

Assistance méthodologique pour le traitement et l'analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec

Projet réalisé pour le compte de Vélo Québec

Projet effectué dans le cadre des activités de la Chaire de recherche sur l'évaluation et la mise en œuvre de la durabilité en transport (Chaire Mobilité)

Rapport : ville de Gatineau

Pr. Catherine Morency, professeure agrégée au département des génies civil, géologique et des mines

cmorency@polymtl.ca

514.340.4711 p.4502

École Polytechnique de Montréal

Contributions de:

François Godefroy

Février 2011





Faits saillants concernant la ville de Gatineau en 2005

La ville de Gatineau, c'est :

- **171 900** personnes réparties dans **90 850** ménages.
- **548 100** déplacements quotidiens (tous modes confondus).

Dans la ville de Gatineau :

- Près de **47 300** déplacements à pied et **6 470** déplacements à vélo sont accomplis quotidiennement (parts modales 9 % et 1 %).
- Chaque jour, plus de **23 020** personnes (13 % des résidents de la ville) réalisent au moins un déplacement par transport actif.
- Chaque jour, **12 %** des personnes accomplissent au moins un déplacement à pied et **1,8 %** au moins un déplacement à vélo.
- **92 %** des personnes utilisant un mode de transport actif pour leurs déplacements quotidiens sont des travailleurs ou des étudiants.
- **50 %** des personnes utilisant un mode de transport actif sont des femmes.
- **54 %** des déplacements à pied sont accomplis par des femmes.
- **79 %** des déplacements à vélo sont réalisés par des hommes.
- La distance moyenne des déplacements à vélo est de **5,4 km** et celle des trajets piétons de **1,2 km**.
- Les distances totales quotidiennes parcourues à vélo et à pied sont respectivement de **34 900 km** et **56 750 km**.
- **63 %** des déplacements à vélo sont effectués pendant les périodes de pointe.
- **33 %** des déplacements piétons ont lieu entre 9 h et 15 h.

1 Territoire d'étude, échantillon et méthodologie

L'étude présentée ici, portant sur la mobilité des piétons et des cyclistes de la ville de Gatineau, a été menée dans le cadre de la réalisation par Vélo Québec de « L'état du vélo au Québec en 2010 ». Elle repose sur l'exploitation d'un échantillon de données provenant de l'enquête Origine-Destination tenue en 2005¹ et ne concerne que la ville de Gatineau (Figure 1).

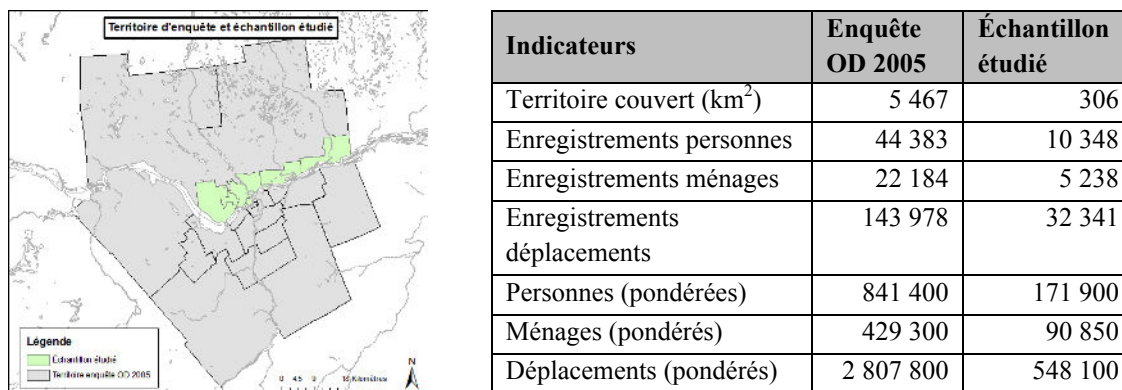


Figure 1 : Territoire d'enquête Origine-Destination de 2005 et échantillon étudié (source enquête OD Outaouais 2005)

La ville de Gatineau compte 171 900 personnes réparties dans 90 850 ménages. Le territoire étudié dans ce rapport représente près de 306 km² (18 % du territoire de l'enquête) et abrite 23,6 % des ménages interrogés (5 238 ménages). Ces ménages correspondent à un échantillon de 10 348 individus pour lesquels on a enregistré 32 341 déplacements, tous modes confondus.

Pour assurer une validité statistique, le calcul des indicateurs de mobilité requiert un nombre suffisant de données (un seuil minimum de 60 données a été fixé). Plusieurs secteurs municipaux ne comportent pas suffisamment de données pour être traités indépendamment, nous les avons regroupés. Chaque secteur pour lequel le nombre de données était insuffisant a été combiné avec un ou plusieurs secteurs voisins aux caractéristiques similaires. Le Tableau 1 et la Figure 2 résument les regroupements réalisés dans le cadre de cette étude.

Dans toute cette étude, le terme « ville de Gatineau » inclura les secteurs : île de Hull, Hull périphérie, Aylmer, Plateau, Gatineau Centre, Gatineau Est et Masson Angers. Cependant, le secteur de Masson-Angers appartient à la ville de Gatineau, mais ne contient pas suffisamment d'enregistrements pour être traité indépendamment. Par conséquent, lorsque des statistiques sur le secteur Masson-Anger seront énoncées, les données concerneront le regroupement Masson-Angers, Rural Nord-Est et Rural Nord-Ouest.

¹ L'enquête Origine-Destination de 2005 de la région de l'Outaouais couvre plus de 5 400 km² et concerne 23 municipalités. Ce territoire englobe une population totale de près de 841 400 personnes réparties dans 429 300 ménages. Plus de 22 184 ménages ont été interrogés lors de cette enquête, soit 5,2 % des ménages de ce territoire.



PORTRAIT DE LA MOBILITÉ ACTIVE VILLE DE GATINEAU

Tableau 1: Liste des secteurs municipaux regroupés pour former la ville de Gatineau

Numéro de regroupement	Secteurs municipaux regroupés de la ville de Gatineau
1	- Aylmer
2	- Plateau
3	- Île de Hull - Hull Périphérie
4	- Gatineau Est - Gatineau Centre
—	- Masson Angers
Numéro de regroupement	Secteurs municipaux regroupés de l'ensemble de l'enquête
5	- Masson-Angers - Rural Nord Ouest - Rural Nord-Est
6	- Ottawa Centre - Ottawa Inner Area
7	- Ottawa Ouest
8	- Ottawa Est
9	- Beacon Hill - Orléans
10	- Alta Vista
11	- Merivale
12	- Bayshore - Cedarview
13	- Nepean Sud - Hunt Club - Gloucester Sud-Leitrim
14	- Rural Sud-Est - Rural Sud-Ouest - Rural Est - Rural Ouest - Kanata - Stittsville

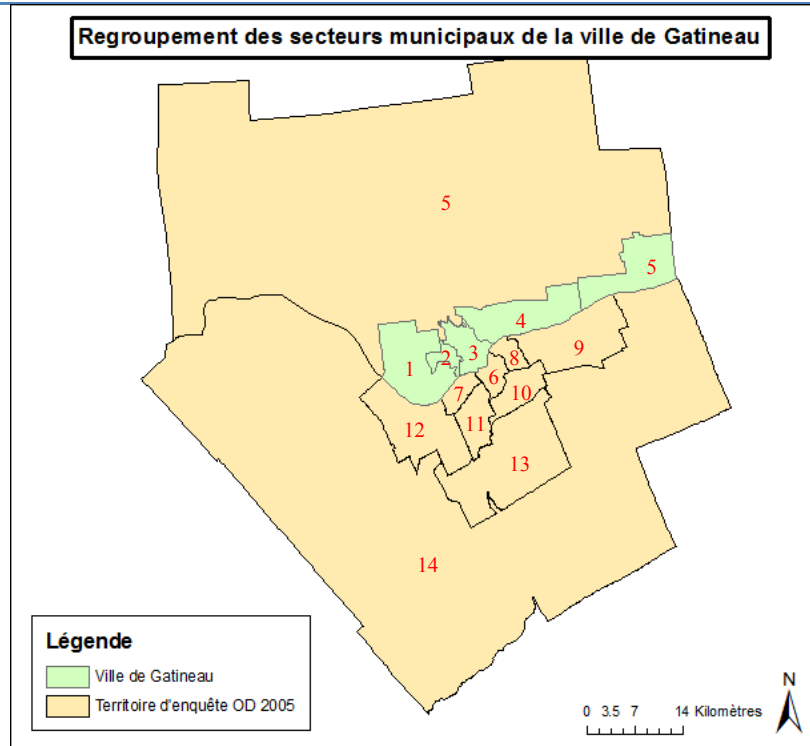


Figure 2 : Secteurs municipaux de Gatineau après regroupement

Précisons un aspect de la méthodologie appliquée pour la classification des déplacements : lorsque concernés, les modes motorisés sont toujours considérés comme le mode de transport principal ; par conséquent, les déplacements bimodaux incluant un mode de transport actif sont comptabilisés uniquement pour le mode principal. Par exemple, le déplacement d'un individu qui circule à vélo avant de prendre l'autobus sera comptabilisé comme un déplacement en transport en commun. Aussi, les déplacements à pied ont trait uniquement aux déplacements dont la marche est le mode exclusif. Cette façon de faire peut avoir pour effet de sous-évaluer l'utilisation des modes de transport actif.

2 Contexte général de la ville

D'après l'enquête Origine-Destination, 171 900 personnes habitent la ville de Gatineau, soit 20,4 % de la population du territoire d'enquête. Ces personnes sont réparties dans 21,2 % des ménages du territoire d'enquête (90 850 ménages) et accomplissent quotidiennement plus de 548 100 déplacements. Dans la ville de Gatineau, la densité moyenne est de 560 personnes/km² et de 300 ménages/km².

Les densités de population et de ménages varient fortement selon les secteurs municipaux. Ainsi, plus on se rapproche du centre-ville, plus ces densités augmentent. Les secteurs comme 2 et 3² présentent les densités les plus importantes avec respectivement 910 et 1 310 personnes/km². À l'inverse, le secteur d'Aylmer, plus éloigné du centre-ville, présente une densité de 310 personnes/km².

