

NOUVELLE VISION DES TRANSPORTS URBAINS... Bilan des progrès accomplis



En 1993, le Conseil des transports urbains de l'ATC a publié une **Nouvelle vision des transports urbains**. Cette vision préconisait des stratégies éclairées d'efficacité et de respect de l'environnement destinées à améliorer la qualité de vie dans les villes. D'aucuns estiment que l'application concrète de ces stratégies est essentielle à la réduction des coûts économiques, sociaux et environnementaux associés aux tendances observées au cours des dernières années dans les domaines de l'urbanisme et des transports. Conséquemment, de nombreuses zones urbaines – villes, communautés urbaines ou districts régionaux – du Canada ont souscrit aux principaux objectifs et principes décrits dans la **Nouvelle vision des transports urbains** et s'en sont inspirées pour élaborer leur propre vision d'avenir. Les succès remportés au titre de l'atteinte des buts et objectifs collectifs fixés dans ce contexte – et précisés dans la Vision – seront évalués à la faveur d'enquêtes périodiques parrainées par l'ATC, rapports à l'appui.

Les principaux buts énoncés dans la **Nouvelle vision des transports urbains** sont les suivants :

- .. l'instauration de collectivités urbaines plus polyvalentes et compactes afin de réduire les besoins en déplacements et de multiplier les choix à ce titre;
- .. la diminution du recours aux automobiles sans passagers à la faveur d'une diversification accrue des autres modes de déplacement, notamment la marche, le cyclisme, les transports en commun et l'utilisation des véhicules à coefficient élevé d'occupation (VCEO);
- .. l'adoption de nouvelles méthodes de financement fondées sur le principe du recouvrement des coûts auprès des usagers aux fins de percevoir des revenus qui seront spécifiquement affectés à l'amélioration des réseaux de transport.

L'ATC MÈNE À TERME UNE DEUXIÈME ENQUÊTE SUR LES INDICATEURS DE TRANSPORT URBAIN ET PORTE DE HUIT À QUINZE LE NOMBRE DE ZONES URBAINES CANADIENNES PARTICIPANTES

Le projet d'enquête sur les indicateurs de transport urbain est essentiel à la collecte de données fondamentales qui permettent aux urbanistes et aux décideurs d'évaluer l'ensemble des progrès accomplis à l'appui de la création de zones urbaines durables et offrant une meilleure qualité de vie. Les principaux indicateurs établis pour les années de référence 1991 et 1996 fourniront une



solide base factuelle d'analyse continue de l'efficacité des principales stratégies adoptées par les zones urbaines participantes. Cette base de données contribuera par ailleurs à inciter ces zones urbaines à poursuivre leurs efforts en vue d'instaurer au Canada des réseaux de transport durables et plus efficaces.

Le site Web de l'ATC (www.tac-atc.ca) contient davantage d'information sur la façon d'obtenir une copie du plus récent rapport sur le sujet ou de consulter en ligne la base de données sur les indicateurs de transport urbain. Il suffit à l'utilisateur de suivre les hyperliens menant à la Librairie électronique de l'ATC pour prendre connaissance du résumé du projet précité, avant de commander le rapport en question. Les personnes qui feront l'acquisition de ce rapport bénéficieront également du plein accès à la base de données en ligne sur le sujet que contient le site Web de l'ATC.

Contexte

Depuis 1993, nombre d'instances municipales ont souscrit aux principes énoncés dans la **Nouvelle vision des transports urbains** de l'ATC et les ont remodelés à la mesure des circonstances qui leur étaient propres. De manière à aider les urbanistes et les décideurs de ces centres urbains à mesurer leurs progrès au titre de la concrétisation de cette **Vision**, le Conseil des transports urbains a mis au point un programme à long terme dont le but est d'instaurer et d'alimenter une base nationale de données uniformes et fiables dérivées d'un certain nombre d'indicateurs de transport urbain.

Aux fins de réunir ces données, deux enquêtes ont entre-temps été menées. Les renseignements recueillis à la faveur de ces dernières fournissent collectivement une solide base d'analyse prospective des principaux changements à apporter au titre de la prestation des services de transport urbain et de la mise en place de l'infrastructure connexe, de l'utilisation générale de ces réseaux de transport ainsi que de l'évolution des modèles d'urbanisme.

