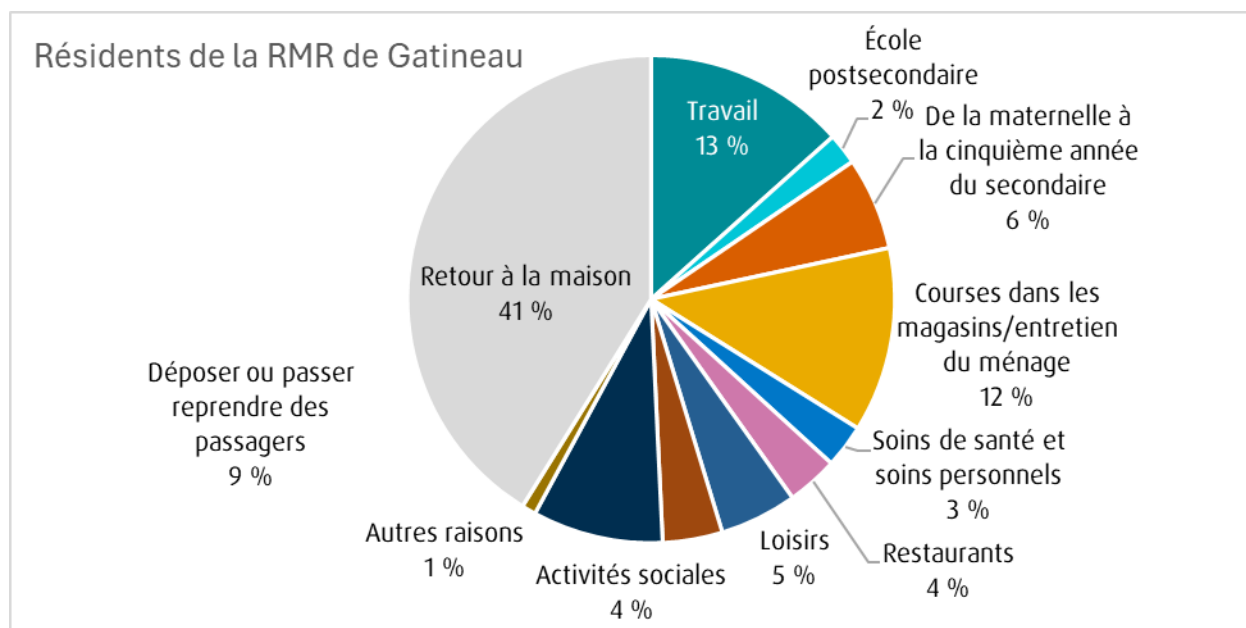


Tableau 11. Détails des motifs de déplacement, résidents de la RMR de Gatineau, population des 5 ans et plus, 2011--2022

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 <sup>^</sup>	40 700	48 100	7 300	18 %
Courses dans les magasins/entretien du ménage	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 %
<b>Total</b>	<b>708 300</b>	<b>781 300</b>	<b>72 900</b>	<b>10 %</b>
Total partiel des déplacements non discrétionnaires <sup>†</sup>	193 200	168 900	-24 300	-13 %
Total partiel des déplacements discrétionnaires <sup>‡</sup>	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.

<sup>^</sup>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.

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

<sup>‡</sup>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.

**En résumé,** les pertes importantes accusées dans les déplacements pour se rendre au travail et dans les établissements d'enseignement postsecondaire cadrent avec la progression du télétravail et de la téléformation, induite par la pandémie et qui semble s'inscrire dans la durée. Or, il se pourrait que ces effets aient été en partie atténués par l'adoption des politiques du gouvernement fédéral sur la formule hybride du retour au travail, qui ne sont entrées en vigueur qu'au début de 2023. Par contre, de nombreux emplois dans le secteur de



la haute technologie (part importante de l'économie de l'aire de l'étude) sont aujourd'hui entièrement ou essentiellement exercés à distance.<sup>26</sup>

Pour l'aire de l'étude dans l'ensemble, le taux de croissance de 15 % dans la quasi-totalité des motifs de déplacement est de toute évidence nettement supérieur au taux de croissance de 11 % de la population sur l'intervalle de 11 ans. Toutefois, la croissance de ces motifs de déplacement discrétionnaires varie : à Ottawa, ces motifs de déplacement ont progressé au même rythme que la population (10 %). Dans la RMR de Gatineau, la progression de 33 % de ces motifs de déplacement représente plus de 2,5 fois le taux de croissance de la population, soit 13 %.

La progression de ces motifs de déplacement pourrait correspondre à un retour aux activités en présentiel après la pandémie, par exemple les courses dans les magasins, les sorties dans les restaurants et — surtout — la formation dans les écoles primaires et secondaires. La progression des déplacements effectués pour ces motifs pourrait aussi être portée par le plus grand nombre de télétravailleurs, ce qui permet aux travailleurs de faire les déplacements qu'ils feraient normalement après la journée de travail ou qu'ils ne feraient pas du tout (cf. la section suivante). Par contre, s'agissant des déplacements effectués pour se rendre à l'école, certaines variations pourraient être attribuables aux écarts dans la pondération des données (l'enquête de 2022 accusant un équilibre plus précis entre les 15-17 ans et les 18-19 ans à Ottawa et les 15-16 ans et les 17-19 ans dans la RMR de Gatineau) ou pourraient s'expliquer par les limites des coefficients de pondération extrêmes pour les groupes qu'il est plus difficile de sonder, par exemple les étudiants du postsecondaire, dans un cycle ou l'autre.

### 4.3.2 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 professionnels pour se rendre au

---

<sup>26</sup> La décision qu'a prise Shopify en 2020 de se convertir entièrement au télétravail à son siège social du centre-ville d'Ottawa est l'exemple le plus avant-gardiste de la permanence du télétravail dans le secteur de la haute technologie. Veuillez consulter le reportage diffusé le 1<sup>er</sup> septembre 2020 sur [CTV News](#) sous le titre « Shopify vacating Elgin Street HQ as company goes 'digital by default' ». Même si le basculement permanent dans le télétravail continue de représenter le paradigme opérationnel de cette société, Shopify a toutefois rouvert depuis ses anciens bureaux à tous les employés qui souhaitent travailler dans un établissement doté des commodités traditionnelles. Le taux de participation n'est pas connu. Toutefois, moins de la moitié (44 %) de son effectif mondial habite aujourd'hui dans un rayon d'action navettable d'un bureau de Shopify. Cette société a aussi aménagé des « bulles », soit des établissements hors site à petite échelle, dans lesquelles les travailleurs peuvent se réunir pendant quelques jours pour se consacrer à des tâches précises. Veuillez consulter l'article signé par J. Lindzon sous le titre « How Shopify's anti-meeting, anti-mandatory-office experiment is going » dans [Fast Company](#) en date du 25 septembre 2023.

Il n'y a pas de données consultables pour d'autres sociétés du secteur de la haute technologie. Or, des anecdotes informelles laissent entendre que d'autres sociétés de haute technologie font elles aussi la promotion du télétravail, du moins dans une approche hybride.

lieu de travail habituel et les déplacements à caractère professionnel sur la route.<sup>27</sup> 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 passer reprendre des passagers ou pour les déposer sont représentés distinctement pour distinguer l'heure du jour correspondant à ces types de déplacements.

La figure 19 fait état de la répartition des motifs de déplacement dans l'ensemble de l'aire de l'étude dans chacune des cinq périodes suivantes :<sup>28</sup>

Nuit	De 0000 à 0629	Heures du départ comprises entre minuit et un peu avant 6 h 30 le matin
Période de pointe de l'avant-midi	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 de l'avant-midi regroupait une forte proportion de déplacements pour se rendre au travail, à l'école primaire et secondaire (de la maternelle à la douzième année et de la maternelle à la cinquième année du secondaire) et des déplacements pour déposer des passagers. Les déplacements effectués pour faire des courses dans les magasins et pour assurer l'entretien des ménages représentaient les plus fortes parts des destinations distinctes du domicile dans le milieu de la journée et dans la période de pointe de l'après-midi.

La figure 20 exprime un point de vue différent, puisqu'elle porte sur les volumes de déplacements de toute l'aire de l'étude par période, en plus d'établir la comparaison avec 2011. Le tableau 12 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 de l'avant-midi (soit -88 900 déplacements, ce qui représente la

<sup>27</sup> 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 ».

<sup>28</sup> 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).

plus forte baisse pour tous les motifs de déplacement), de 24 % en soirée et de 32 % la nuit, soit une baisse globale journalière 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 hors sites. 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 de l'avant-midi (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 déplacements : 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 les transports en commun ou se déplacer à pied ou à vélo pour se rendre à l'école.
- Les déplacements effectués pour se rendre dans les établissements d'enseignement postsecondaire ont baissé modérément dans la période de pointe de l'avant-midi, 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 de l'avant-midi, 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 courses dans les magasins et l'entretien des ménages, les déplacements à caractère récréatif et les

autres déplacements. Les déplacements effectués pour se rendre dans les bars ou les cafés-restaurants ont augmenté de 22 %.<sup>29</sup>

- Il est intéressant de signaler que les périodes de pointe de l'avant-midi, de l'après-midi et du milieu de la journée ont comptabilisé des hausses dans les déplacements discrétionnaires comme les courses dans les magasins et l'entretien des ménages, 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 progrès 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 21 et le tableau 13 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 de l'avant-midi, au même titre que la croissance absolue des déplacements discrétionnaires dans la période de pointe de l'avant-midi, dans le milieu de la journée et surtout dans la période de pointe de l'après-midi.
- Enfin, on peut signaler que ces habitudes se vérifient généralement dans l'ensemble de l'aire de l'étude. La figure 22 et la figure 23 font état de la répartition statistique de 2022 et des comparaisons entre 2022 et 2011 pour Ottawa. La figure 24 et la figure 25 présentent les données correspondantes pour la RMR de Gatineau. La répartition proportionnelle selon les motifs de déplacement est essentiellement comparable dans chaque période de 2022, sauf les différences modérées relevées durant la nuit. Toutefois, entre 2011 et 2022, les résidents d'Ottawa ont proportionnellement réduit plus considérablement leurs déplacements dans la période de pointe de l'avant-midi que l'ont fait les résidents de la RMR de Gatineau. Ces derniers ont proportionnellement inscrit des hausses plus considérables dans leurs déplacements du milieu de la journée et dans la période de pointe de l'après-midi que l'ont fait les résidents d'Ottawa.