² Plateau, Île de Hull / Hull Périphérie

La taille moyenne des ménages est de 2,5 personnes/ménage pour la ville de Gatineau, et le taux de ménage d'une seule personne s'élève à 24,0 %, le nombre de personnes vivant seules augmentant à mesure que l'on s'approche du centre-ville. Ainsi, le secteur 3 est constitué de 36,6 % de ménages d'une seule personne, pour une taille moyenne de 2,1 personnes/ménage, alors que le secteur Aylmer donne un taux de ménages d'une seule personne de 16,9 %, avec une taille moyenne de 2,7 personnes/ménage.

On recense 134 430 automobiles dans la ville de Gatineau, soit une moyenne de 1,48 automobile/ménage, et 5,2 % des personnes de notre échantillon ne sont pas motorisées. Par ailleurs, la motorisation augmente lorsqu'on s'éloigne vers la banlieue puisque le nombre d'automobiles/ménage est de l'ordre de 1,1 pour le regroupement 3³ et qu'il atteint plus de 1,6 voiture/ménage dans le secteur Aylmer.

La proportion d'hommes varie entre 49,1 % et 50,9 % dans les différents secteurs de l'échantillon et de 50,5 % pour l'ensemble de la ville, légèrement supérieure à celle des femmes. L'âge moyen pour la ville de Gatineau est de 42,4 ans, légèrement supérieur à la ville de Québec (41,1 ans) et à l'île de Montréal (39,4 ans).

3 Sociodémographie et motorisation des marcheurs et des cyclistes

3.1 Sociodémographie des marcheurs et des cyclistes

D'après l'enquête Origine-Destination de 2005, 23 020 personnes (13,4 %) de la ville de Gatineau effectuent au moins un déplacement quotidien à pied ou à vélo. Ainsi, plus d'un cinquième des ménages de la ville (20,2 %) inclut au moins un marcheur ou un cycliste. Par ailleurs, la taille des ménages des marcheurs et des cyclistes est supérieure à la taille moyenne des ménages de toute la ville (2,8 contre 2,5). Cette tendance est confirmée par le nombre de ménages d'une seule personne, étant donné que 24,0 % des ménages des marcheurs et des cyclistes ne comportent qu'une personne, comparativement à 21,5 % des ménages de la ville.

La distribution des marcheurs et des cyclistes dans les différents secteurs de la ville révèle que les cyclistes sont plus nombreux plus proche du centre-ville (Tableau 2). Dans le regroupement 3, près de 3,0 % des personnes sont cyclistes et 3,1 % dans le secteur Plateau. À l'inverse pour les secteurs plus éloignés du centre-ville les taux diminuent.

Tableau 2 : Distribution des marcheurs et des cyclistes entre les secteurs municipaux

	% Cyclistes	% Marcheurs
Ville de Gatineau	1.8%	11.9%
Aylmer	1.6%	10.4%
Plateau	3.1%	8.7%
Île de Hull / Hull périphérie	3.0%	17.3%
Gatineau Centre / Gatineau Est	1.1%	10.6%
Masson-Angers / Rural Nord-Est / Rural Nord-Ouest	0.9%	4.8%

³ Île de Hull / Hull Périphérie

Pour la marche, le regroupement 3 présente le plus haut taux de marcheurs avec 17,3 % de la population ayant accompli au moins un déplacement à pied. Pour les autres secteurs, les taux de marcheurs sont plus variables (entre 4,8 % et 10,4 %).

Les marcheurs et les cyclistes sont généralement jeunes, leur âge moyen (36,8 ans) étant moins élevé que celui de la population totale (42,4 ans). À l'inverse de la population de la ville, ce sont majoritairement des femmes (50,3 %) (Figure 3). Cependant, la répartition suivant le genre n'est pas identique ; en effet, les hommes représentent 49,7 % de la population utilisant les modes de transport actif et ils accomplissent près de 78,8 % des déplacements cyclistes et 46,5 % des trajets piétons. Peu importe le genre, plus les personnes sont jeunes, plus la probabilité qu'elles effectuent un déplacement par transport actif augmente. Ainsi, un peu plus de 33 % des hommes de 5 à 17 ans sont marcheurs ou cyclistes, proportion qui réduit de près des deux tiers dès 18 ans, alors que ces ratios tombent à 12,1 %, et qui diminue à moins de 10 % pour toutes les tranches d'âge après 35 ans, excepté pour les 45-54 ans où le ratio est de 11,1 % (Tableau 3).

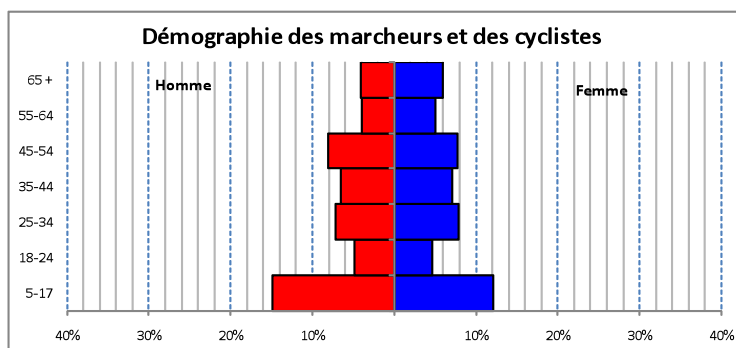


Figure 3: Démographie des marcheurs et cyclistes (source enquête OD Outaouais 2005)

Finalement, la part modale des déplacements par transport actif est plus faible que la proportion de cyclistes et de marcheurs par tranche d'âge. Plus les personnes sont jeunes plus la part modale des transports actifs est élevée. Pour les hommes et femmes de 5 à 17 ans, les parts modales du transport actif sont respectivement de 27,9 % et de 23,5 % tandis qu'elles chutent à 8,3 % et 9,7 % dès 18 ans.

Tranche d'âge (années)	Proportion de cyclistes et de marcheurs		Part modale des déplacements par transport actif	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
5-17 ans	33,4 %	29,0 %	27,9 %	23,5 %
18-24 ans	12,1 %	12,7 %	8,3 %	9,7 %
25-34 ans	11,3 %	12,8 %	8,0 %	8,3 %
35-44 ans	9,2 %	9,7 %	6,4 %	6,7 %
45-54 ans	11,1 %	11,1 %	8,6 %	7,9 %
55-64 ans	9,9 %	13,3 %	7,5 %	9,3 %
65 ans et plus	9,1 %	12,1 %	6,5 %	9,2 %

Tableau 3 : Proportion de marcheurs et de cyclistes et part modale de leurs déplacements par tranche d'âge (source enquête OD Outaouais 2005)

Parallèlement, la distribution des marcheurs et des cyclistes n'est pas uniforme entre les différentes tranches d'âge et les genres. La distribution des cyclistes hommes est particulièrement

marquée : les hommes de moins de 55 ans sont surreprésentés et notamment les hommes entre 25 et 54 ans). Après 54 ans, le nombre de cyclistes masculins chute fortement (Figure 4). Les hommes de 45 à 54 ans représentent 9,6 % de la population alors qu'ils comptent pour 22,9 % des cyclistes. Pour la marche, les hommes de moins de 18 ans sont surreprésentés tandis que toutes les autres tranches d'âge sont sous-représentées.

Une tendance différente ressort chez les femmes, puisqu'on note une très importante sous-représentation des femmes cyclistes dans pratiquement toutes les tranches d'âge. Parmi les valeurs plus significatives, les femmes entre 25 et 34 ans sont particulièrement sous-représentées puisqu'elles ne comptent que pour 2,3 % des cyclistes féminines alors qu'elles constituent 8,2 % de la population de la ville. En revanche, pour la marche, la tendance est similaire à celle des hommes, c'est-à-dire que les femmes entre 5 et 17 ans comptent pour 13,1 % des marcheuses tandis qu'elles correspondent à 5,6 % de la population globale. Pour les autres tranches d'âge, on remarque une sous-représentation légèrement moins prononcée que pour les hommes (Figure 4).

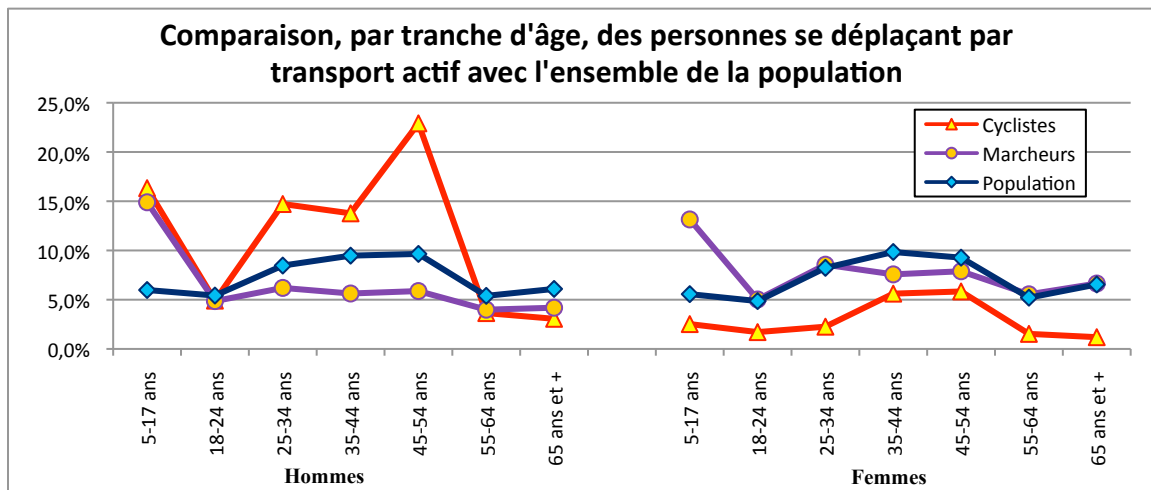


Figure 4 : Comparaison, par tranches d'âge, des personnes se déplaçant pas transport actif avec l'ensemble de la population (source enquête OD Outaouais 2005)

De manière globale, les moins de 25 ans constituent 36,5 % des marcheuses et des cyclistes, tandis que les 25 à 54 ans comptent pour 44,4 % et les plus de 55 ans, 19,1 %. Par ailleurs, les personnes utilisant les modes de transport actif sont majoritairement actives professionnellement puisque 44,2 % sont des travailleurs et 47,7 % des étudiants. À l'inverse, les retraités ne comptent que pour 4,3 % de l'ensemble des personnes utilisant un mode de transport actif (Figure 5).