Le rapport de la première enquête exécutée dans ce contexte, intitulé **Indicateurs de transport urbain dans huit zones urbaines**, se fondait sur l'année de référence 1991, de manière à pouvoir utiliser intégralement dans ce contexte les principales données pertinentes du recensement de cette même année. Le rapport de la deuxième enquête, intitulé **Indicateurs de transport urbain – Enquête n° 2 de 1996**, a mis davantage l'accent sur l'utilisation des données du recensement qui a eu lieu cette année-là. Ce rapport a été préparé par le cabinet IBI Group et présenté en décembre 1999. Constatant l'intérêt soulevé par le projet initial à l'échelle du pays, pour les fins de cette deuxième enquête l'ATC a donc décidé d'accroître le nombre de zones urbaines participantes, lequel a ainsi été porté à 15.

concluante des principaux indicateurs utilisés par tous les centres urbains participants. Plus spécifiquement, précisons que les indicateurs de transport urbain et d'utilisation des terres employés dans le cadre de l'Enquête n° 2 de 1996 s'appliquaient à une ou plusieurs de quatre de zones géographiques types, à savoir : la région métropolitaine de recensement (RMR), la zone urbaine existante (ZUE), la zone centrale (ZC) et le district central d'affaires (DCA). Ceci dit, il est prévu que les enquêtes menées dans le contexte de ce projet continueront d'avoir lieu à tous les cinq ans, de manière à permettre autant que possible l'intégration des données pertinentes de recensement à ladite base de données.

Bilan des résultats

Bien que les données établies pour les années de référence 1991 et 1996 ne permettent pas pour l'instant de dégager des changements importants des tendances passées en matière de transports et d'urbanisme, il demeure qu'elles témoignent d'une volonté généralisée des municipalités d'apporter les correctifs qui s'imposent. Nombre de zones urbaines ont en effet adopté des mesures pour renverser certaines tendances et ont souscrit à des initiatives stratégiques visant à instaurer des réseaux de transport plus durables ainsi qu'une qualité de vie supérieure en milieu urbain.

Principales conclusions

À la lumière des données réunies à la faveur des deux premières enquêtes précitées, il est permis d'avancer que les administrations municipales ont, dans leur territoire respectif, accordé la priorité aux transports et aux utilisations des terres. Plus de la moitié des centres urbains ont en effet adopté des mesures stratégiques de

« Les efforts consentis par le Conseil des transports urbains de l'ATC à l'appui de l'instauration et de la gestion d'une base nationale de données en matière d'urbanisme et de transport urbain représentent une étape cruciale qui ne pourra que motiver, individuellement, les centres urbains à mesurer leurs progrès en la matière en regard des programmes d'envergure municipale ou régionale mis en oeuvre à l'échelle nationale. »

Nick Tunnacliffe - Président du Comité permanent du projet des indicateurs de transport urbain de l'ATC

Centres urbains qui ont participé à l'Enquête n° 2 de l'ATC de 1996

Calgary	Montréal	Toronto
Edmonton	Niagara	Vancouver
Hamilton	Ottawa-Hull	Victoria
Kitchener	Regina	Windsor
London	Saskatoon	Winnipeg

Tout en prenant appui sur les mêmes principaux indicateurs et variables utilisés dans le cadre de la première enquête, la deuxième enquête sur le sujet a par ailleurs eu le mérite de se prêter à l'établissement de critères de normalisation des paramètres de définition des différentes zones géographiques pour lesquelles des données ont été recueillies et analysées aux fins des deux rapports précités. Les nouvelles définitions géographiques utilisées dans ce contexte ont permis de procéder à une comparaison plus

concrétisation de la **Nouvelle vision des transports urbains** de l'ATC en élaborant dans ces deux domaines des plans à long terme. Qui plus est, une forte majorité de ces municipalités ont également mis en oeuvre des politiques et des lignes directrices restrictives de croissance, de manière à se donner la latitude voulue pour mieux structurer leurs stratégies d'urbanisme. Ces administrations municipales ont également confirmé leur intérêt vis-à-vis des nouvelles technologies de protection de l'environnement et d'amélioration du rendement des réseaux de transport urbain. Dans ce contexte, elles ont notamment souscrit à l'utilisation de carburants de remplacement pour les véhicules municipaux et de transport en commun, à l'utilisation de véhicules municipaux moins énergivores de même qu'au lancement de campagnes de réduction des émissions polluantes ainsi que d'entretien et d'inspection des véhicules.