---

<sup>29</sup> 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 19 Répartition des déplacements selon les motifs, par période, population des 5 ans et plus, aire de l'étude, 2022

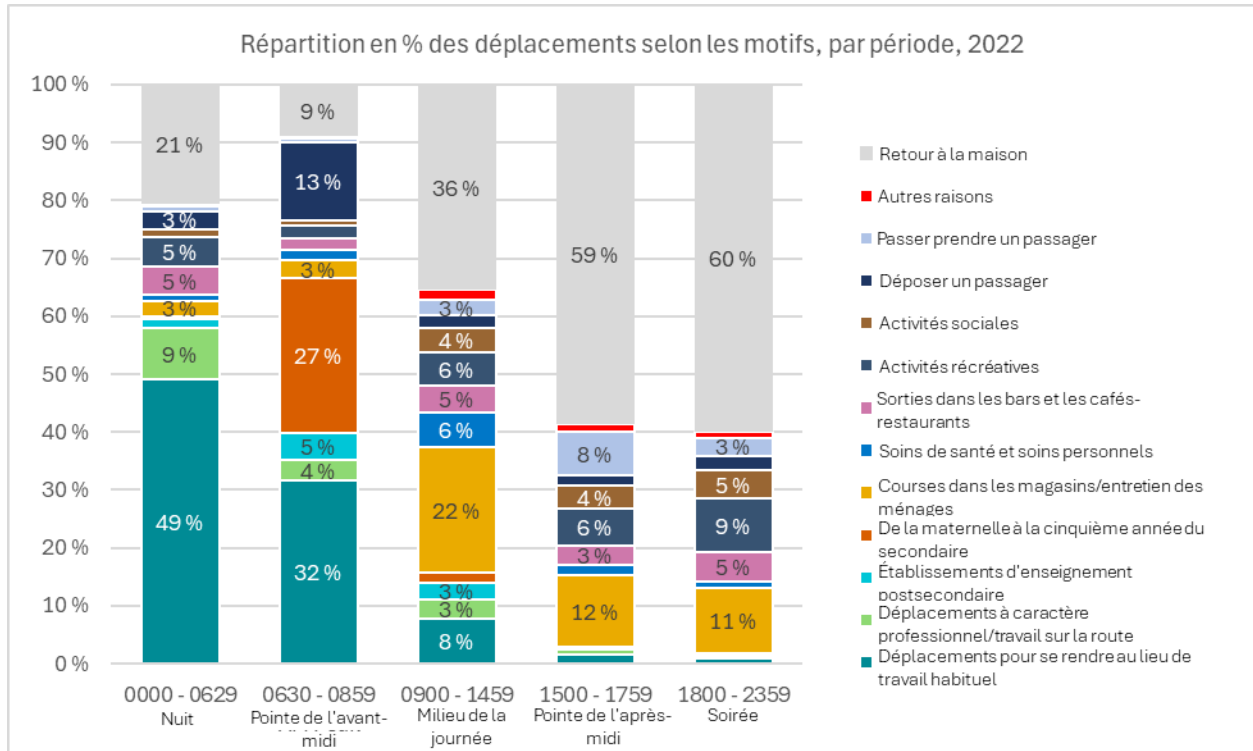


Figure 20. Nombre de déplacements selon les motifs de déplacement, par période, population des 5 ans et plus, aire de l'étude, 2011-2022

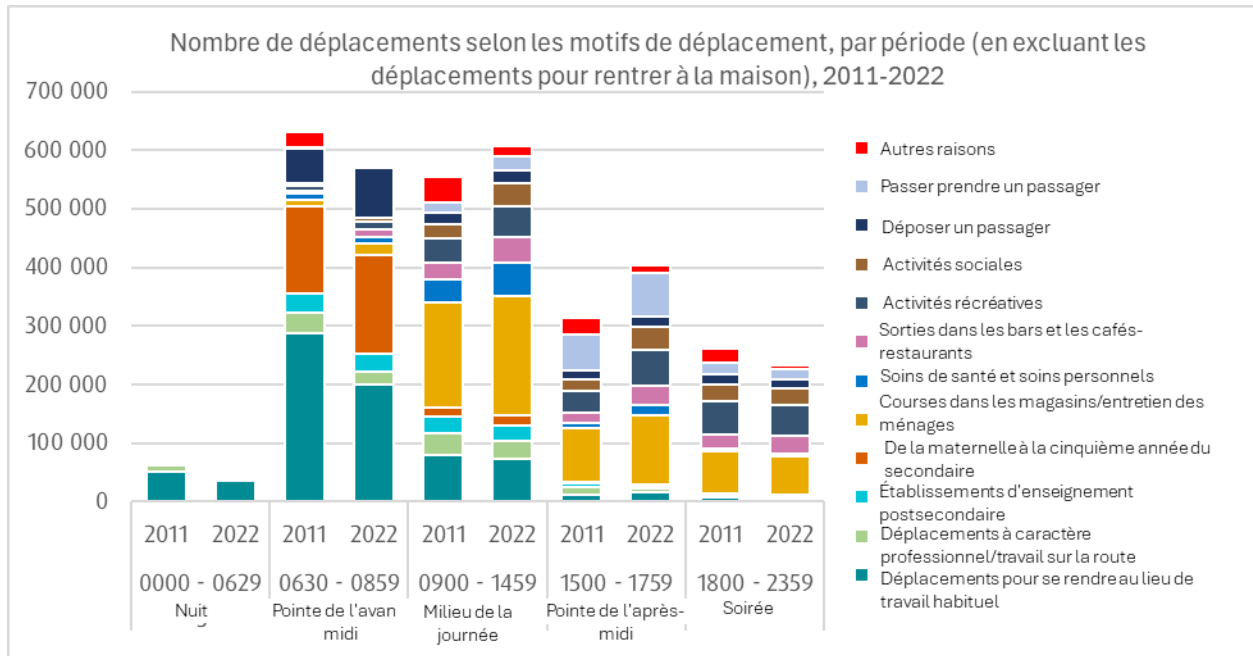


Tableau 12. Déplacements selon le motif, par période, population des 5 ans et plus, aire de l'étude, 2022 et variations depuis 2011

	0000 – 0629 Nuit	0630 – 0859 Pointe de l'avant- midi	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
Courses dans les magasins/entretien du ménage	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
Courses dans les magasins/entretien du ménage	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 de l'avant- midi	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 %
Courses dans les magasins/entretien du ménage	*	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.

Figure 21. Déplacements selon les motifs agrégés, sauf les déplacements pour rentrer à la maison, par période, population des 5 ans et plus, aire de l'étude, 2011-2022

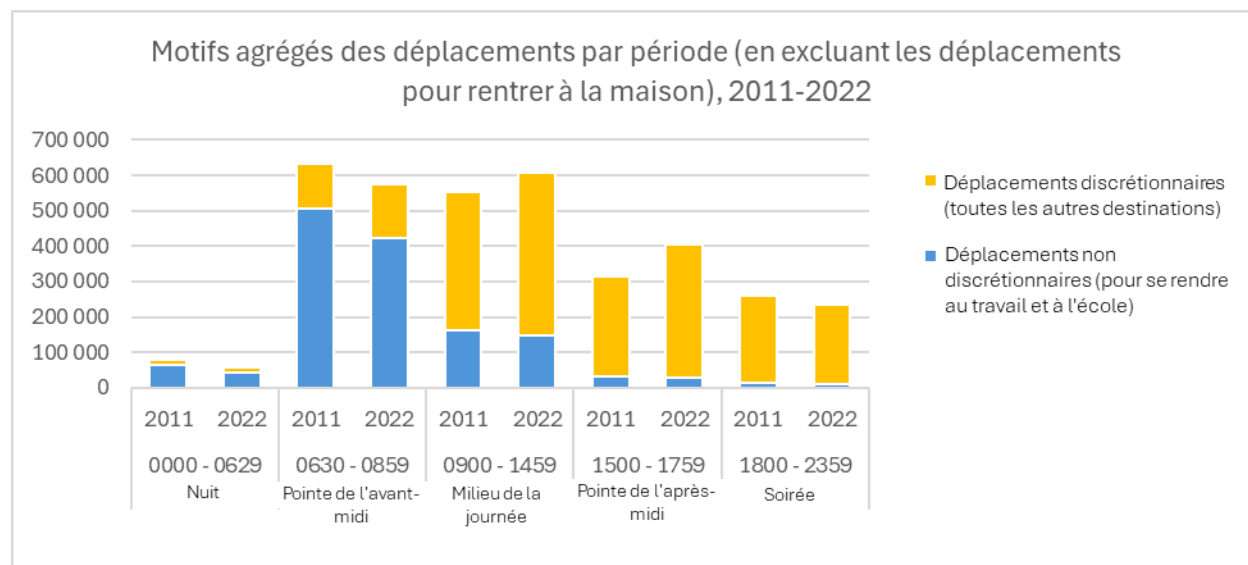


Tableau 13. Nombre de déplacements selon les motifs agrégés sans les déplacements pour rentrer à la maison, par période, population des 5 ans et plus, aire de l'étude, 2022, et variation par rapport à 2011

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

En excluant les déplacements effectués pour rentrer à la maison.



Figure 22. Répartition des déplacements selon les motifs de déplacement par période, population des 5 ans et plus, résidents d'Ottawa, 2022

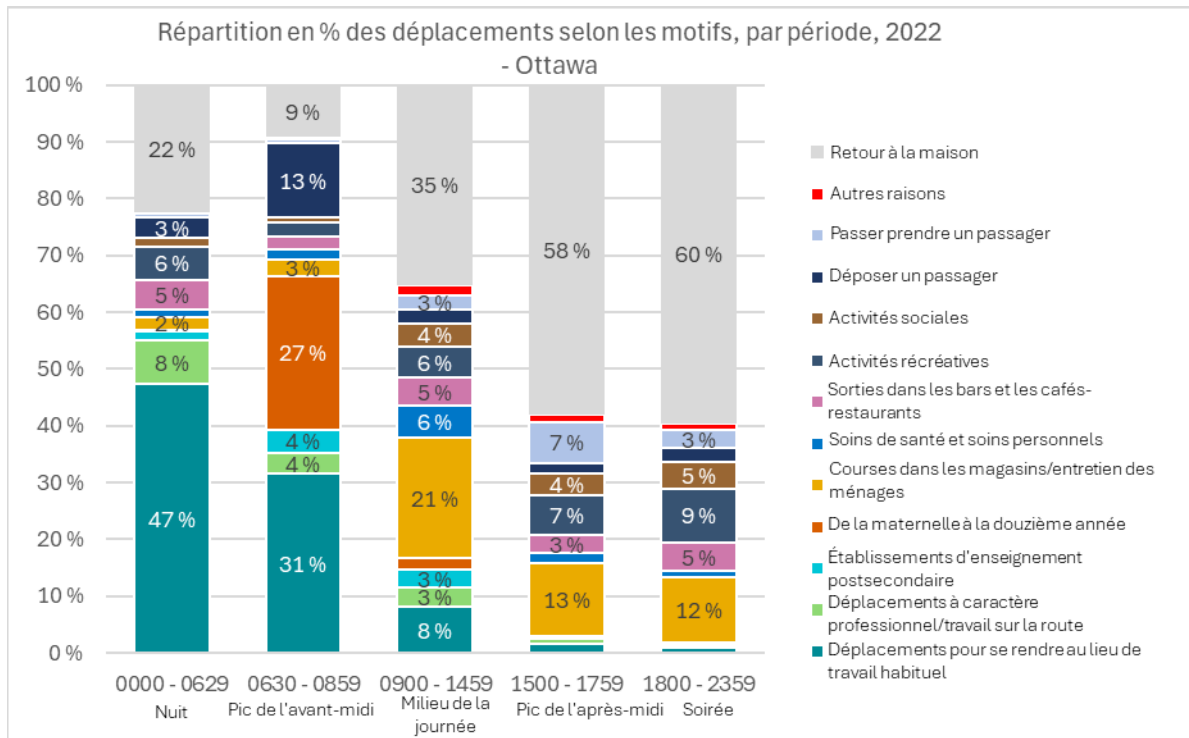


Figure 23. Nombre de déplacements selon les motifs de déplacement, par période, population des 5 ans et plus, résidents d'Ottawa, 2011-2022