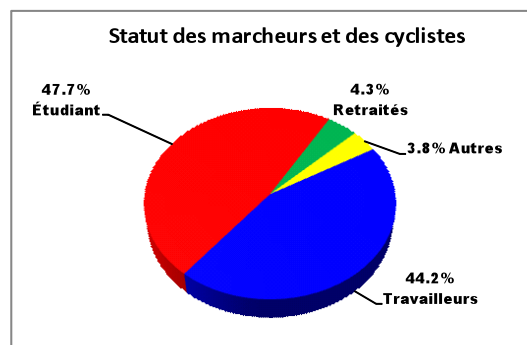


Figure 5 : Statut des personnes se déplaçant par transport actif (source enquête OD Outaouais 2005)

3.2 Motorisation des ménages comportant cyclistes et marcheurs

18 310 ménages dont au moins une personne du ménage a réalisé un déplacement par transport actif possèdent 23 640 automobiles (17,6 % du parc automobile). Cela se traduit par un nombre de véhicules par ménage de l'ordre de 1,29, contre 1,48 pour toute la population de la ville. Ainsi, 16,5 % des ménages comportant un cycliste ou un marcheur n'ont pas d'automobile (Figure 6); ce segment de population a donc une motorisation moins importante que celle de l'ensemble de la ville. En outre, le nombre de personnes non motorisées s'élève à 15,6 % chez les marcheurs et les cyclistes, alors qu'il est seulement de 5,2 % pour l'ensemble de la population, confirmant la tendance relevée.

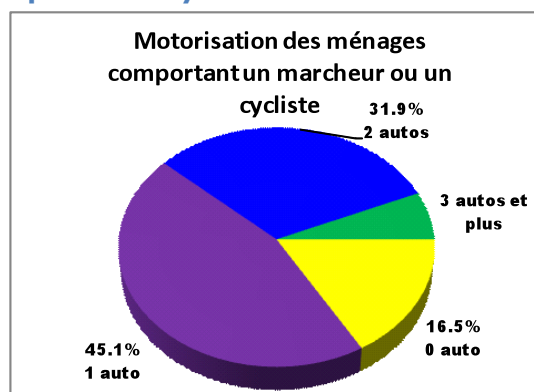


Figure 6 : Motorisation des ménages comportant un cycliste ou un marcheur (source enquête OD Outaouais 2005)

4 Caractérisation des déplacements

4.1 Répartition modale

La population de la ville de Gatineau accomplit quotidiennement plus de 548 200 déplacements. 75,8 % de ces déplacements sont accomplis en automobile, dont 62,4 % en tant que conducteur et 13,4 % comme passager. Par ailleurs, les transports en commun représentent 10,0 % des déplacements, le bus scolaire 2,8 % et les modes de transport actif 9,8 %, dont 8,6 % à pied et 1,2 % à vélo.

Les distances des parcours ont une importance significative sur le transport actif. En effet, la marche et le vélo sont utilisés dans 45,8 % des déplacements de moins de 1 km, mais dans seulement 1,6 % des déplacements de plus de 4 km. Près de 51,4 % des déplacements de moins de 1 km ont été accomplis en automobile, ce qui laisse penser que la part modale du transport actif pourrait s'accroître.

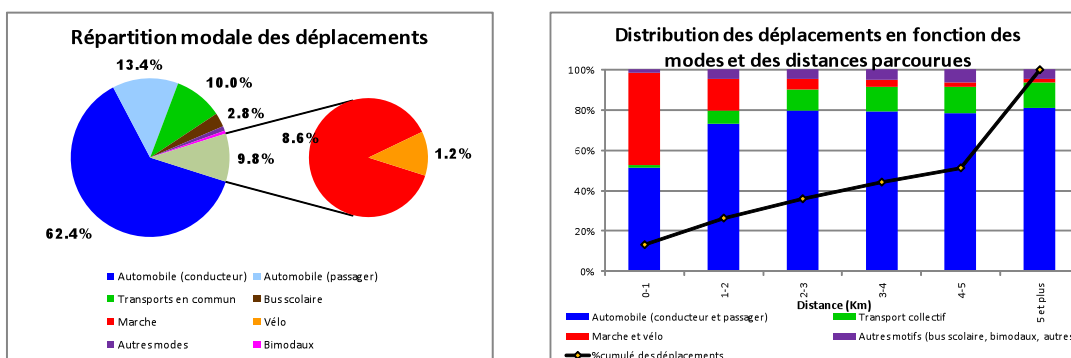


Figure 7 : Répartition modale et distribution des modes en fonction des distances de parcours (source enquête OD Outaouais 2005)

La Tableau 4 permet de visualiser les parts modales de la marche et du vélo selon les secteurs à l'étude. Que ce soit pour la marche ou pour le vélo, plus on s'éloigne du centre-ville, plus la part modale du transport actif diminue.

Tableau 4 : Parts modales des déplacements à pied et à vélo pour la ville de Gatineau (source enquête OD Outaouais 2005)

	Part modale vélo	Part modale marche
Ville de Gatineau	1.2%	8.6%
Aylmer	1.0%	7.4%
Plateau	5.2%	2.0%
île de Hull / Hull périphérie	2.0%	12.8%
Gatineau Centre / Gatineau Est	0.7%	7.5%
Masson-Angers / Rural Nord-Est / Rural Nord-Ouest	0.7%	3.4%

4.2 Motifs de déplacements dans la ville

Dans la ville de Gatineau, 25,3 % des déplacements par transport actif sont accomplis pour le travail ou les études. Les motifs récréatifs tels que les loisirs ou le magasinage correspondent à 24,0 % des déplacements par transport actif (Figure 8). Les déplacements pour motif de retour au domicile comptent pour près de 42,7 % des déplacements totaux.

Près de 47 350 déplacements par transport actif sont dits internes (88,0 %), c'est-à-dire qu'ils ont leurs origines et destinations dans la ville.

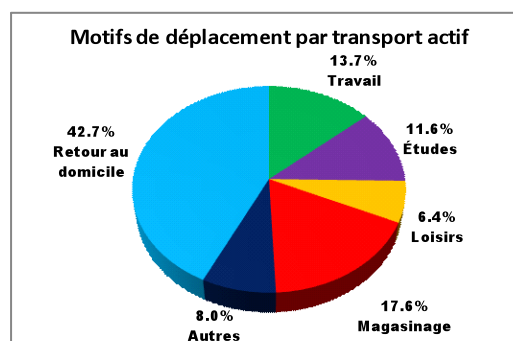


Figure 8 : Motifs de déplacement par transport actif (source enquête OD Outaouais 2005)

62,4 % des déplacements piétons pour motif de travail font moins de 1 km, contre seulement 9,6 % des déplacements pour motif de travail accomplis à vélo. Ainsi, les cyclistes se déplacent sur des distances beaucoup plus importantes que les marcheurs. On constate une tendance similaire pour les autres motifs de déplacement.

4.3 Nombre et distance des déplacements par transport actif

Tel que mentionné précédemment, les modes de transport actif représentent 9,8 % des déplacements quotidiens de la ville de Gatineau (soit près de 53 760 déplacements). Les déplacements à pied comptent pour 88,0 % des déplacements par transport actif. Cela signifie que, dans la ville de Gatineau, les déplacements cyclistes correspondent à 1,2 % des déplacements totaux, soit 6 470 déplacements.

Les données révèlent aussi que, quotidiennement, les marcheurs accomplissent en moyenne 2,3 déplacements, contre 2,1 déplacements pour les cyclistes. On remarque également des distinctions de comportements de mobilité selon le genre, puisque les hommes font 78,8 % des déplacements à vélo tandis que les femmes réalisent 53,5 % des déplacements piétons.

L'analyse des distances de déplacement montre que les marcheurs parcourent une distance moyenne de plus de 1200 m par déplacement tandis que les cyclistes franchissent en moyenne 5,4 2,8 km par déplacement. Ces distances parcourues sont largement supérieures à celles de la ville de Québec (respectivement 690 m pour la marche et 2,8 km pour le vélo) et de l'île de Montréal

(750 m pour la marche et 3,3 km à vélo par déplacement). Que ce soit pour la marche ou pour le vélo, les hommes ont systématiquement des distances moyennes de déplacements supérieures à celles des femmes, eux parcourant en moyenne 1 350 m à pied et 5,8 km à vélo, et elles 1 080 m à pied et 3,9 km à vélo.

Il est important de souligner que pour les trajets en automobile, la distance moyenne de parcours n'est que de 7,3 km pour les conducteurs et de 6,7 km pour les passagers, ce qui laisse penser qu'un très grand nombre de déplacements en automobile sont réalisés sur de très petites distances, probablement franchissables à pied ou à vélo.

Les données indiquent que 98,3 % des déplacements en transport actif de moins de 500 m ont été accomplis à pied et que la proportion de déplacements à pied diminue au fur et à mesure que la distance augmente. On observe également que les déplacements de plus de 5 km représentent seulement 3,1 % des trajets piétons et 41,1 % des déplacements à vélo (Figure 9). Ainsi, de nombreux déplacements en vélo font plus de 5 km.