Au chapitre des services de transport en commun, soit l'un des dix principaux volets abordés dans le cadre des enquêtes de 1991 et de 1996, mentionnons que plus de 80 % des municipalités répondantes ont mis en oeuvre des programmes de sécurité des transports en commun. Le recours annuel aux transports en commun

par habitant demeure un indicateur global important puisque celui-ci permet de mesurer dans quelle mesure augmente (ou non) l'utilisation des services ici visés. Ceci dit, bien que les résultats des enquêtes aient permis de déceler un déclin du recours aux transports en commun par habitant, l'examen des principaux paramètres connexes démontre que l'augmentation des parts de marché de ce mode de déplacement est fonction de l'importance des investissements continus consentis aux services en question.

« Plus de la moitié des centres urbains ont en effet adopté des mesures stratégiques de concrétisation de la Nouvelle vision des transports urbains de l'ATC en élaborant des plans à long terme en matière d'utilisation des terres et de transports. »

Source : Indicateurs de transport urbain - Enquête n° 2
Tableau 3.43 : Bilan des initiatives en matière d'utilisation des terres et de transports

Tendances en matière de développement...

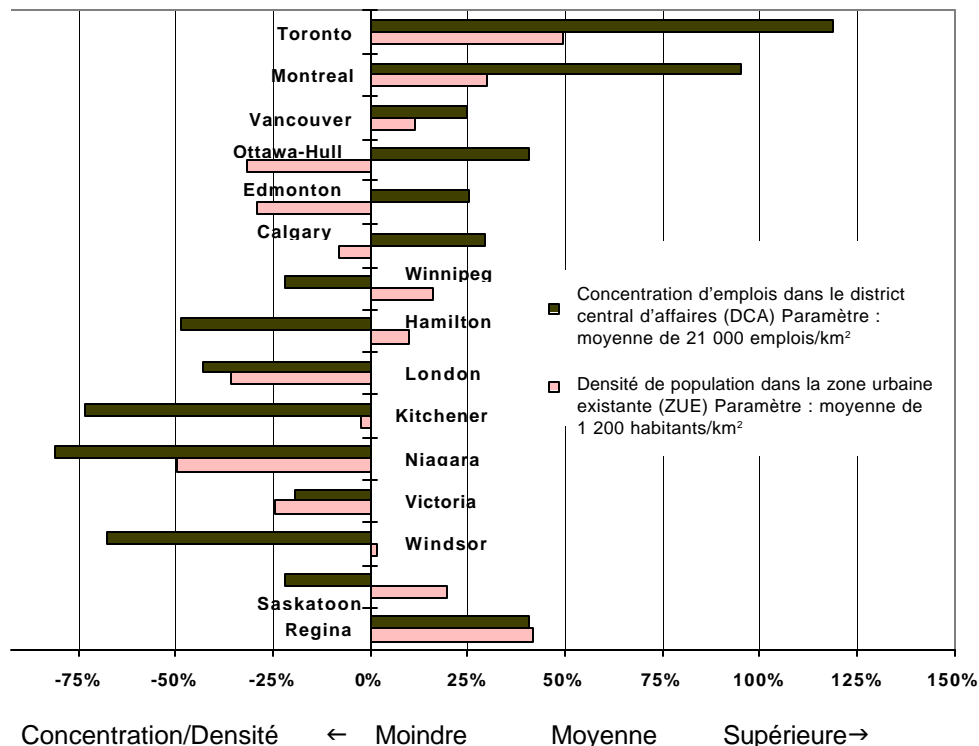
L'augmentation de la densité de population en milieu urbain a souvent été citée comme l'un des facteurs clés du recours aux transports en commun, au cyclisme et à la marche, autant de modes de déplacement contribuant à réduire l'utilisation de l'automobile. Le Tableau 1 ci-après propose une comparaison relative de la densité de population de chacune des 15 zones urbaines répondantes par rapport à la concentration d'emplois au sein du district central d'affaires de chacune d'elles. Ce tableau permet de fait de mesurer, pour chacune des 15 agglomérations, le pourcentage d'écart par