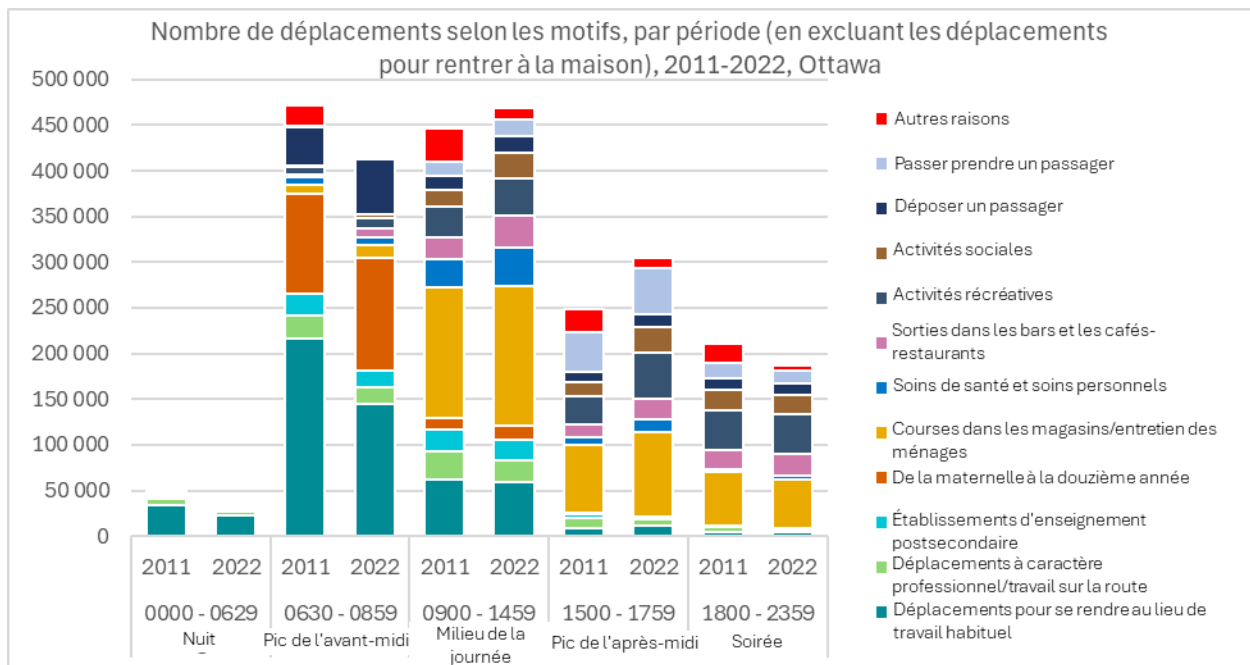


Figure 24. Répartition des déplacements selon les motifs de déplacement, par période, population des 5 ans et plus, résidents de la RMR de Gatineau, 2022

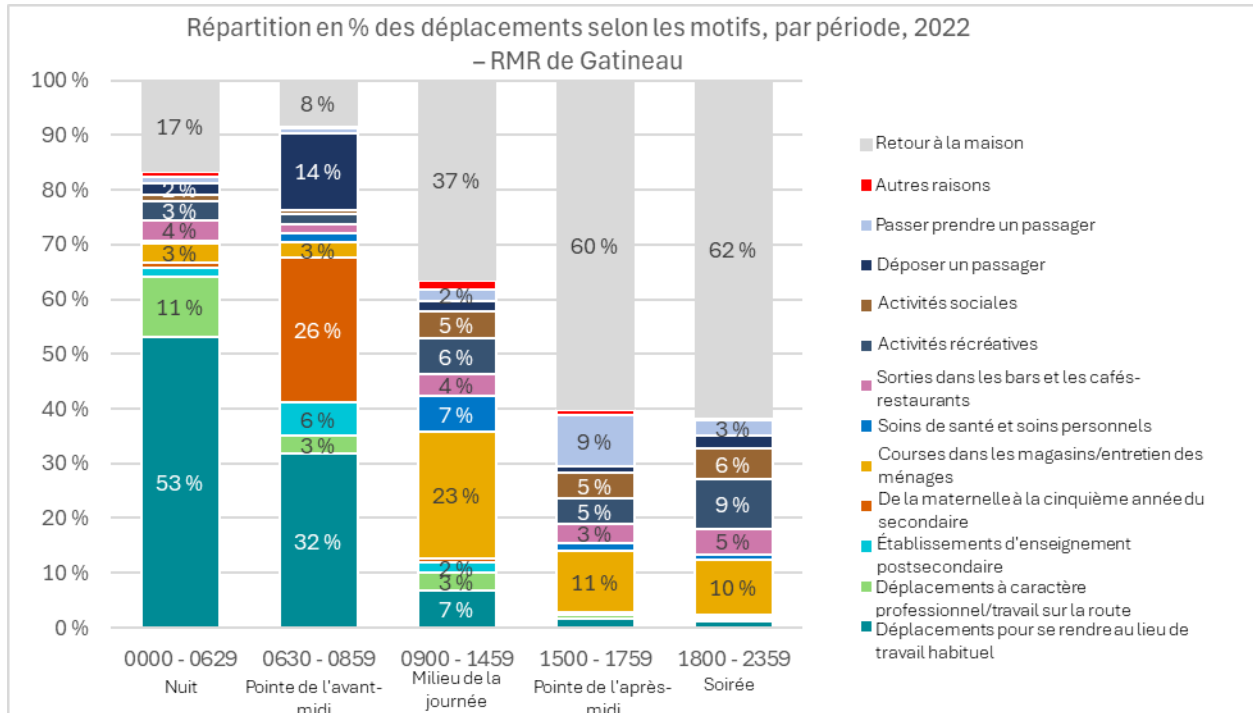
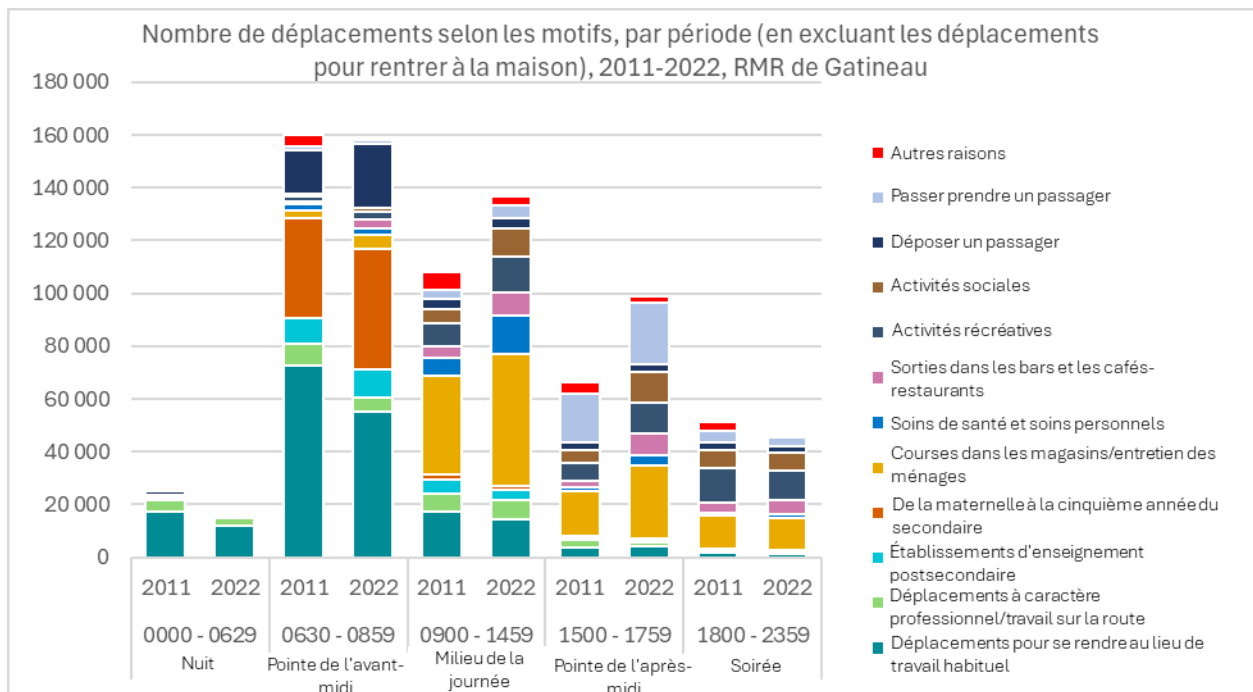


Figure 25. Nombre de déplacements selon les motifs de déplacement, par période, population des 5 ans et plus, résidents de la RMR de Gatineau, 2011-2022



## 4.4 Kilomètres-passagers parcourus et kilomètres-véhicules parcourus

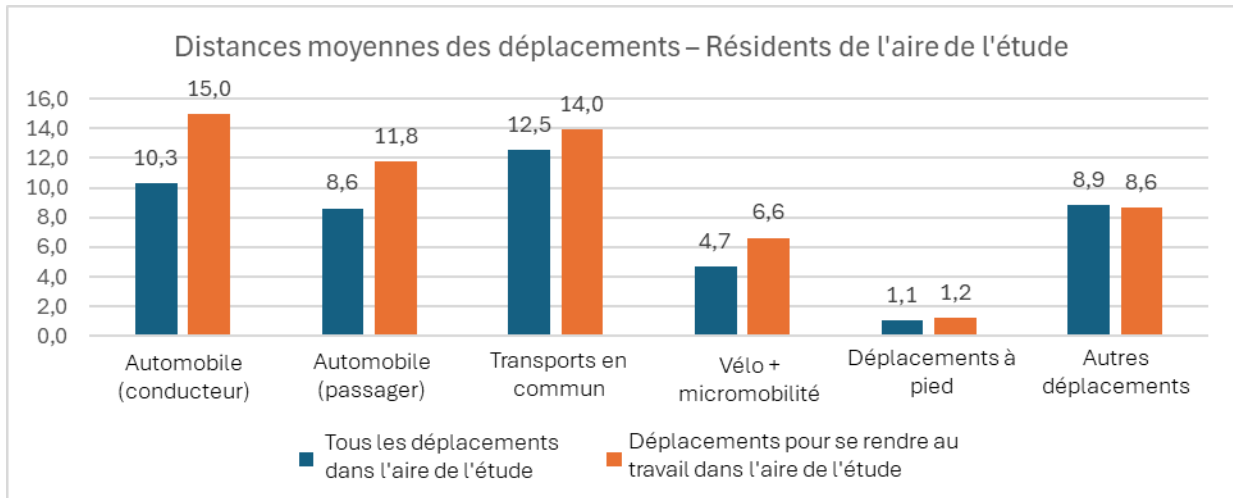
Les kilomètres-passagers parcourus (KPP) et les kilomètres-véhicules parcourus (KVP) sont des indicateurs utiles de l'activité dans les déplacements. Les KPP permettent de mesurer les kilomètres parcourus par toutes les personnes en faisant appel à tous les modes de transport. Les KVP permettent de mesurer l'activité des déplacements en véhicule automobile (soit les **kilomètres** parcourus par les automobilistes).

La figure 26 fait état de la distance moyenne des déplacements, des KVP pour les déplacements des automobilistes et des KPP pour les autres modes de déplacement selon les « distances Google » pour les déplacements entièrement effectués dans l'aire de l'étude (en excluant les 6 % des déplacements dont le point d'origine ou de destination se trouve à l'extérieur de l'aire de l'étude). Le tableau 14 donne les détails de l'aire de l'étude, d'Ottawa et de la RMR de Gatineau. La distance Google d'un déplacement correspond au parcours sur les routes, les trajets de transport en commun, les pistes cyclables ou les sentiers piétonniers effectifs et 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 effectif de celui ou de celle qui se déplace le jour de ses déplacements. L'algorithme de Google ne donne pas toujours de valeur<sup>30</sup>, 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 KVP et des KPP en proportionnant le résultat pour représenter tous les déplacements. Il faut noter que les KVP et les KPP 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.

---

<sup>30</sup> Les directions de Google Maps n'ont pas donné de résultat dans 3 % du total des déplacements des automobilistes et dans 8 % 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 mode d'accès à l'automobile). Pour les déplacements effectués pour se rendre au travail, ces chiffres correspondent à 1 % pour les déplacements des automobilistes et à 3 % pour les déplacements dans les transports en commun. Pour les autres modes de déplacement, le taux des résultats non générés des distances Google se situe dans la même fourchette.

Figure 26. KVP et KPP selon les distances Google, aire de l'étude, 2022



Il s'agit de tous les déplacements effectués par la population des 5 ans et plus.