Plusieurs autres chiffres significatifs peuvent être mis en évidence :

- ✓ 37,8 % des déplacements piétons font moins de 500 m
- ✓ 4,6 % des déplacements à vélo font moins de 500 m
- ✓ 89,9 % des déplacements piétons font moins de 2 km
- ✓ 30,1 % des déplacements à vélo font moins de 2 km
- ✓ 58,9 % des déplacements à vélo font moins de 5 km

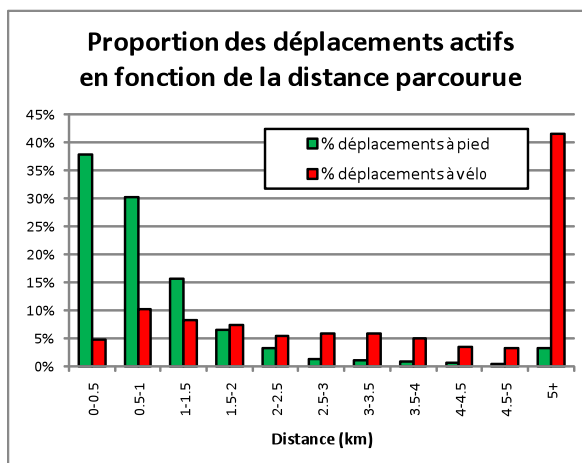


Figure 9 : Distribution des déplacements en fonction des distances (source enquête OD Outaouais 2005)

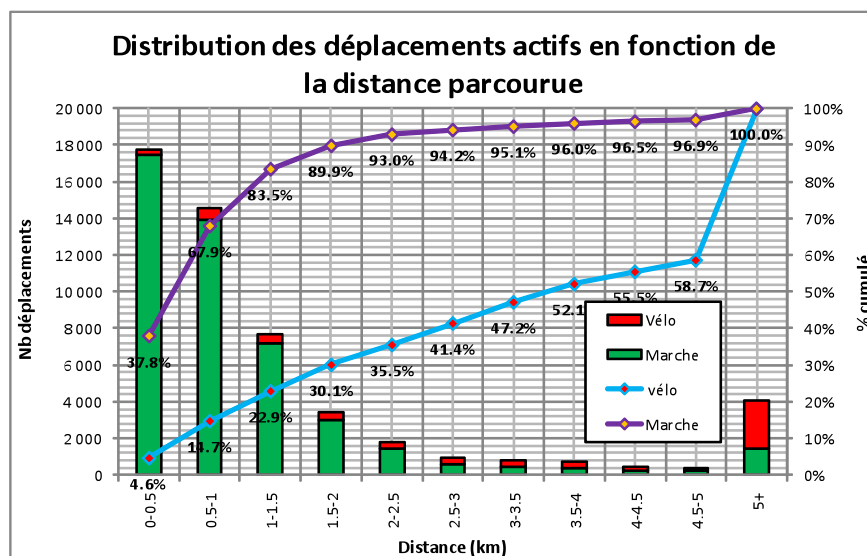


Figure 10 : Distribution des déplacements par transport actif (source enquête OD Outaouais 2005)

4.4 Distribution temporelle des déplacements par transport actif

L'étude de la distribution temporelle des déplacements par transport actif révèle que 47,2 % ont lieu pendant les deux périodes de pointe. Cela signifie que ces modes de transport ne sont pas uniquement utilisés pour un usage récréatif, mais bien pour des déplacements utilitaires (Figure 11). Par ailleurs, pendant ces périodes, les déplacements cyclistes sont plus fréquents que les trajets piétons (63,2 % contre 45,0 %).

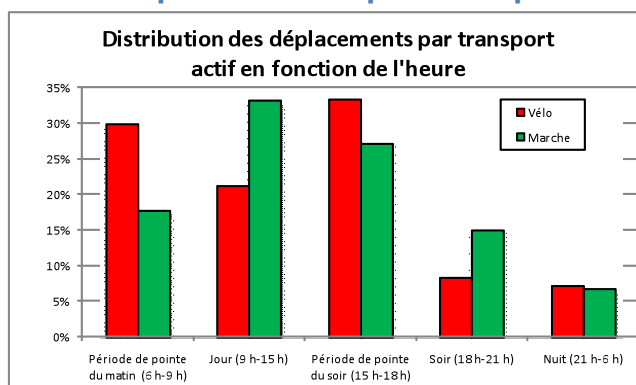


Figure 11 : Distribution des déplacements par transport actif en fonction de l'heure (source enquête OD Outaouais 2005)

Aussi, 1,6 % des déplacements par transport actif ont lieu entre minuit et 6 h du matin tandis que 1,3 % des déplacements totaux des résidents de la ville de Gatineau s'effectuent sur cette plage horaire.

En ce qui a trait aux motifs de déplacement, on observe que les trajets pour les motifs de travail et d'étude représentent 15,9 % des déplacements totaux entre 6 h et 9 h, et 5,5 % entre 12 h et 15 h. En outre, les retours au domicile ont principalement lieu en fin de journée puisqu'ils correspondent à 6,2 % des déplacements totaux avant midi, contre 26,7 % entre 15 h et 21 h. De la même manière, les déplacements pour un autre motif ont généralement lieu en fin de journée (14,4 % entre 15 h et 21 h et 2,3 % en période de pointe du matin) (Figure 12).

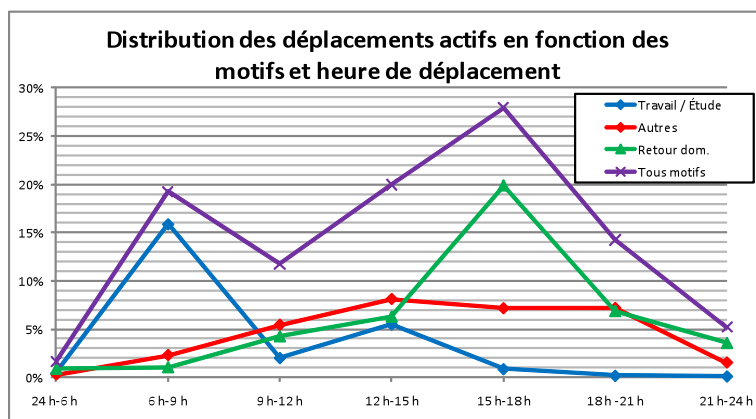


Figure 12 : Distribution des déplacements par transport actif en fonction des motifs de déplacement et de l'heure (source enquête OD Outaouais 2005)

La distribution suivant les plages horaires révèle que la période de pointe du matin (de 6 h à 9 h) est constituée d'une majorité de déplacements pour motif de travail (82,7 %) contre 11,9 % pour les autres motifs (magasinage, loisirs et autres). À l'inverse, pendant la période de pointe du soir (de 15 h à 18 h), 71,1 % des déplacements ont pour motif le retour au domicile. La proportion de déplacements pour motifs de magasinage, de loisirs et autres varie au cours de la journée pour atteindre un sommet à 50,4 % entre 18 h et 21 h (Figure 13).

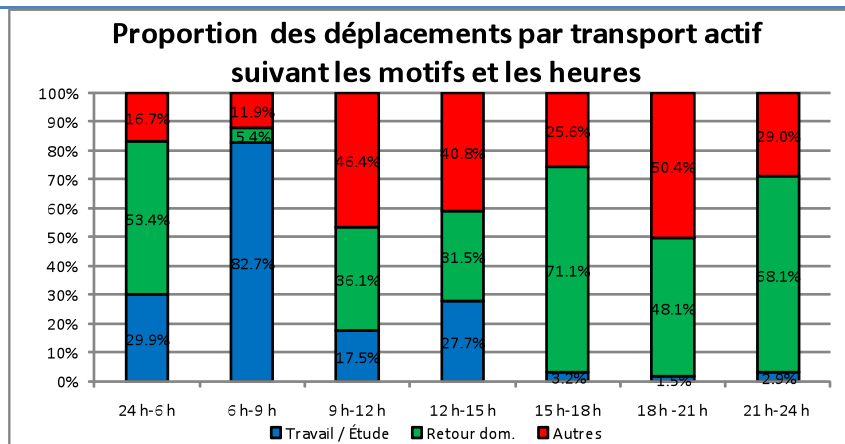
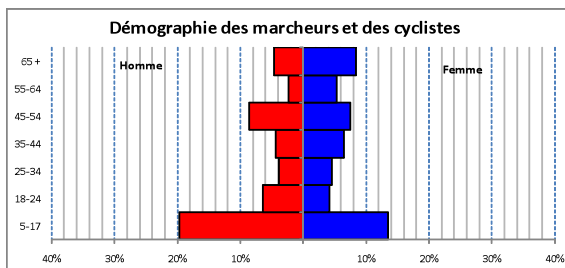


Figure 13 : Proportion des déplacements par transport actif suivant les motifs et les heures (source enquête OD Outaouais 2005)

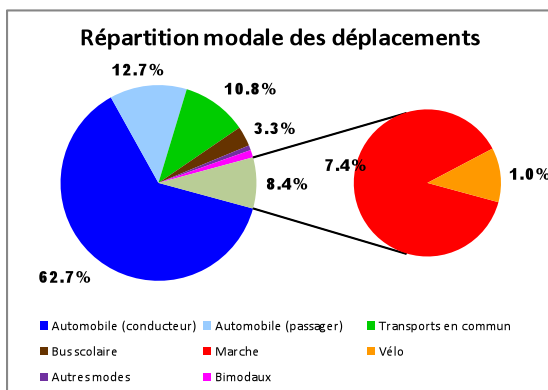
Aylmer (#1)

Faits saillants : Ce secteur municipal de la région de l'Outaouais présente une part modale pour les transports actifs de 8,4 %, plus basse que la moyenne de la région (12,1 %). Les déplacements piétons représentent 7,4 % des déplacements totaux tandis que les trajets à vélo correspondent à 1,0 % de tous les déplacements. Les marcheurs et les cyclistes sont majoritairement des étudiants (53,8 %) et plus jeune que la moyenne du secteur (36,5 ans en moyenne contre 43,2 ans pour les résidents du secteur et 43,8 % des marcheurs et cyclistes ont moins de 25 ans). Contrairement à de nombreux secteurs, la proportion de marcheurs et de cyclistes est identique entre les hommes et les femmes (50,0%). Enfin, les distances parcourues par cyclistes sont particulièrement longues (7,2 km) comparativement à la moyenne des déplacements en automobile du secteur (8,2 km) et des déplacements cyclistes de la région (4,5 km).