rapport à la moyenne calculée pour toutes les zones urbaines ayant participé à l'enquête. Comme on pouvait le prévoir, les résultats établis pour Toronto et Montréal – les deux plus importants centres urbains ayant participé à l'enquête – ont été supérieurs d'environ 25 à 50 % à la moyenne calculée pour l'ensemble des 15 zones. Ceci dit, bien que les résultats d'enquête donnent à entendre que les densités de population tendent à diminuer selon la taille globale des zones urbaines, il faut bien reconnaître qu'en dépit de leur population moindre, les zones urbaines de Regina et de Saskatoon ont chacune démontré qu'il était possible d'accroître la densité de population en milieu urbain. Dans le cas de Regina, la moins peuplée des 15 zones ayant participé à l'enquête n° 2, il appert en effet que la densité de population est supérieure d'environ 40 % à la moyenne établie pour toutes les zones urbaines répondantes. Le Tableau 1 indique également les concentrations d'emplois par district central d'affaires (DCA). Comme on peut le constater, il est évident que ces concentrations sont proportionnelles à la taille des zones urbaines visées et c'est bien évidemment dans les DCA de Toronto et de Montréal que les concentrations les plus élevées ont été enregistrées et ce, dans une proportion supérieure

« Bien que les résultats d'enquête donnent à entendre que les densités de population ont tendance à diminuer selon la taille globale des zones urbaines, force est de reconnaître qu'en dépit de leur population moindre, les zones urbaines de Regina et de Saskatoon ont chacune démontré qu'il était possible d'accroître la densité de population en milieu urbain. »

Source : Indicateurs de transport urbain - Enquête n° 2 de 1996
Tableau 3.5a : Densité de population des ZUE en 1996

TABLEAU 1 : Comparaison des concentrations d'emplois et des densités de population en 1996