Tableau 14. KVP et KPP 2022 pour les distances Google – Aire de l'étude, Ottawa et RMR de Gatineau

	Tous les déplacements		Déplacements pour se rendre au travail	
	KVP ou KPP journaliers	Moyenne du kilométrage des déplacements	KVP ou KPP journaliers	Moyenne du kilométrage des déplacements
<b>Aire de l'étude</b>				
Total, sauf les déplacements en autobus scolaire	26 014 000	8,6	5 036 300	13,0
Automobile (conducteur) (KVP)	17 708 400	10,3	3 915 100	15,0
Automobile (passager)	4 083 700	8,6	269 000	11,8
Transports en commun	3 043 200	12,5	644 300	14,0
Déplacements en autobus scolaire	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Vélo + micromobilité	546 300	4,7	136 600	6,6
Déplacements à pied	454 600	1,1	41 300	1,2
Autres déplacements	177 700	8,9	30 000	8,6
<b>Résidents d'Ottawa</b>				
Total, sauf les déplacements en autobus scolaire	18 819 200	8,3	3 564 700	12,4
Automobile (conducteur) (KVP)	12 374 200	9,9	2 688 300	14,5
Automobile (passager)	3 021 000	8,5	202 600	11,7
Transports en commun	2 466 200	12,6	512 500	14,1
Déplacements en autobus scolaire	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Vélo + micromobilité	424 100	4,5	100 600	6,2
Déplacements à pied	377 800	1,1	34 900	1,2
Autres déplacements	156 000	8,9	25 800	8,7
<b>Résidents de la RMR de Gatineau</b>				
Total, sauf les déplacements en autobus scolaire	7 200 000	9,8	1 471 400	14,4
Automobile (conducteur) (KVP)	5 339 100	11,3	1 226 800	16,0
Automobile (passager)	1 063 400	9,0	66 400	11,9
Transports en commun	577 200	12,3	131 800	13,5
Déplacements en autobus scolaire	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Vélo + micromobilité	122 500	5,4	36 000	8,0
Déplacements à pied	76 800	1,1	6 300	1,2
Autres déplacements	21 100	8,2	4 100	8,1

Ces chiffres excluent les déplacements dont les points d'origine ou de destination se situent à l'extérieur de l'aire de l'étude. Nous avons redressé les estimations pour compenser les déplacements pour lesquels nous n'avons pas obtenu de distance Google. Veuillez consulter tous les déplacements effectués par la population des 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).

Comme on peut le constater, les déplacements effectués pour se rendre au travail étaient plus longs par rapport à l'ensemble des déplacements. Cette affirmation se vérifie pour tous les modes de transport, sauf les « Autres modes », pour lesquels l'affirmation inverse se vérifie (mais dans une moindre mesure). C'est pour l'automobile (conducteur) (écart de 45 %), l'automobile (passager) (37 %) ainsi que pour les vélos et la micromobilité (42 %) que les écarts étaient les plus importants. Pour les transports en commun, l'écart était de 11 %, 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. (Autrement dit, il y a des circuits de transport en commun, des trottoirs et des pistes cyclables dans d'importants secteurs de l'aire de l'étude, alors qu'il y a des routes partout.) Il est intéressant de signaler que les déplacements pour se rendre au travail représentaient 25 % de l'ensemble des déplacements à vélo et en micromobilité (29 % dans la RMR de Gatineau), mais seulement 9 % des déplacements à pied (notamment parce que les gens habitaient dans un secteur relativement proche de leur lieu de travail).

Le tableau 15 permet d'établir la comparaison avec les données rétrospectives des précédents cycles de l'enquête pour l'aire de l'étude. Le tableau 16 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.<sup>31</sup> Les données ont été filtrées pour retenir uniquement les déplacements dont les points d'origine et de destination font partie de l'aire de l'étude de 2011 (en excluant des parties de la RMR de Gatineau); nous avons également filtré les valeurs adhérentes pour les 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 KPP de 2011 pour l'aire de l'étude, ainsi que les KVP et les KPP de 2011 pour Ottawa et pour la RMR de Gatineau. Pour 2005, les données comparables n'étaient pas disponibles pour les KPP en raison de la démarcation du groupe d'âge des 11 ans et plus pour

---

<sup>31</sup> 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 de l'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 attribué, au réseau du modèle, une matrice des véhicules automobiles dérivée de l'enquête de 2011, qui trace le parcours suivi par tous les véhicules (afin de minorer la durée du parcours). Le Comité TRANS considère que les distances entre deux zones sont proches des distances générées par Google.

la captation des déplacements dans cette enquête. Toutefois, il existe des données comparables sur les KVP, puisque seuls les 16 ans et plus peuvent conduire une voiture.

Les résultats font état d'une réduction globale des KVP et des KPP. Pour tous les déplacements effectués entre 2011 et 2022, les KVP ont légèrement baissé, de -2 % (ce qui correspond à la baisse -1 % entre 2005 et 2011), alors que les KPP 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 KVP pour se rendre au travail (par rapport à la baisse de -6 % entre 2005 et 2011) et -27 % pour les KPP pour se rendre au travail.

Cette baisse des déplacements pour se rendre au travail s'explique probablement par l'impact chronique du télétravail. En fait, la moyenne des distances des déplacements a baissé de -5 % entre 2011 et 2022 (ce qui est comparable à la baisse de -6 % entre 2005 et 2011), et la moyenne des distances des déplacements en KPP a fléchi de -10 %. Toutefois, la distance moyenne des déplacements en KVP pour se rendre au travail a augmenté de 7 %, alors que la distance moyenne en KPP pour se rendre au travail n'a pas changé.

Tableau 15. KVP et KPP équivalents du modèle du 2011 pour les comparaisons de 2005, 2011 et 2022, population des 5 ans et plus, aire de l'étude

	Aire de l'étude			Variation		Variation en %	
	2005	2011	2022	De 2005 à 2011	De 2011 à 2022	De 2005 à 2011	De 2011 à 2022
<b>KVP</b>							
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 %
Kilométrage moyen des déplacements							
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 %

	Aire de l'étude			Variation		Variation en %	
	2005	2011	2022	De 2005 à 2011	De 2011 à 2022	De 2005 à 2011	De 2011 à 2022
<b>KPP</b>							
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 %
Kilométrage moyen des déplacements							
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 %

Tableau 16. KVP et KPP équivalents du modèle du 2011 pour les comparaisons de 2011 et de 2022, population des 5 ans et plus, Ottawa et RMR de Gatineau

	Résidents d'Ottawa				Résidents de la RMR de Gatineau			
	2011	2022	Variation	%	2011	2022	Variation	%
<b>KVP</b>								
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 %
Kilométrage moyen des déplacements								
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 %



	Résidents d'Ottawa				Résidents de la RMR de Gatineau			
	2011	2022	Variation	%	2011	2022	Variation	%
<b>KPP</b>								
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 %
Kilométrage moyen des déplacements								
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 %

En résumé, les baisses comptabilisées dans le total des KVP et des KPP et dans la distance moyenne des trajets 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.



## 5 DÉPLACEMENTS SELON LES DIFFÉRENTS MODES

### 5.1 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
Automobile (passager)	Passagers des automobiles
Transports en commun	Autobus, O-Train et autres autobus et minibus
Autobus scolaire	Autobus scolaire (autobus jaune) <sup>32</sup>
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 <sup>33</sup> , taxis, autopartage rémunéré, autobus interurbains, trains, avions et autres modes de transport

La figure 27 établit la comparaison des parts modales de 2011 et de 2022 pour la population des 5 ans et plus. Le tableau 17 donne des détails et le tableau 18 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 de l'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

<sup>32</sup> 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 ».

<sup>33</sup> 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 <https://www.octranspo.com/fr/para-transpo-fr/> et le site <https://www.sto.ca/transport-adapte/demandes-et-conditions-dadmission/>.

ped). 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.

Tous les volumes modaux ont progressé, sauf les transports en commun, qui se sont contractés de 39 % (-155 200 déplacements) dans l'ensemble de l'aire de l'étude; les déplacements en autobus scolaire (-4 %, soit -5 500 déplacements) et les autres déplacements (-11 %, soit -2 700 déplacements) ont tous fléchi.<sup>34</sup> 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 3.1.)

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 de l'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, la part de l'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 %. La part des transports en commun s'est considérablement réduite, de -35 %. La part des déplacements en autobus scolaire a augmenté de 8 % pour s'inscrire à 33 300 déplacements. Dans la RMR de Gatineau, les autres déplacements ont fléchi de 38 % (mais ne représentent que 1 800 déplacements à peine).

À Ottawa, la part de l'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

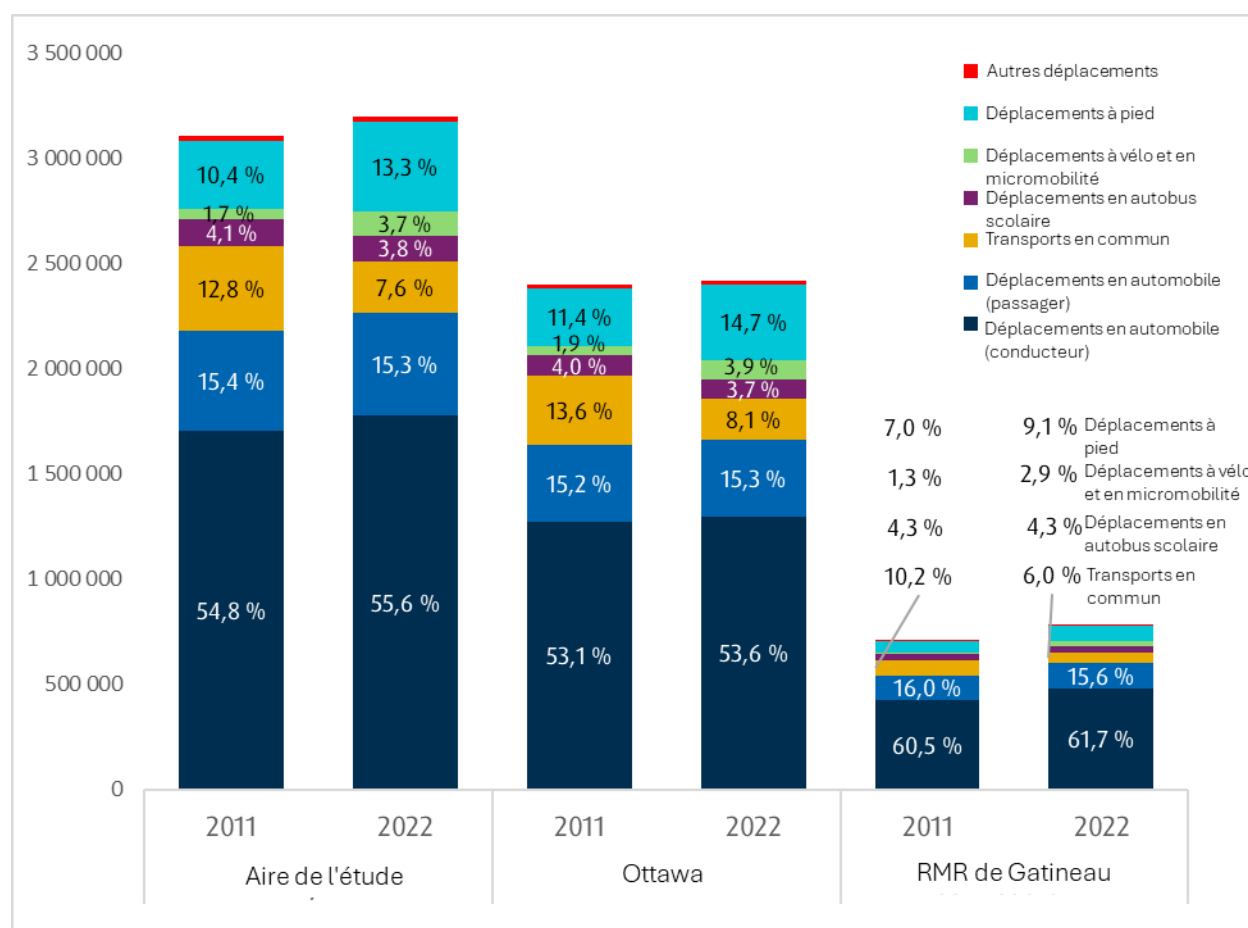
---

<sup>34</sup> 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.