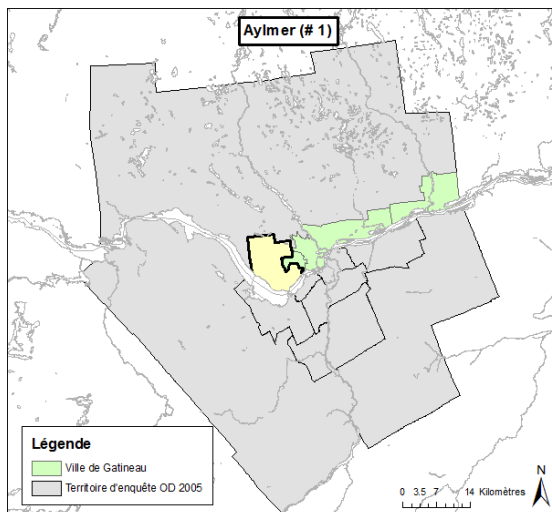
Démographie des marcheurs et des cyclistes:



Répartition modale des déplacements



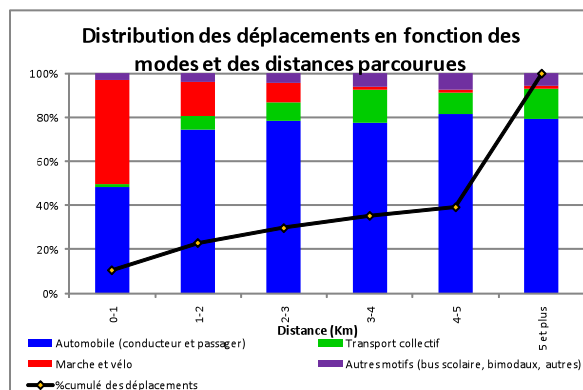
Localisation spatiale du secteur



Caractéristiques du secteur

Population (pers.)	29 460
Ménages	13 220
Densité de population (pers./km ²)	310
Densité de ménages (mén./km ²)	140
Taille moyenne ménage (pers.)	2,71
% personnes sans automobile	3,3 %
Nb moyen véhicule/ménage	1,64
% de marcheurs	10,4 %
% de cyclistes	1,6 %
Nb déplacements à pied	6 920
Nb déplacements à vélo	940
Nb déplacements totaux	93 170

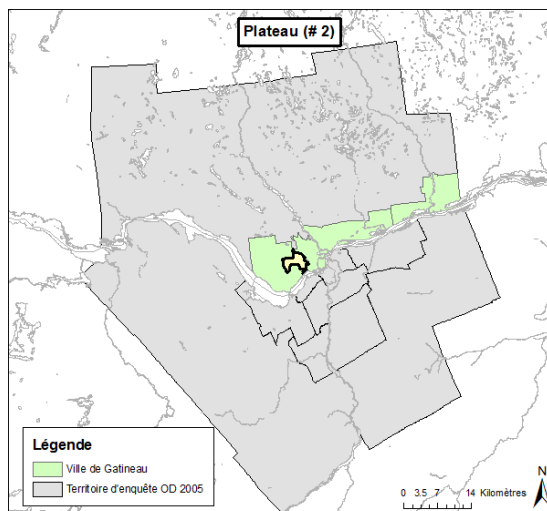
Distances et modes de déplacement



Plateau (# 2)

Faits saillants : Ce secteur situé à proximité du centre-ville possède des caractéristiques sociodémographiques différentes des autres secteurs. La densité de population est élevée (910 personnes/km² contre 150 personnes/km² en moyenne dans la région), le nombre de personnes non motorisées est très faible (1,8 %) mais le nombre de véhicules par ménage est similaire à la moyenne de la région (1,4 véhicule/ménage). Les déplacements piétons sont peu nombreux (5,2 % des déplacements totaux contre 10,6 % en moyenne dans la région), tandis que les déplacements à vélo sont plus nombreux que la moyenne de la région (2,0 % des déplacements totaux contre 1,4 % pour la région). Contrairement à d'autres secteurs, les marcheurs et les cyclistes sont plus âgés que la moyenne du secteur (42,4 ans pour les marcheurs et cyclistes contre 41,0 ans en moyenne dans le secteur). Ceci se traduit par un nombre très élevé de travailleurs dans la population des cyclistes et des marcheurs (68,8 % contre 46,0 % en moyenne dans la région).

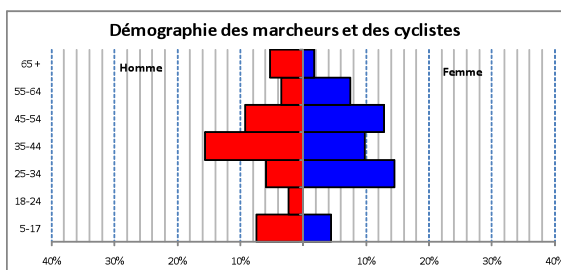
Localisation spatiale du secteur



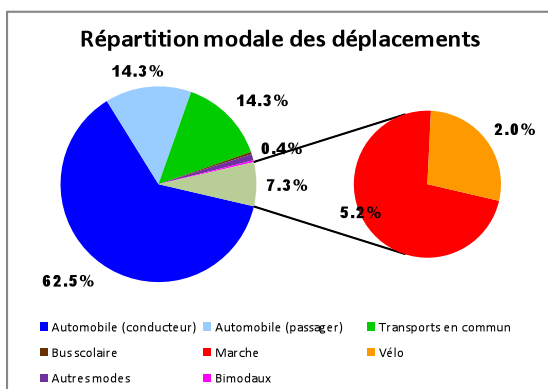
Caractéristiques du secteur

Population (pers.)	11 610
Ménages	5 630
Densité population (perso./km ²)	910
Densité ménages (mén./km ²)	440
Taille moyenne ménages (pers.)	2,46
Nb personnes sans automobile	1,8 %
Nb moyen véhicules/ménage	1,41
% marcheurs	8,7 %
% cyclistes	3,1 %
Nb déplacements marche	2 020
Nb déplacements vélo	780
Nb déplacements totaux	38 590

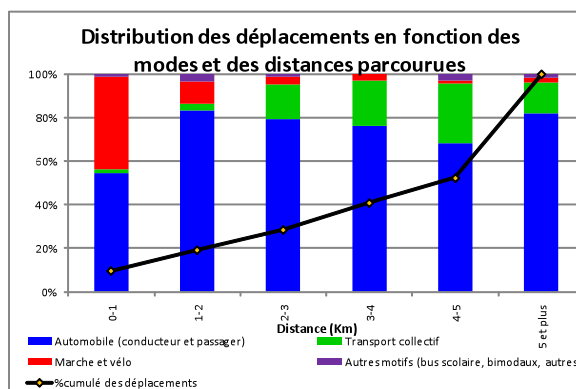
Démographie des marcheurs et des cyclistes



Répartition modale



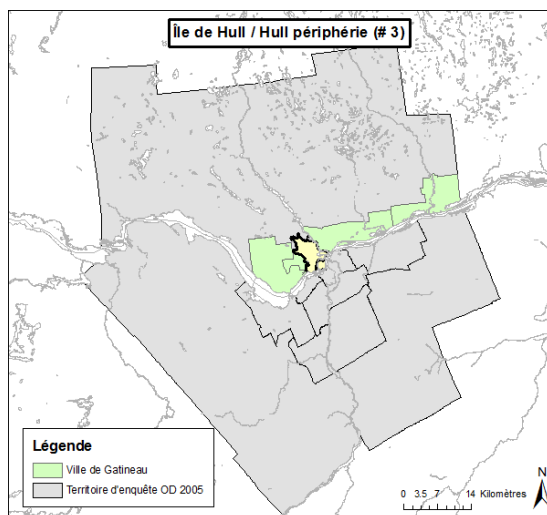
Distances et modes de déplacement



Île de Hull / Hull Périphérie (# 3)

Faits saillants : Situés à proximité du centre-ville, ces secteurs ont une part modale des modes actifs légèrement supérieure à la moyenne de la région (14,8 % des déplacements totaux réalisés avec un mode actif contre 12,1 % pour la région). Les déplacements piétons représentent 86,7 % des trajets par modes actifs et sont majoritairement accomplis par des travailleurs (54,8 %). La part modale du vélo est supérieure à la moyenne de la région (2,0 % contre 1,4%). Près de 62,8 % des déplacements à vélo ont lieu pendant les périodes de pointe de la journée (contre 56,6 % pour la région). Malgré la proximité du centre-ville économique et la forte densité de population (1 310 personnes/km² contre 150 personnes/km² pour la région), l'automobile reste le mode de déplacement le plus emprunté (69,6 % des déplacements) et le transport collectif correspond à 13,5 % des déplacements totaux, légèrement au-dessus de la moyenne de la région (12,1%).

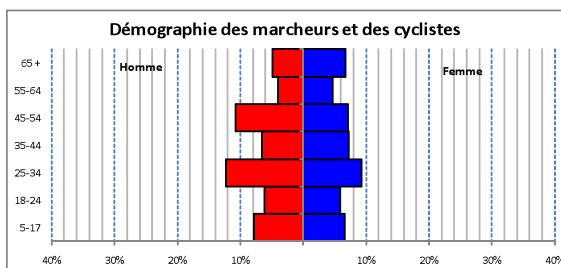
Localisation spatiale des secteurs (regroupés)



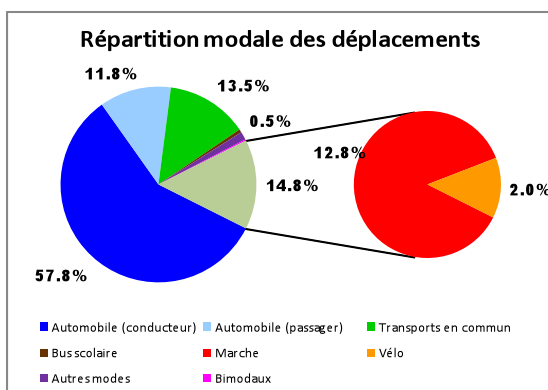
Caractéristiques des secteurs

Population (pers.)	43 120
Ménages	25 930
Densité population (perso./km ²)	1 310
Densité ménages (mén./km ²)	790
Taille moyenne ménages (pers.)	2,13
Nb personnes sans automobile	11,7 %
Nb moyen véhicules/ménage	1,19
% marcheurs	17,3 %
% cyclistes	3,0 %
Nb déplacements marche	18 000
Nb déplacements vélo	2 760
Nb déplacements totaux	140 180