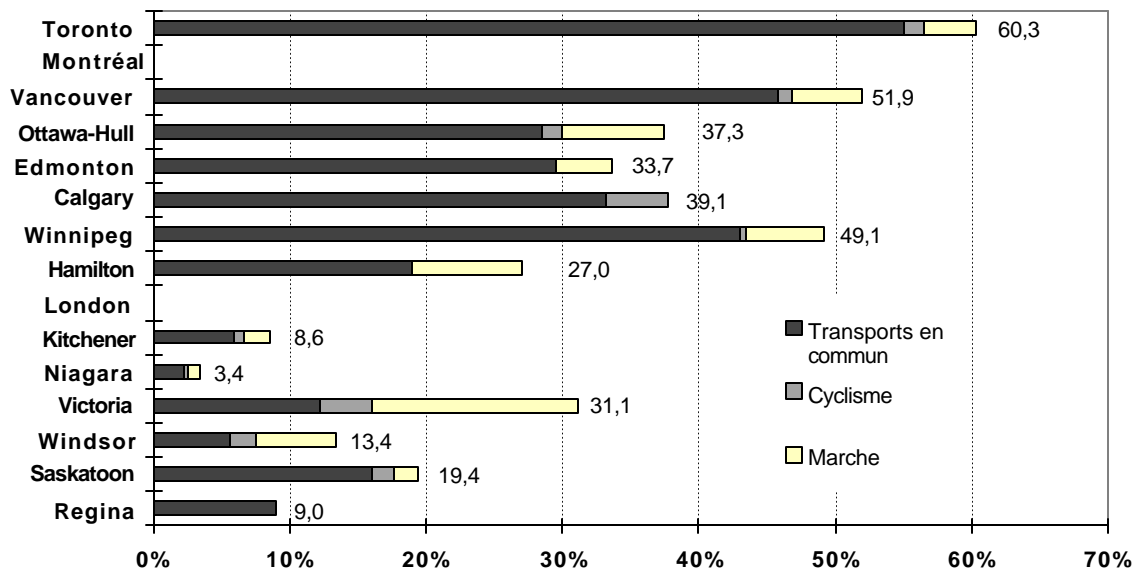


de 90 à 120 % à la moyenne de tous les autres DCA confondus. Ceci dit, tout comme dans le cas des densités de population, des exceptions notables ont été enregistrées, en l'occurrence à Regina et, dans une moindre mesure, à Saskatoon et à Victoria. En effet, dans ces trois cas, la concentration d'emplois par DCA était considérablement supérieure à celle des autres zones urbaines de taille comparable. Plus précisément, la concentration d'emplois du DCA de Regina s'est avérée supérieure de 40 % à la moyenne de toutes les zones urbaines réunies. Dans la même veine, les concentrations d'emplois à Saskatoon et à Victoria se sont révélées inférieures d'à peine 20 % à la moyenne de toutes les zones et ce, en dépit de leurs populations notablement inférieures par rapport à la majorité des autres centres urbains ici visés.

autres, ce sont les transports en commun qui dominent au chapitre des déplacements effectués autrement qu'en automobile. De fait, les transports en commun ont traditionnellement été conçus pour répondre aux besoins de ce marché important et particulier qu'est celui des heures de pointe et ce, en offrant pendant les périodes ici visées des services de qualité supérieure en provenance et à destination des DCA.

Le Tableau 2 montre que la proportion de tous les déplacements effectués autrement qu'en automobile varie selon la taille de la zone urbaine visée. On peut constater que même si les transports en commun remportent la palme, il demeure que la marche joue également un rôle notable dans les déplacements en provenance

TABEAU 2 : Pourcentages d'utilisation des modes de déplacement autres que l'automobile à destination/en provenance du district central d'affaires, en 1996



Pourcentages d'utilisation des modes de déplacement autres que l'automobile en période de pointe d'après-midi

Note – Le pourcentage des déplacements effectués en automobile est obtenu en soustrayant de 100 % la somme des pourcentages établis pour les autres modes de déplacement.

Recours à l'automobile...

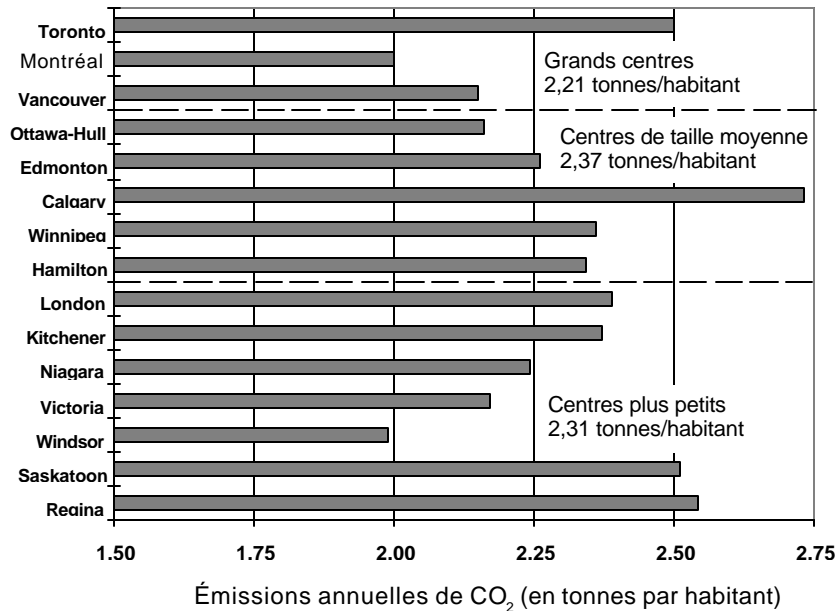
D'aucuns estiment que l'amélioration de la qualité de vie dans les villes devra nécessairement passer par la réduction du recours à l'automobile pour les déplacements en milieu urbain. Dès lors, pour atteindre les objectifs globaux de réduction du nombre de kilomètres-véhicules et d'atténuation des incidences connexes sur l'environnement, il est essentiel d'offrir un meilleur choix de modes de déplacement en remplacement de l'automobile, tout particulièrement aux heures de pointe. Les résultats de l'enquête de 1996 indiquent que les pourcentages des déplacements effectués en provenance et à destination des DCA, autrement que par automobile, sont supérieurs dans les plus grandes zones urbaines où des investissements importants ont été consentis aux services publics de transport. Ainsi, à Toronto et à Vancouver, on a constaté que plus de 50 % des déplacements effectués en période de pointe se faisaient en transports en commun, à pied ou à bicyclette. Dans ces deux zones urbaines comme dans toutes les