à pied, de 30 %. La part des transports en commun s’est considérablement réduite, de -40 %. La part des déplacements en autobus scolaire a baissé de 8 % (-8 100 déplacements).

**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 de l’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 27. Parts modales journalières, population des 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 17. Détails des parts modales journalières et des variations, population des 5 ans et plus, 2011 et 2022

	Aire de l'étude		Ottawa		RMR de Gatineau	
	2011	2022	2011	2022	2011	2022
Volumes des déplacements journaliers	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.

Tableau 18. Parts modales journalières et variations en pourcentage, population des 5 ans et plus, 2011 et 2022

	Aire de l'étude		Ottawa		RMR de Gatineau	
	2011	2022	2011	2022	2011	2022
Parts modales	%	%	%	%	%	%
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 %

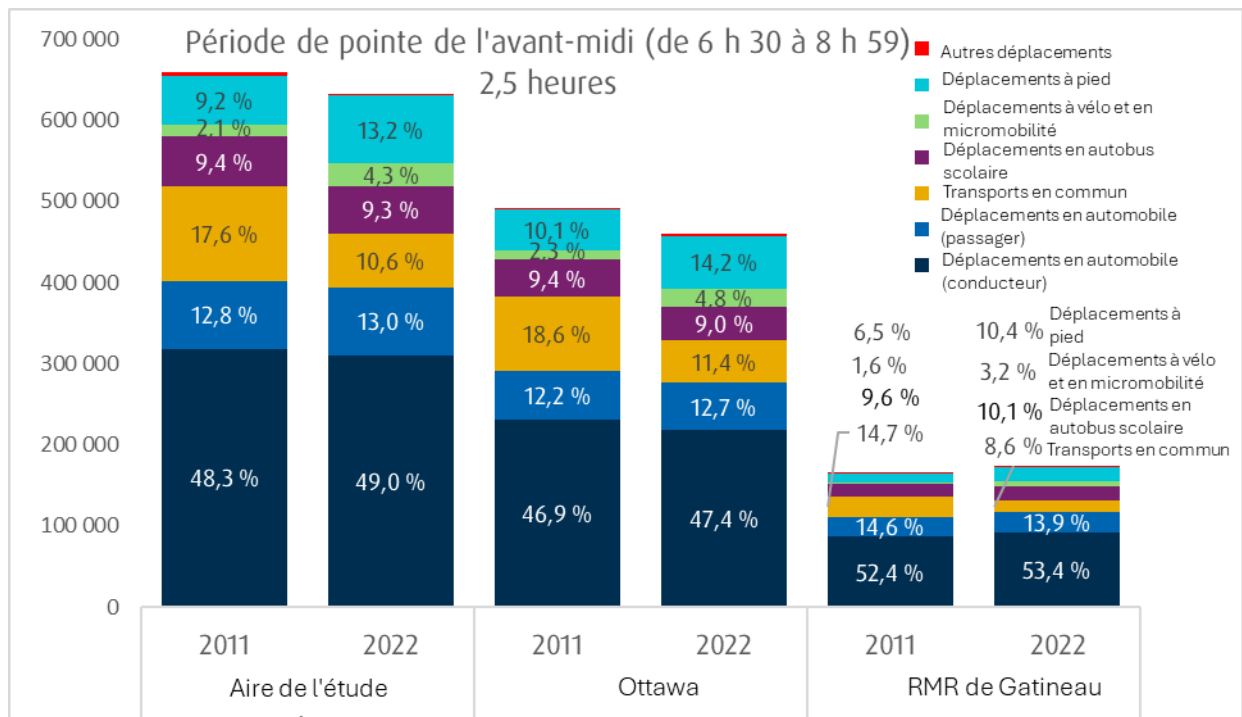
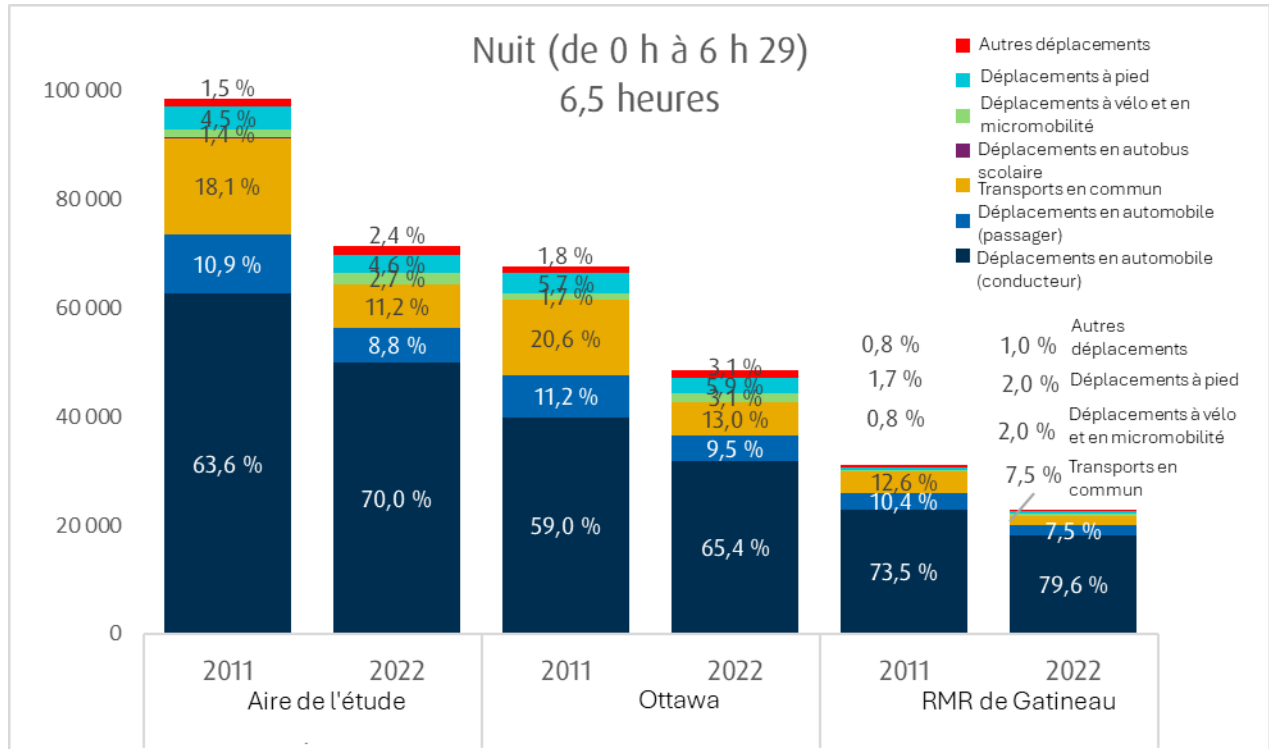
Modes actifs = déplacements à pied, à vélo et en micromobilité. Modes durables = transports en commun et déplacements à pied, à vélo et en micromobilité.

## 5.2 Parts modales selon l'heure du jour

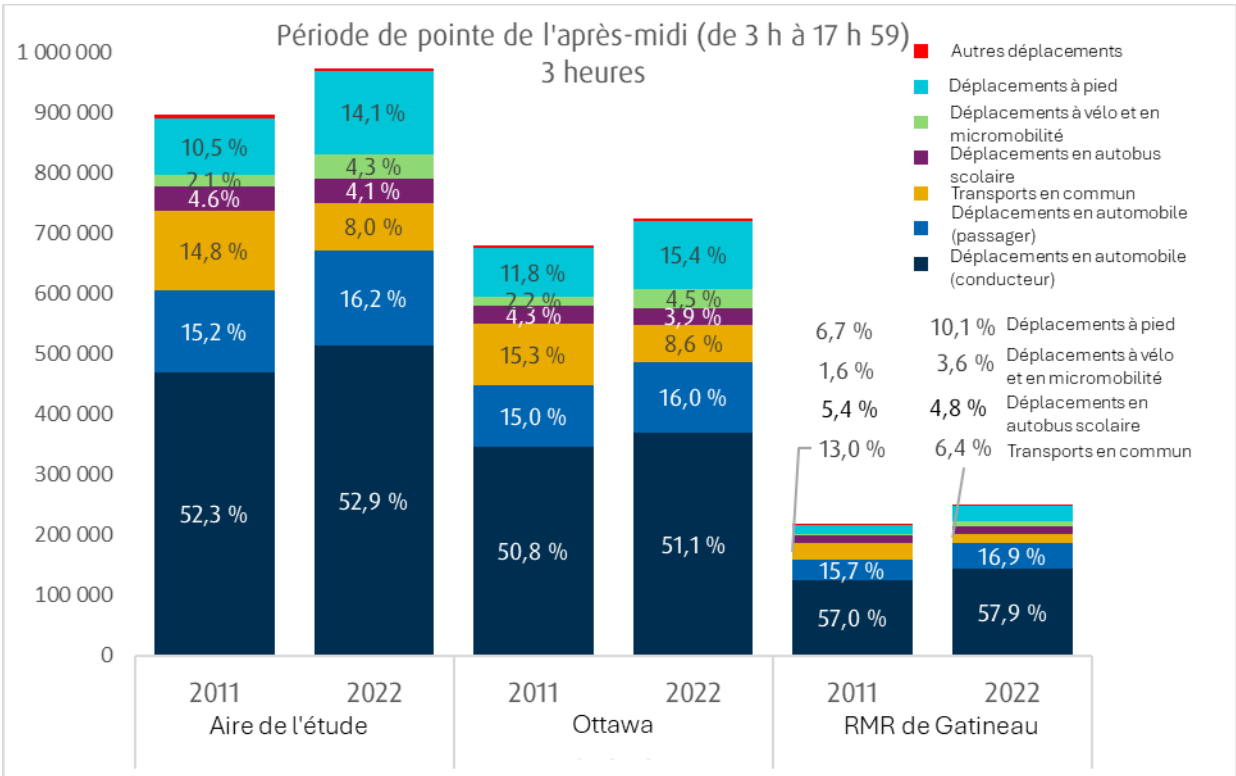
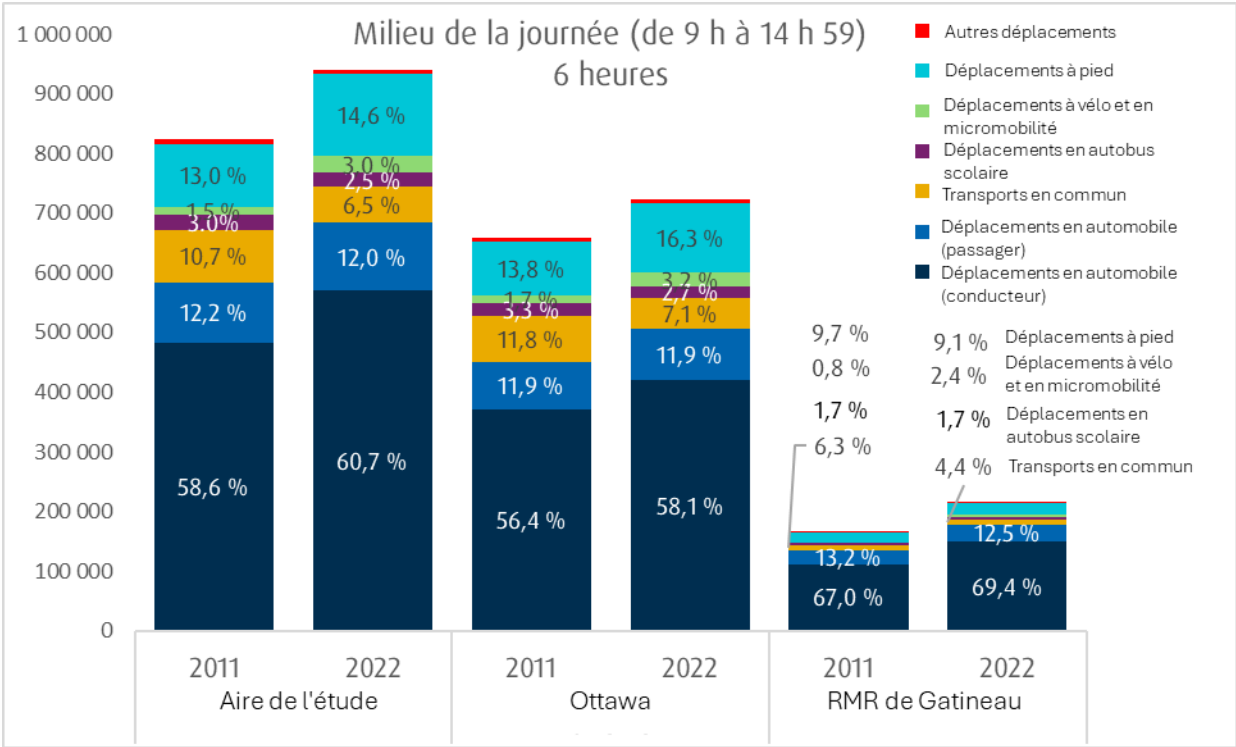
Cette section s'inscrit dans le prolongement de l'exposé précédent; nous allons maintenant comparer l'évolution des parts modales depuis 2011 d'après les cinq périodes de la journée. La figure 28 présente les résultats de cette comparaison. Voici ce qu'il faut essentiellement noter :