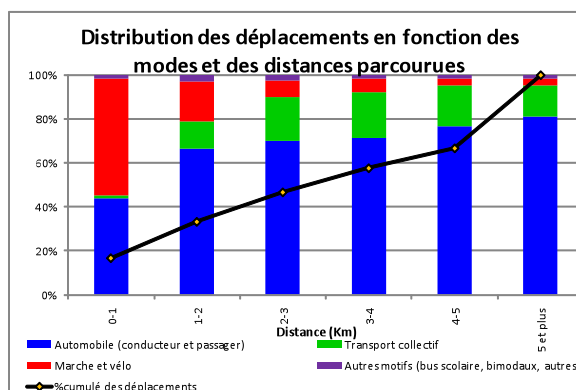
Démographie des marcheurs et des cyclistes



Répartition modale



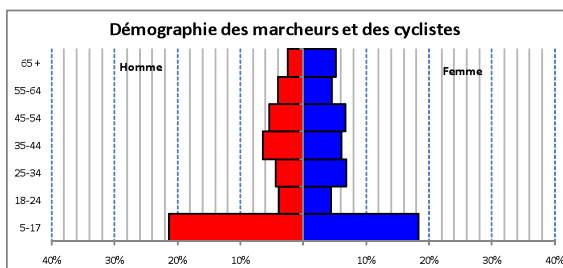
Distances et modes de déplacement



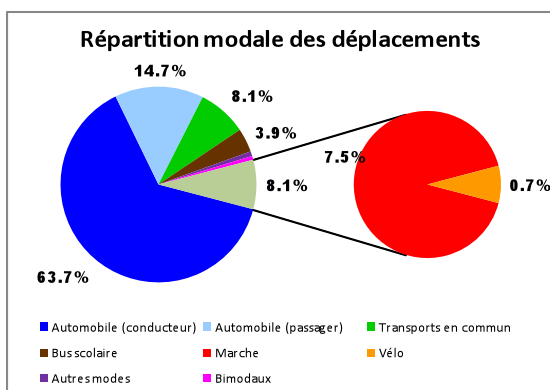
Gatineau Est / Gatineau Centre (# 4)

Faits saillants : Ces secteurs de la ville de Gatineau sont particulièrement favorables aux déplacements en automobile (78,4 % des déplacements). Les transports actifs représentent 8,1 % des déplacements totaux, dont 7,5 % de trajets à pied et 0,7 % de déplacement à vélo. Les marcheurs et cyclistes sont majoritairement des étudiants (57,7 %) et des personnes jeunes (âge moyen de 32,6 ans et 48,0 % ont moins de 25 ans). La motorisation des ménages de ces secteurs est élevée avec 3,2 % de personnes non motorisées (contre 7,7 % dans la région) et en moyenne 1,6 véhicule/ménage. Malgré la proximité du centre-ville économique et la forte densité de population (860 personnes/km² contre 150 personnes/km² pour la région), l'automobile reste le mode de déplacement le plus emprunté (78,4 % des déplacements) et le transport collectif correspond à 8,1 % des déplacements totaux, inférieur à la moyenne de la région (12,1%).

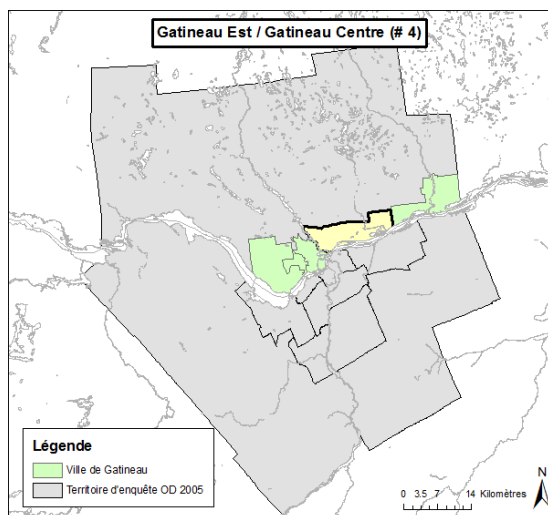
Démographie des marcheurs et des cyclistes



Répartition modale



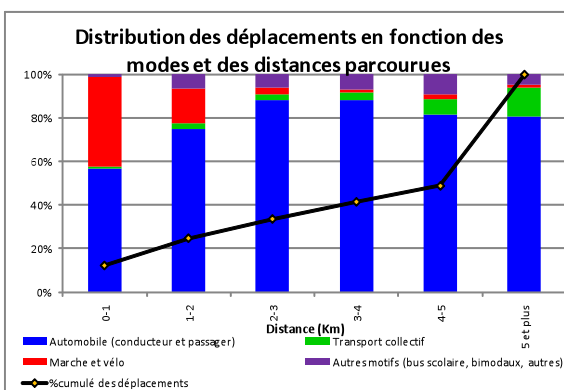
Localisation spatiale des secteurs (regroupés)



Caractéristiques du secteur

Population (pers.)	71 890
Ménages	37 550
Densité population (perso./Km ²)	860
Densité ménages (mén./km ²)	450
Taille moyenne ménages (pers.)	2,58
Nb perso. sans automobile	3,2 %
Nb moyen véhicules/ménages	1,58
% marcheurs	10,6 %
% cyclistes	1,1 %
Nb déplacements marche	17 270
Nb déplacements vélo	1 540
Nb déplacements totaux	230 890

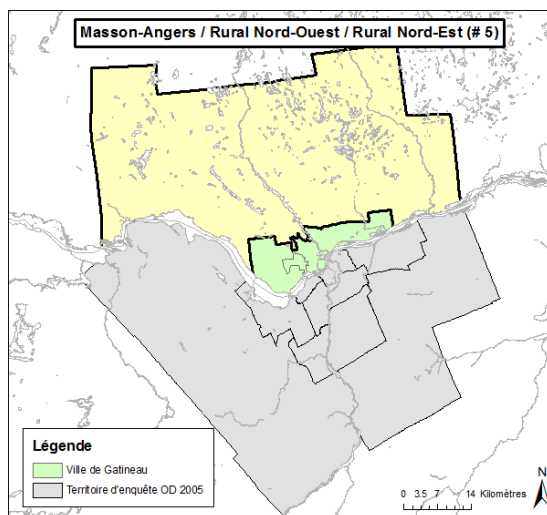
Distances et modes de déplacement



Masson-Angers / Rural Nord-Ouest / Rural Nord-Est (# 5)

Faits saillants : L'usage de l'automobile est répandu dans ces secteurs de la région de l'Outaouais puisque ce mode de transport représente 82,7 % des déplacements totaux. La part modale des modes de transport actif est la plus basse de la région avec 4,1 % des déplacements. Les déplacements piétons sont particulièrement peu nombreux avec 3,4 % des déplacements totaux contre 10,6 % en moyenne pour la région. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette très faible utilisation des modes actifs : très faible densité de population (20 personnes/km² contre en moyenne 150 pour la région); très forte motorisation (0,7 % de personnes non motorisées contre une moyenne de 7,7 % dans la région); ménages plus nombreux (en moyenne 2,7 personnes par ménage contre 2,5 pour la région); éloignement du centre-ville et des activités économiques. Finalement, précisons que l'utilisation des transports collectifs est particulièrement faible dans ce regroupement (2,0 % des déplacements contre en moyenne 12,1 % pour la région).

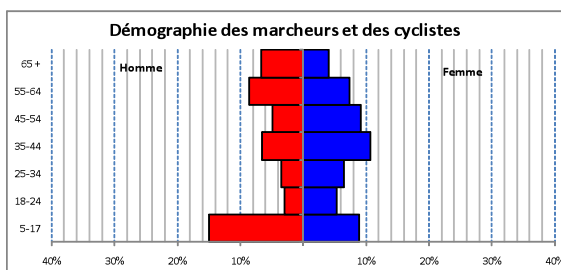
Localisation spatiale des secteurs (regroupés)



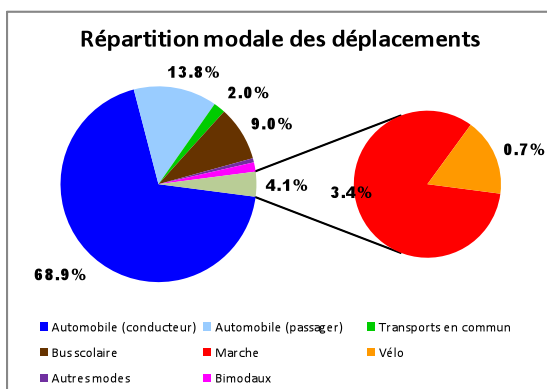
Caractéristiques des secteurs

Population (pers.)	47 220
Ménages	23 900
Densité population (perso./km ²)	20
Densité ménages (mén./km ²)	10
Taille moyenne ménages (pers.)	2,71
Nb personnes sans automobile	0,7 %
Nb moyen véhicules/ménage	1,89
% marcheurs	4,8 %
% cyclistes	0,9 %
Nb déplacements marche	13 040
Nb déplacements vélo	4 920
Nb déplacements totaux	144 410

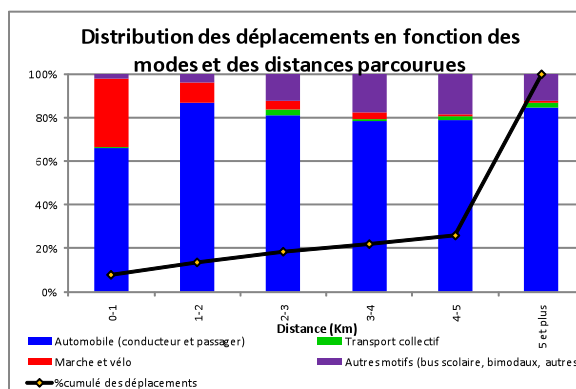
Démographie des marcheurs et des cyclistes