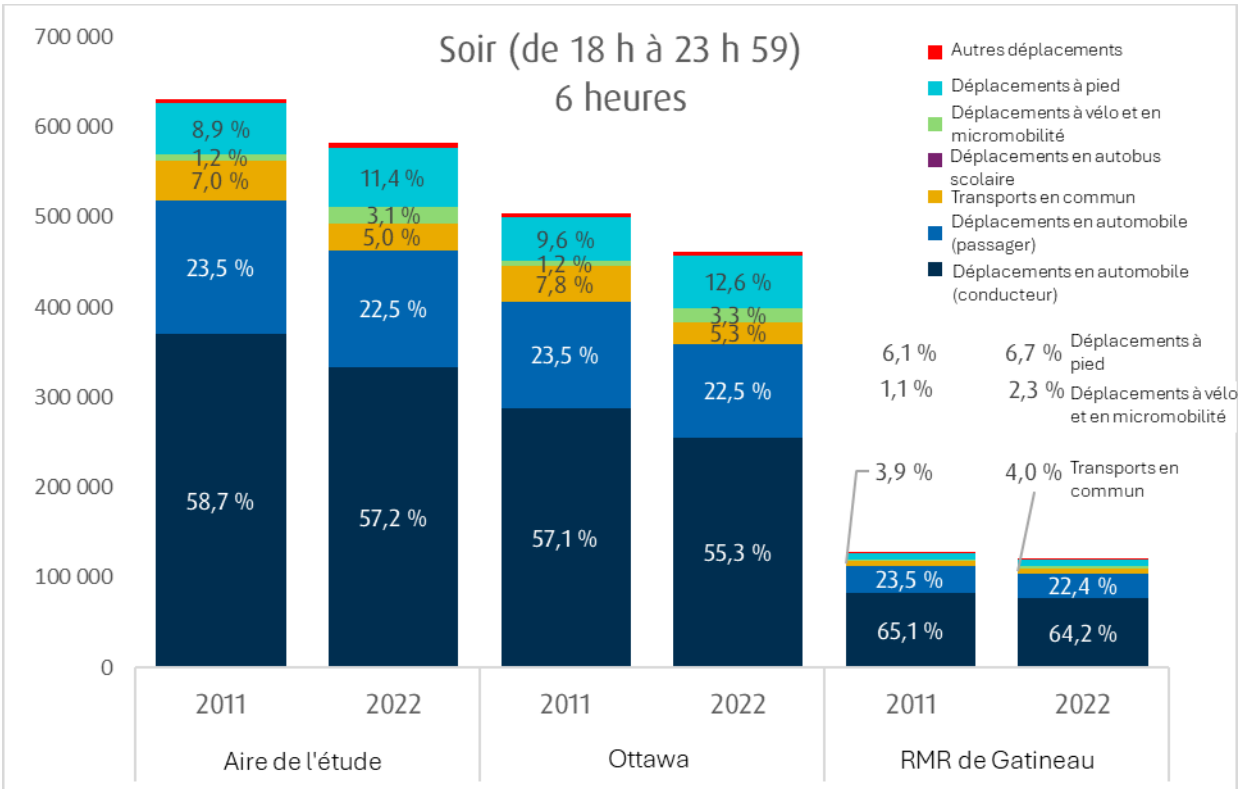
- Le volume total des déplacements-personnes a fléchi dans la période de pointe de l'avant-midi, en soirée et durant la nuit. Or, les volumes ont augmenté au milieu de la journée et dans la période de pointe de l'après-midi.
- La part de l'automobile (conducteur) a été dominante dans toutes les heures du jour, 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 de l'avant-midi 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 dans toutes les heures du jour, surtout durant la période de pointe de l'avant-midi (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 de l'avant-midi (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 28. Déplacements selon les modes de transport dans l'ensemble de la journée, population des 5 ans et plus, aire de l'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 de l'étude (tableau 19 et tableau 20), pour Ottawa (tableau 21 et tableau 22) et pour la RMR de Gatineau (tableau 23 et tableau 24).

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 de l'avant-midi 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.

Les variations 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 0. Il faut aussi tenir compte des changements induits par la pandémie dans les services de transport en commun. Dans le même temps, l'activité comme 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. Il faut mener une recherche plus fouillée.



Tableau 19. Volumes modaux par période du jour, population des 5 ans et plus, aire de l'étude, 2011-2022

Aire de l'étude	Nuit	Pointe de l'avant-midi	Milieu de la journée	Pointe de l'après-midi	Soirée
<b>Volumes modaux 2011</b>					
<b>Total des déplacements</b>	<b>98 600</b>	<b>658 300</b>	<b>825 300</b>	<b>896 800</b>	<b>631 300</b>
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
<b>Volumes modaux 2022</b>					
<b>Total des déplacements</b>	<b>71 500</b>	<b>632 900</b>	<b>939 900</b>	<b>972 500</b>	<b>582 100</b>
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
<b>Variation entre 2011 et 2022</b>					
<b>Total des déplacements</b>	<b>-27 100</b>	<b>-25 400</b>	<b>114 600</b>	<b>75 700</b>	<b>-49 200</b>
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 20. Parts modales par période du jour, population des 5 ans et plus, aire de l'étude, 2011-2022

Aire de l'étude	Nuit	Pointe de l'avant-midi	Milieu de la journée	Pointe de l'après-midi	Soirée
<b>Parts modales de 2011</b>					
<b>Total des déplacements</b>	<b>98 600</b>	<b>658 300</b>	<b>825 300</b>	<b>896 800</b>	<b>631 300</b>
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 %
<b>Parts modales de 2022</b>					
<b>Total des déplacements</b>	<b>71 500</b>	<b>632 900</b>	<b>939 900</b>	<b>972 500</b>	<b>582 100</b>
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 %
<b>Écart en %</b>					
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 21. Volumes modaux par période du jour, population des 5 ans et plus, résidents d'Ottawa, 2011-2022

Ottawa	Nuit	Pointe de l'avant-midi	Milieu de la journée	Pointe de l'après-midi	Soirée
<b>Volumes modaux 2011</b>					
<b>Total des déplacements</b>	<b>67 600</b>	<b>492 100</b>	<b>658 700</b>	<b>679 400</b>	<b>504 100</b>
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
<b>Volumes modaux 2022</b>					
<b>Total des déplacements</b>	<b>48 600</b>	<b>459 800</b>	<b>724 000</b>	<b>723 800</b>	<b>461 500</b>
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
<b>Variation entre 2011 et 2022</b>					
<b>Total des déplacements</b>	<b>-19 000</b>	<b>-32 300</b>	<b>65 300</b>	<b>44 400</b>	<b>-42 600</b>
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 22. Parts modales par période du jour, population des 5 ans et plus, résidents d'Ottawa, 2011-2022

Ottawa	Nuit	Pointe de l'avant midi	Milieu de la journée	Pointe de l'après midi	Soirée
<b>Parts modales de 2011</b>					
<b>Total des déplacements</b>	<b>67 600</b>	<b>492 100</b>	<b>658 700</b>	<b>679 400</b>	<b>504 100</b>
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 %
<b>Parts modales de 2022</b>					
<b>Total des déplacements</b>	<b>48 600</b>	<b>459 800</b>	<b>724 000</b>	<b>723 800</b>	<b>461 500</b>
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 %
<b>Écart en %</b>					
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 23. Volumes modaux par période du jour, population des 5 ans et plus, résidents de la RMR de Gatineau, 2011-2022

RMR de Gatineau	Nuit	Pointe de l'avant midi	Milieu de la journée	Pointe de l'après midi	Soirée
<b>Volumes modaux 2011</b>					
<b>Total des déplacements</b>	<b>31 000</b>	<b>166 200</b>	<b>166 600</b>	<b>217 400</b>	<b>127 200</b>
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
<b>Volumes modaux 2022</b>					
<b>Total des déplacements</b>	<b>22 900</b>	<b>173 100</b>	<b>216 000</b>	<b>248 700</b>	<b>120 600</b>
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
<b>Variation entre 2011 et 2022</b>					
<b>Total des déplacements</b>	<b>-8 100</b>	<b>6 900</b>	<b>49 400</b>	<b>31 300</b>	<b>-6 600</b>
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 24. Parts modales par période du jour, population des 5 ans et plus, résidents de la RMR de Gatineau, 2011-2022

RMR de Gatineau	Nuit	Pointe de l'avant midi	Milieu de la journée	Pointe de l'après midi	Soirée
<b>Parts modales de 2011</b>					
<b>Total des déplacements</b>	<b>31 000</b>	<b>166 200</b>	<b>166 600</b>	<b>217 400</b>	<b>127 200</b>
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 %
<b>Parts modales de 2022</b>					
<b>Total des déplacements</b>	<b>22 900</b>	<b>173 100</b>	<b>216 000</b>	<b>248 700</b>	<b>120 600</b>
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 %
<b>Écart en %</b>					
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 25 fait la synthèse de la variation 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 toute la journée. Dans l'ensemble de l'aire de l'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 de l'avant-midi. 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 de l'avant-midi 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 de l'avant-midi crû de 4 %.

Tableau 25. Volumes des déplacements par période du jour, population des 5 ans et plus, 2011-2022

Aire de l'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 de l'avant-midi (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 de l'avant-midi (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 %
<b>Total sur 24 heures</b>	<b>2 401 900</b>	<b>2 417 700</b>	<b>15 800</b>	<b>1 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	

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 de l'avant-midi (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 %
<b>Total sur 24 heures</b>	<b>708 300</b>	<b>781 300</b>	<b>73 000</b>	<b>10 %</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	

\*Comme nous l'indiquons dans la section 4.1, tous les chiffres mesurent les déplacements effectués par les résidents des différentes administrations, 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. Dans le même temps, 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 de l'avant-midi. Dans l'ensemble, ces changements cadrent avec les variations induites par la pandémie et observées dans les enquêtes menées

ailleurs.<sup>35</sup> Dans le même temps, 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, ainsi que par la pandémie et, éventuellement, par l'aménagement d'infrastructures majeures et nouvelles comme l'O-Train. Il faut mener une recherche plus fouillée.



---

<sup>35</sup> Par exemple, l'enquête du District régional de la capitale (secteur de Victoria), qui s'est déroulée en 2022. D'autres enquêtes réalisées après la pandémie pourraient apporter un éclairage complémentaire.