Répartition modale



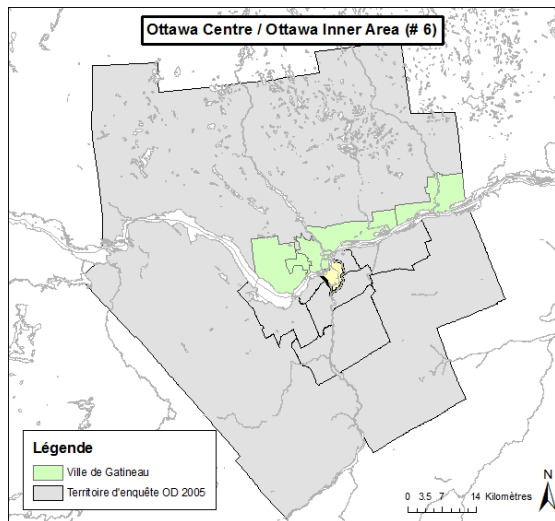
Distances et modes de déplacement



Ottawa Centre / Ottawa Inner Area (# 6)

Faits saillants : C'est dans ce secteur que l'on retrouve la plus importante utilisation de modes de transport actif (38,7 % des trajets), dont 35,1 % de déplacements piétons et 3,6 % de déplacements à vélo. 55,7 % de tous les déplacements par transport actif sont effectués par des travailleurs et 37,0 % par des étudiants. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces niveaux de déplacement par transport actif, parmi lesquels la très faible motorisation (29,1 % de la population du secteur ne possède pas d'automobile, contre 7,7 % pour toute la région de l'Outaouais et en moyenne 0,82 véhicule/ménage contre 1,46 pour toute la région), la très forte densité de population (en moyenne 3 990 personnes/km² contre 150 pour la région de l'Outaouais) et la proximité de zones d'activité, dont le centre économique. Il est intéressant de souligner que près de 44,7 % des résidents ont réalisé au moins un déplacement à pied et 5,1 % un déplacement à vélo.

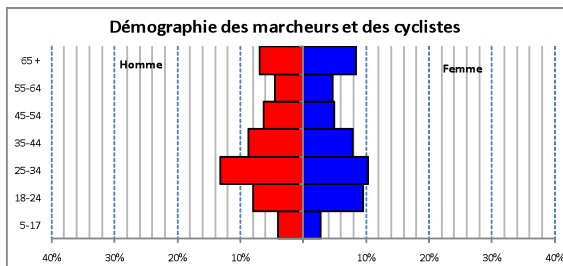
Localisation spatiale des secteurs (regroupés)



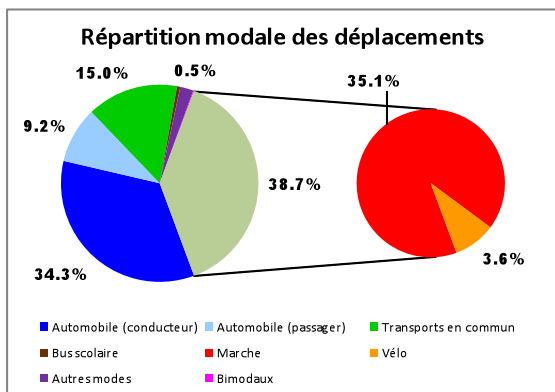
Caractéristiques des secteurs

Population (pers.)	75 260
Ménages	45 120
Densité population (perso./km ²)	3 990
Densité ménages (mén./km ²)	2 390
Taille moyenne ménages (pers.)	1,86
Nb personnes sans automobile	29,1 %
Nb moyen véhicules/ménage	0,82
% marcheurs	44,7 %
% cyclistes	5,1 %
Nb déplacements marche	92 880
Nb déplacements vélo	9 410
Nb déplacements totaux	264 410

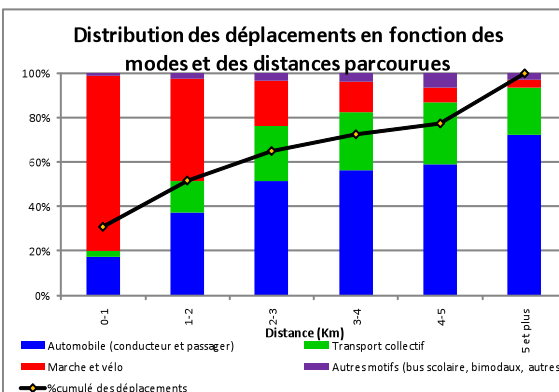
Démographie des marcheurs et des cyclistes



Répartition modale



Distances et modes de déplacement

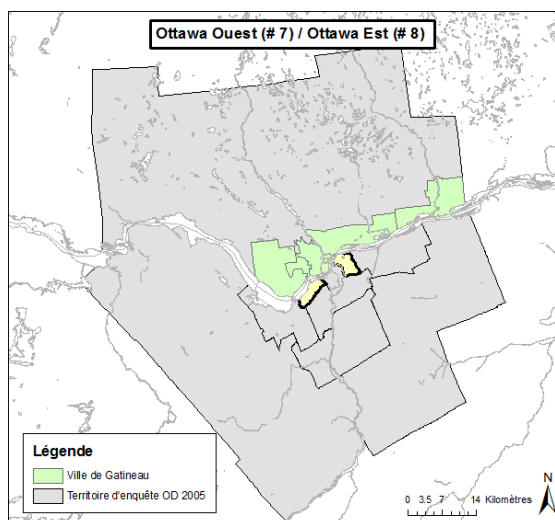


Ottawa Ouest (# 7) / Ottawa Est (# 8)

Faits saillants : Ces deux regroupements possèdent de nombreux points communs et se différencient tout particulièrement sur l'utilisation des transports. En effet, les densités de population sont très similaires (respectivement 1 130 et 1 330 personnes/km²), des positions identiques par rapport au centre-ville, tout comme le niveau de motorisation des personnes : respectivement 13,0 % et 17,0 % de personnes non motorisées et un nombre moyen d'automobiles par ménage de 1,2 et 1,1 pour chacun des deux secteurs. En revanche, près de 23,9 % des personnes ont effectué un déplacement à pied et 5,0 % à vélo pour le regroupement 7 contre 18,1 % de marcheurs et 3,6 % de cyclistes dans le regroupement 8. Ceci se traduit par une part modale des transports actifs de près de 19,5 % pour le regroupement 7 contre 15,6 % pour le regroupement 8.

Les résidents du regroupement 7 ont davantage recours à l'automobile pour se déplacer (64,9 % des déplacements contre 61,5 % pour le regroupement 8), tandis que les personnes du regroupement 8 favorisent les déplacements par transport collectif (19,8 % des déplacements contre 13,7 % pour le regroupement 7).

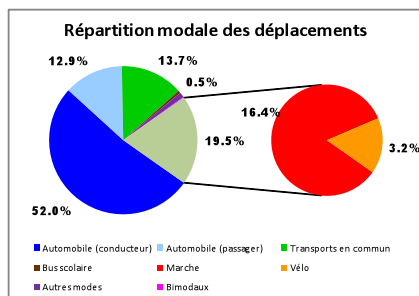
Localisation spatiale des secteurs (regroupés)



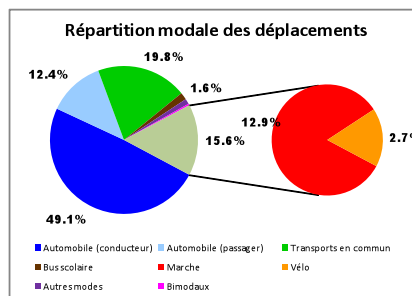
Caractéristiques des secteurs

Numéro de regroupement	# 7	# 8
Population (pers.)	37 160	39 270
Ménages	21 010	22 100
Densité population (perso./km ²)	2 000	2 370
Densité ménages (mén./km ²)	1 130	1 330
Taille moyenne ménages (pers.)	2,11	2,18
Nb personnes sans automobile	13,0 %	17,0 %
Nb moyen véhicules/ménage	1,19	1,09
% marcheurs	23,9 %	18,1 %
% cyclistes	5,0 %	3,6 %
Nb déplacements marche	22 460	16 400
Nb déplacements vélo	4 340	3 370
Nb déplacements totaux	137 240	126 810

Répartition modale (# 7)



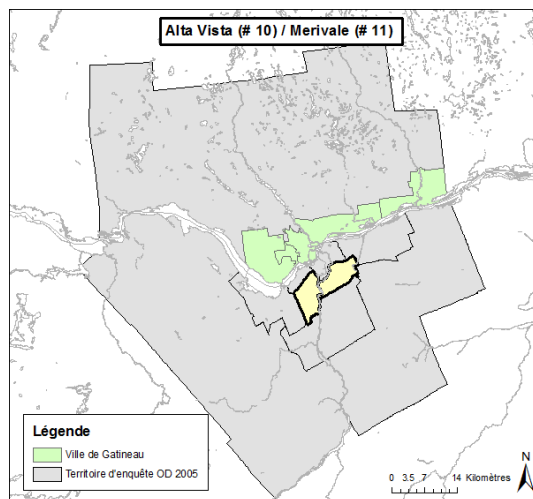
(# 8)



Alta Vista (# 10) / Merivale (# 11)

Faits saillants : Au niveau des transports, ces deux regroupements ont de nombreux attributs communs. La motorisation des personnes est légèrement inférieure à la moyenne de la région (11,9 % et 8,7 % de personnes non motorisées contre 7,7 % pour la région et en moyenne 1,2 véhicule/ménage pour le regroupement 10 et 1,4 pour le regroupement 11 contre 1,5 pour la région. L'usage des transports actifs est légèrement inférieur à la moyenne de la région. Dans le regroupement 10, la part modale des transports actifs est de 10,8 % (contre 12,0 % pour la région) et de 11,3 % pour le regroupement 11. Par contre, les déplacements par transport collectif sont au-dessus de la moyenne de la région puisqu'ils correspondent à 18,7 % des déplacements du regroupement 10 et 13,3 % des déplacements du regroupement 11 contre 12,1 % pour la région.

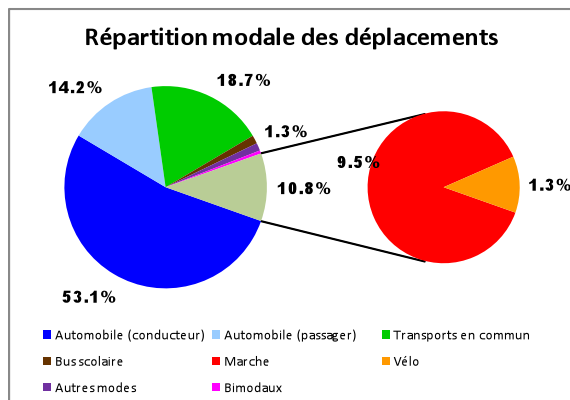
Localisation spatiale des secteurs (regroupés)



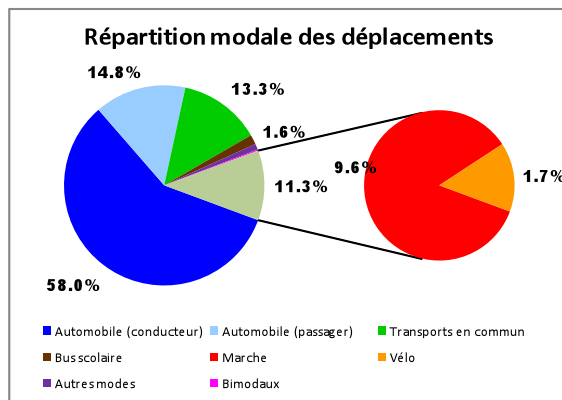
Caractéristiques des secteurs

Numéro de regroupement	# 10	# 11
Population (pers.)	58 280	57 240
Ménages	30 230	29 680
Densité population (perso./km ²)	1 520	1 470
Densité ménages (mén./km ²)	790	760
Taille moyenne ménages (pers.)	2,33	2,43
Nb personnes sans automobile	11,9 %	8,7 %
Nb moyen véhicules/ménage	1,21	1,36
% marcheurs	14,6 %	14,7 %
% cyclistes	2,0 %	2,6 %
Nb déplacements marche	18 160	18 740
Nb déplacements vélo	2 480	3 280
Nb déplacements totaux	190 320	194 680

Répartition modale (# 10)



(# 11)

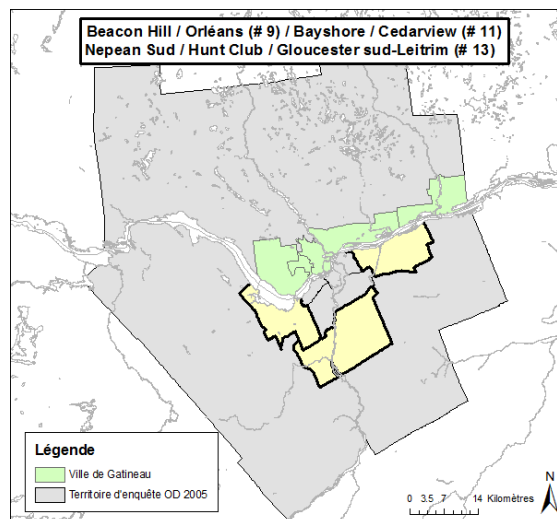


Beacon Hill / Orléans (# 9) / Bayshore / Cedarview (# 12)

Nepean Sud / Hunt Club / Gloucester Sud-Leitrim (# 13)

Faits saillants : Situés à des distances similaires du centre-ville, ces secteurs présentent des caractéristiques identiques au niveau des transports. Les densités de population sont légèrement supérieures la moyenne (entre 470 et 940 personnes/km²). La motorisation des individus est très élevée avec en moyenne entre 1,4 et 1,6 véhicule/ménage et les taux de personnes non motorisés compris entre 2,3 % et 7,3 % (en moyenne 7,7 % pour toute la région). Ce contexte est donc peu propice aux déplacements par transport actif. En effet, les déplacements en vélo représentent respectivement 0,8%, 0,9 % et 0,7 % pour les trois regroupements tandis que la moyenne pour la région est de 1,4 % des déplacements accomplis à vélo. Dans les trois regroupements, les déplacements par mode actif sont

Localisation spatiale des secteurs (regroupés)

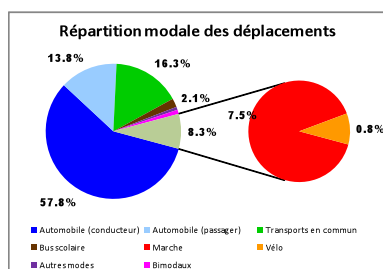


principalement réalisés par des étudiants (respectivement 57,2 %, 56,8 % et 49,1 % d'étudiants) et de jeunes âges (respectivement 41,6 %, 33,0 % et 35,6 % des marcheurs et des cyclistes ont moins de 18 ans). En revanche, la part modale du transport collectif est légèrement supérieure à la moyenne de la région (12,1 % des déplacements de la région sont réalisés par transport collectif).

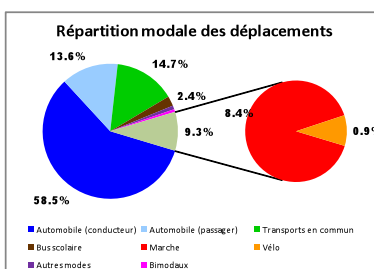
Caractéristiques des secteurs

Numéro de regroupement	# 9	# 12	# 13
Population (pers.)	104 450	58 990	87 090
Ménages	48 500	28 960	41 030
Densité population (perso./km ²)	940	520	470
Densité ménages (mén./km ²)	440	260	220
Taille moyenne ménages (pers.)	2,84	2,49	2,9
Nb personnes sans automobile	3,0 %	7,3 %	2,3 %
Nb moyen véhicules/ménage	1,59	1,42	1,66
% marcheurs	11,6 %	12,7 %	9,5 %
% cyclistes	1,2 %	1,3 %	1,1 %
Nb déplacements marche	26 680	16 170	17 460
Nb déplacements vélo	2 930	1 750	2 000
Nb déplacements totaux	354 730	192 550	286 020

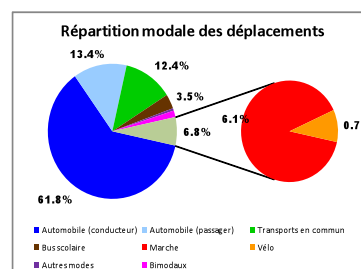
Répartition modale (# 9)



(# 12)



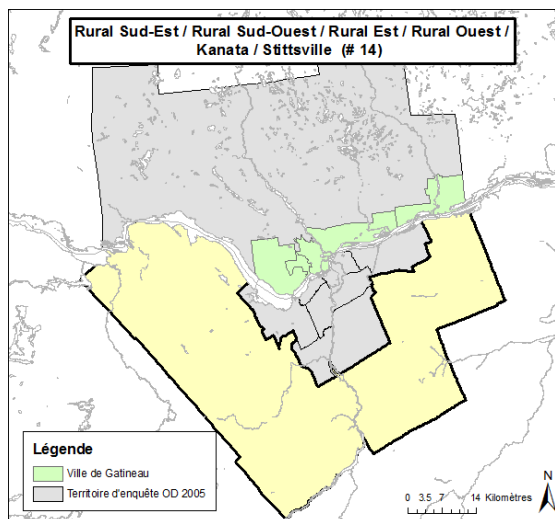
(# 13)



Rural Sud-Est / Rural Sud-Ouest / Rural Est / Rural Ouest / Kanata / Stittsville (# 14)

Faits saillants : L'utilisation de l'automobile est particulièrement fréquente dans ces secteurs (82,2 % des déplacements). De toute la ville de Gatineau, c'est là qu'on utilise le moins le vélo (0,4 % de déplacements), majoritairement emprunté par les enfants et les 35-744 ans (55,7 % des personnes). Les déplacements réalisés par transport actif sont accomplis par une proportion similaire d'étudiants et de travailleurs (46,0 % d'étudiants et 46,0 % de travailleurs). Les déplacements piétons sont également faibles, correspondant à 4,8 % des déplacements totaux. Plusieurs caractéristiques peuvent expliquer la faible utilisation des modes actifs : très faible densité de population (50 personnes/km²); très forte motorisation (0,6 % de personnes non motorisées contre 7,7 % pour toute la région de l'Outaouais); taille des ménages plus grande (9,6 % de ménage d'une seule personne contre 22,8 % pour toute la région et en moyenne 2,9 personnes/ménage contre 2,5 pour toute la région).

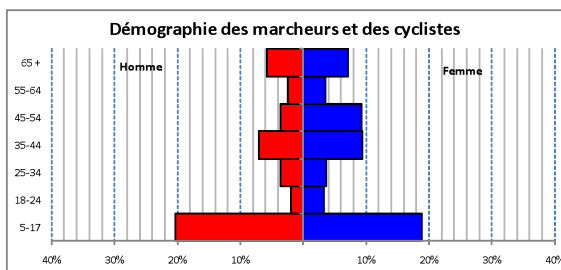
Localisation spatiale des secteurs (regroupés)



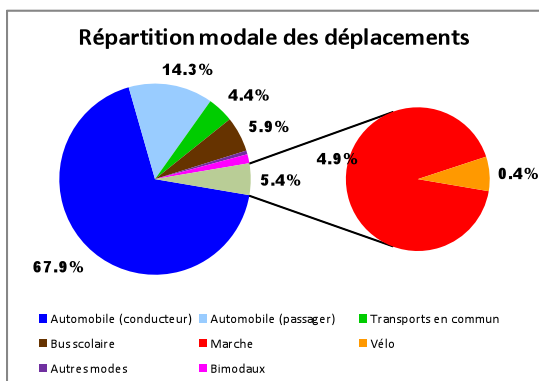
Caractéristiques des secteurs

Population (pers.)	120 370
Ménages	56 400
Densité population (perso./km ²)	50
Densité ménages (mén./km ²)	20
Taille moyenne ménages (pers.)	2,93
Nb personnes sans automobile	0,6 %
Nb moyen véhicules/ménage	1,96
% marcheurs	7,2 %
% cyclistes	0,7 %
Nb déplacements marche	20 490
Nb déplacements vélo	1 720
Nb déplacements totaux	414 940

Démographie des marcheurs et des cyclistes



Répartition modale



Distances et modes de déplacement