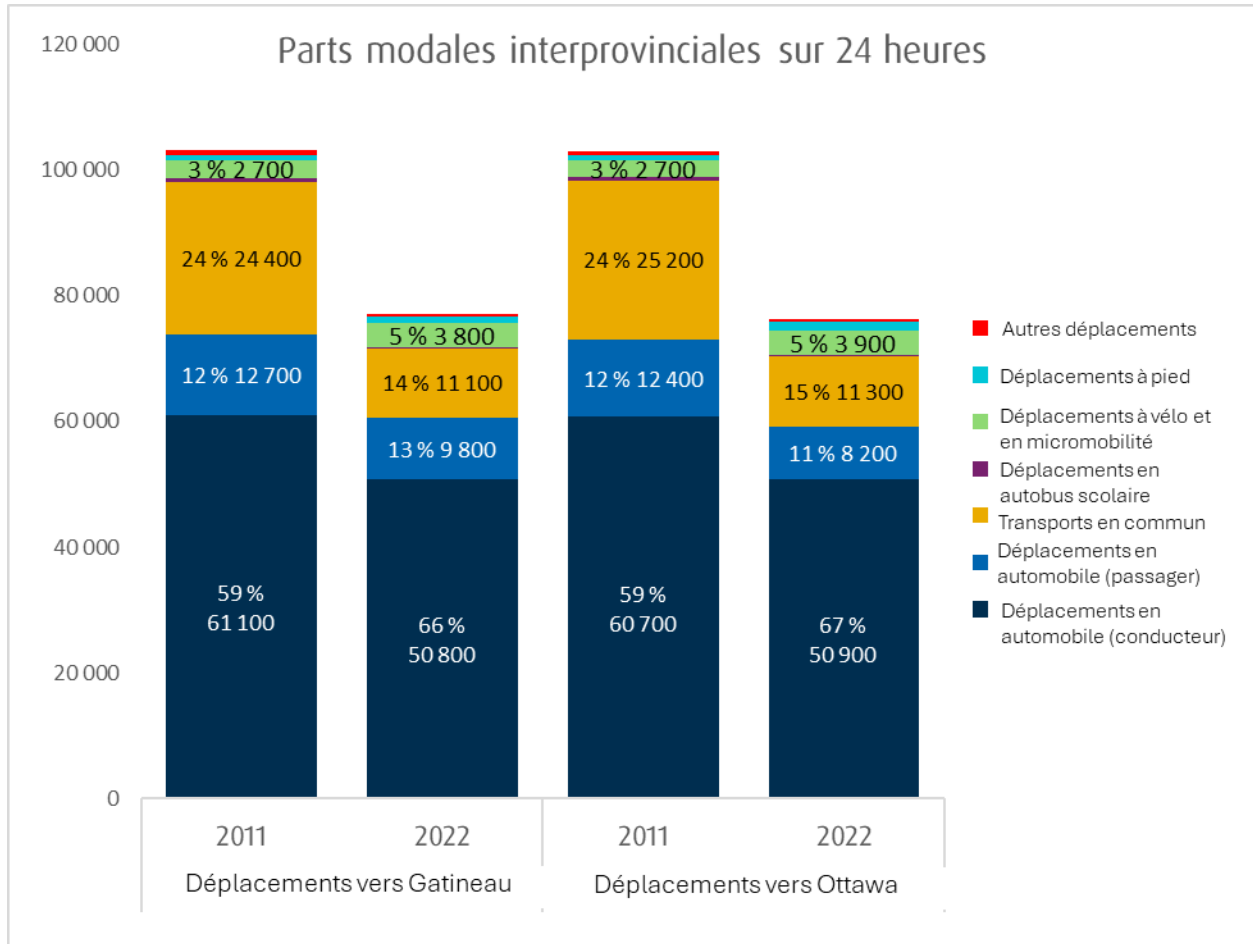
### 5.3 Parts modales interprovinciales

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 de l'étude et qui pourraient franchir la frontière provinciale. La figure 29 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).

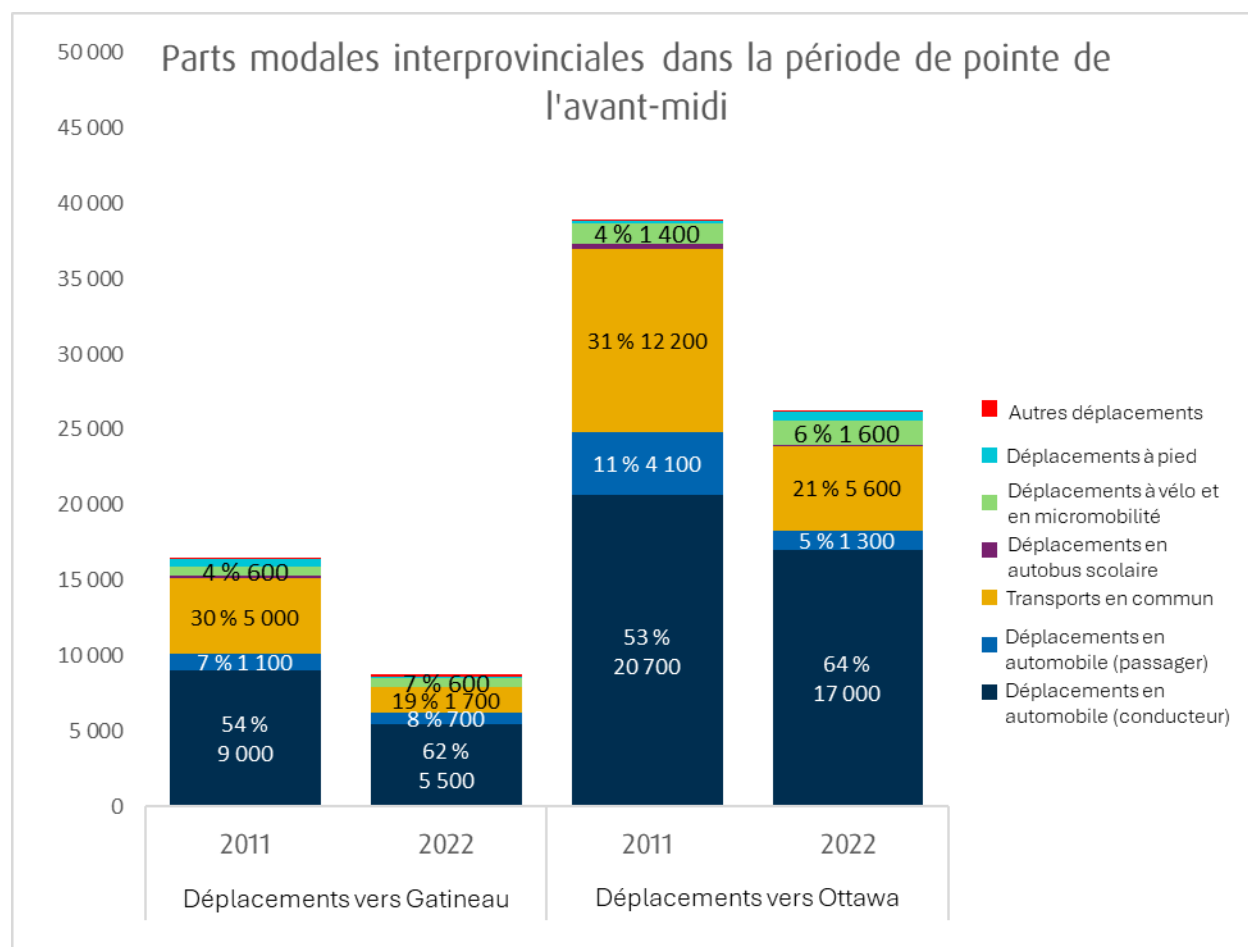


Figure 29. Déplacements interprovinciaux par mode, population des 5 ans et plus, 2011 et 2022 – déplacements journaliers



Les modes dont les parts sont égales ou inférieures à 2 % ne sont pas indiquées dans le graphique.

Figure 30. Déplacements interprovinciaux par mode, population des 5 ans et plus, 2011 et 2022 – période de pointe de l’avant-midi



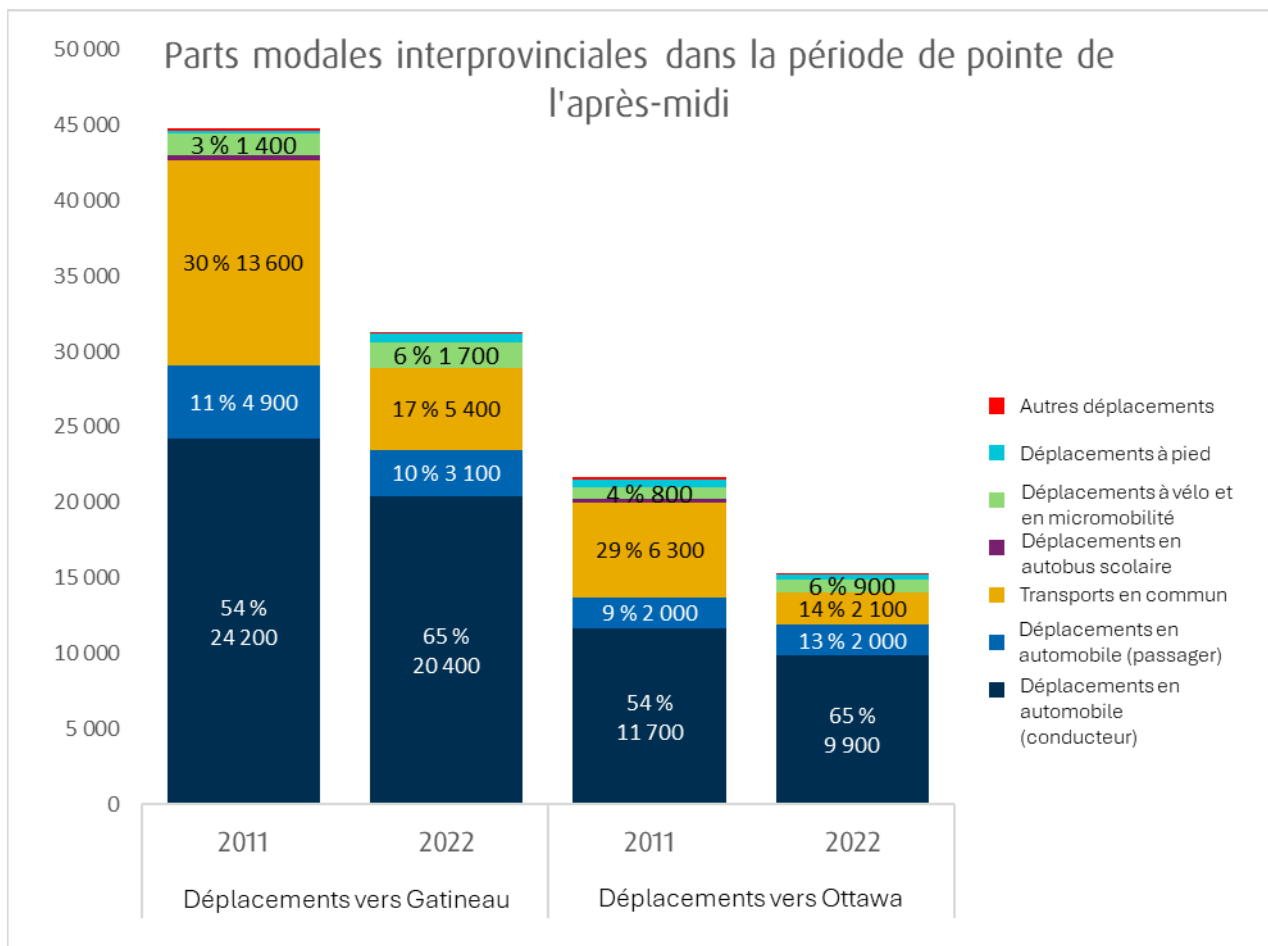
Les modes dont les parts sont égales ou inférieures à 2 % ne sont pas indiquées dans le graphique.

La figure 30 et la figure 31 représentent respectivement les déplacements interprovinciaux dans la période de pointe de l’avant-midi 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. Les baisses constatées dans les déplacements dans les transports en commun ont été un peu plus prononcées dans les deux périodes de pointe et dans les deux sens, 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 de l’avant-midi, les déplacements en automobile (passager) en période de pointe vers Ottawa ont baissé de 60 %, alors que les déplacements en automobile (conducteur) vers Gatineau ont reculé de 39 % : 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 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 0).

Les déplacements à pied, à vélo et 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 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.)

Figure 31. Déplacements interprovinciaux par mode, population des 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 indiquées dans le graphique.



## 5.4 Parts dans le cœur du centre-ville

Cette section porte sur les déplacements à destination et au départ du cœur du centre-ville. Comme l'indique la figure 32, ce secteur est défini par Ottawa-Centre (le secteur nord de la rue Gloucester) et l'île de Hull.<sup>36</sup>

Figure 32. Carte du cœur du centre-ville



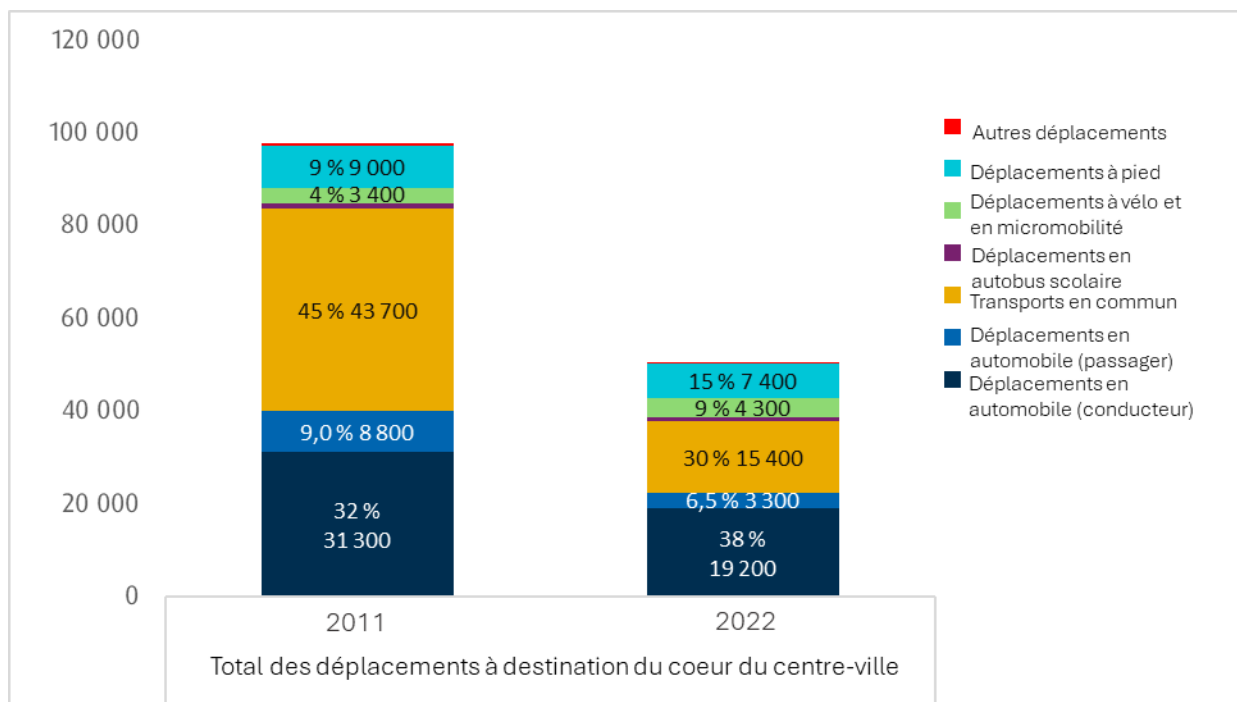
Dans cette section, nous faisons état des parts modales dans les déplacements de la période de pointe de l'avant-midi qui étaient destinés au cœur du centre-ville. La figure 33 en dresse le profil. Tous les modes motorisés ont inscrit des baisses absolues et relatives. Or, ce sont les transports en commun, dont le volume a perdu presque les deux tiers (-65 %) pour

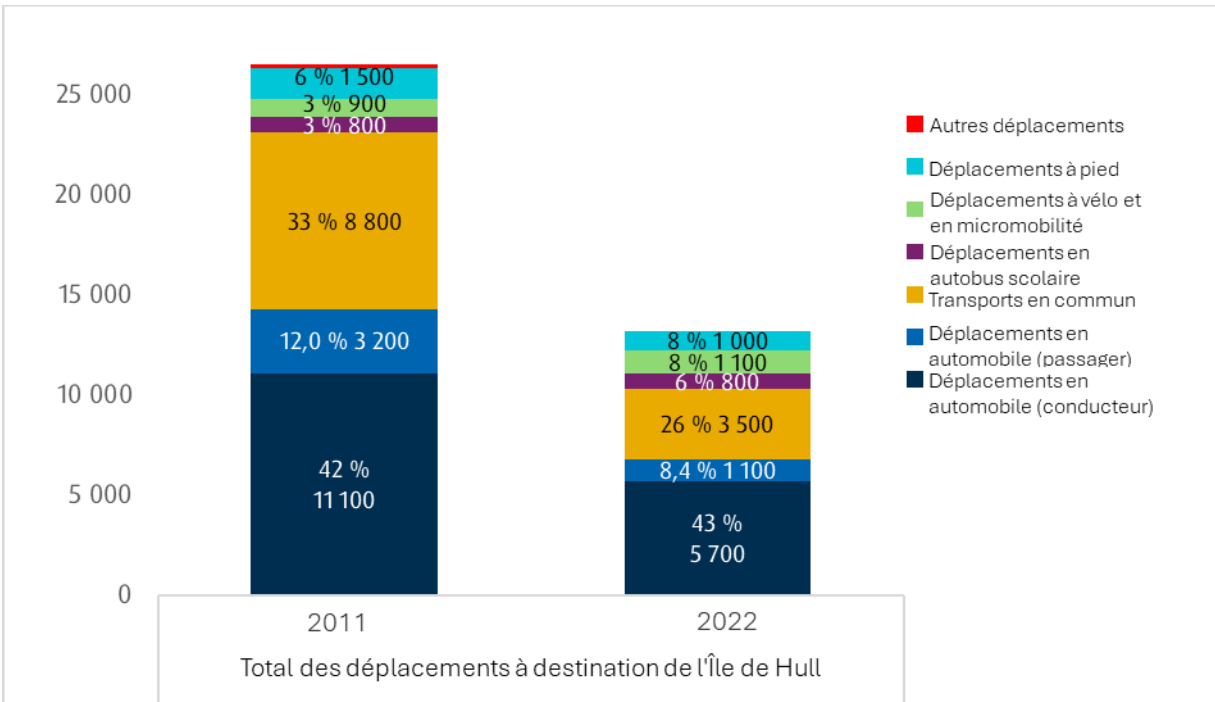
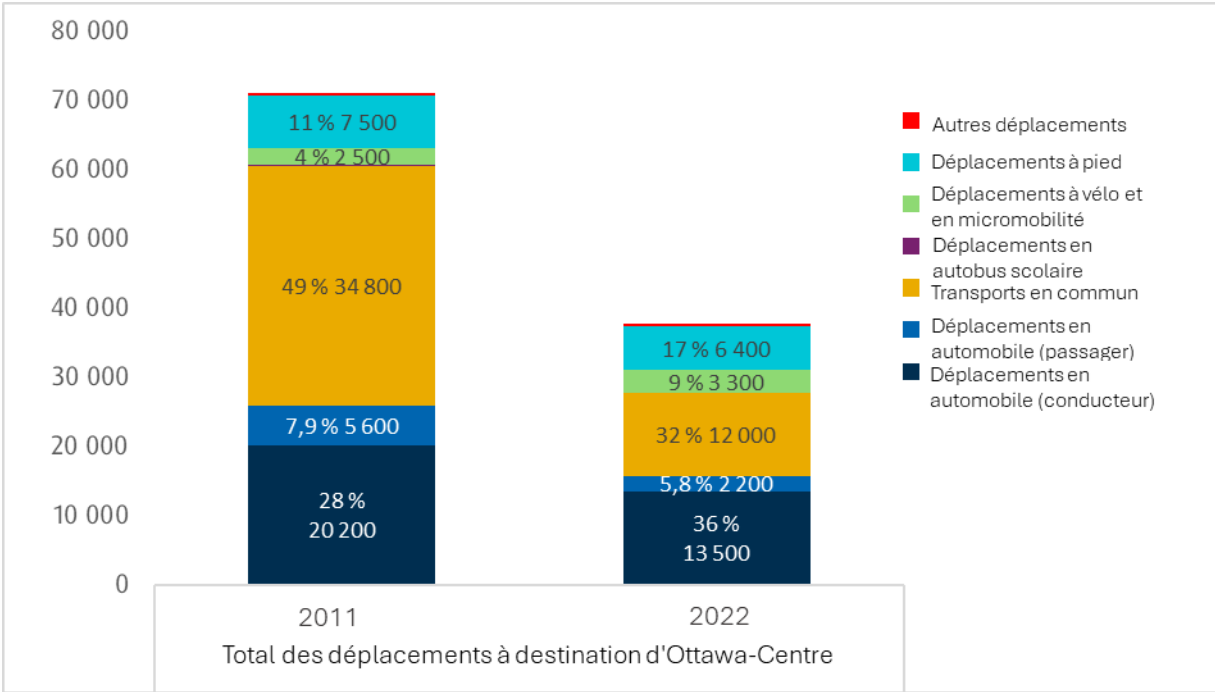
<sup>36</sup> Il faut noter que la Commission de la capitale nationale définit un périmètre différent pour le secteur du cœur du centre-ville. Veuillez consulter le [Plan du cœur de la capitale nationale du Canada](#).

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 33. Déplacements dans la période de pointe de l'avant-midi par mode à destination du cœur du centre-ville, population des 5 ans et plus, 2011 et 2022





## 6 CONCLUSION

Ce rapport livre en primeur les grands constats de l'Enquête origine-destination sur les déplacements des ménages 2022 du Comité TRANS. Il donne un aperçu des habitudes dans les déplacements régionaux d'après l'enquête de 2022. Il fait état d'un certain nombre de changements dans les habitudes de ceux et celles qui se déplacent depuis l'enquête précédente (2011).

La baisse des taux des déplacements journaliers, selon une tendance qui s'inscrit dans la durée, et la progression du télétravail (même si de nombreux travailleurs sont en train d'adopter une approche hybride dans la foulée de la pandémie) représentent les constats les plus évidents.

À cause de ces changements, les motifs de déplacement ont évolué. Même si les déplacements des navetteurs pour se rendre au travail et dans les établissements d'enseignement restent prépondérants, les volumes de 2022 accusent une baisse importante. Dans le même temps, les déplacements effectués pour d'autres raisons ont augmenté. Dans l'ensemble, on a comptabilisé une légère hausse globale du total des déplacements journaliers, soit 3 %, entre 2011 et 2022. Toutefois, du fait de la baisse du taux des déplacements journaliers, cette augmentation a été inférieure à celle des principaux indicateurs démographiques de l'aire de l'étude, à savoir la population (croissance de 10,7 % sur la même période), la population active (16,0 %), les ménages (11,2 %) et les véhicules (11,0 %).

Pour ce qui est des parts modales, les parts de l'automobile (conducteur et passager) sont généralement comparables. Or, on a constaté, pour les modes distincts de l'automobile, un basculement des transports en commun vers le transport actif (déplacements à vélo, micromobilité et déplacements à pied).

Cet aperçu est accompagné d'un *Rapport des tendances régionales de déplacements* détaillé, qui est en cours de préparation.