et à destination des DCA. Le cas de la ville de Victoria mérite tout particulièrement d'être souligné. En effet, le Tableau 2 montre bien que c'est la seule des 15 zones urbaines participantes où on a constaté que pour les déplacements en provenance et à destination du DCA pendant les heures de pointe, les pourcentages calculés pour les transports en commun et la marche sont d'importance comparable, ce dernier mode comptant concrètement pour 15 % de tous les déplacements.

Émissions de CO₂ ...

En plus de fournir des données caractéristiques sur l'offre et la demande en transports, l'enquête de l'ATC vise également à calculer divers paramètres de consommation de carburant en se fondant sur les dossiers détaillés de vente de cette ressource énergétique de chacune des zones urbaines. Il existe un lien direct entre la consommation globale de carburant et les émissions de CO₂. L'analyse continue des données sur les ventes globales de

TABLEAU 3 : Émissions annuelles de CO₂ provenant des transports dans les zones urbaines existantes, par habitant, en 1996 (en tonnes)



carburant de chacune des zones urbaines fournira un moyen de comparer les incidences environnementales des différents modes de déplacement privilégiés par les usagers. Le Tableau 3 précise les quantités d'émissions annuelles de CO₂ de chacune des zones urbaines existantes, le tout en tonnes par habitant.

Financement des transports...

Les résultats d'enquête montrent en cette matière que pour l'ensemble des centres urbains analysés, les transports en commun et le transport routier reçoivent un financement comparable, soit en moyenne 136 \$ par habitant. Ceci dit, l'enquête a également révélé, comme l'illustre le Tableau 4, que les plus grands centres urbains injectent par habitant beaucoup plus d'argent dans les services de transport que les centres urbains de plus petite envergure. En effet, chacun des quatre plus grands centres urbains investissent de 50 à 110 % plus d'argent par habitant dans les transports en commun que ne le font en moyenne les 15 zones ayant participé à l'enquête. Dans cette veine, il est par ailleurs intéressant de constater que les centres de Toronto et d'Ottawa-Hull investissent par habitant considérablement moins d'argent dans les programmes routiers que les autres zones urbaines. Ce sont les dépenses consacrées aux transports en commun qui témoignent des écarts les plus marqués entre les 15 zones urbaines visées par l'enquête. Le fait que les zones les plus peuplées engagent pour les transports en commun des dépenses supérieures à la moyenne s'explique par le rôle accru que ce mode y joue pour répondre à la demande plus élevée en déplacements au sein de ces grands centres.

Le financement des transports représente un défi de taille, notamment en raison de la réduction des paiements de transfert consentis par les provinces et de l'accroissement des pressions exercées par les administrations municipales à l'appui du financement de divers services sociaux et autres. Nombre de zones urbaines se sont montrées intéressées à poursuivre l'exploration de nouvelles sources de revenus pour financer leurs services de transport, y compris l'imposition de frais aux usagers sous la forme

de taxes sur les carburants et l'immatriculation des véhicules ou encore d'une surtaxe de stationnement, étant ici entendu que les revenus tirés de ces taxes seraient spécifiquement affectés au financement des transports.

Les nouvelles sources de financement ainsi proposées par les répondants à l'enquête s'inscrivent fort bien dans l'esprit de la **Vision des transports urbains** de l'ATC, laquelle préconise justement de faire porter davantage le fardeau du financement des transports aux usagers mêmes des services en question. La réduction des paiements de transfert, l'accroissement des besoins en services municipaux qui a résulté de la dévolution aux municipalités de certaines responsabilités provinciales ainsi que l'absence de possibilités raisonnables d'accroître les taxes foncières (la principale source de financement des transports urbains par les municipalités) sont autant de facteurs qui ont contribué à faire en sorte que nombre de zones urbaines éprouvent aujourd'hui beaucoup de difficultés à maintenir en place leurs programmes existants. La concrétisation de la **Vision des transports urbains** exigera le recours à davantage de sources stables et sûres de financement que n'en ont présentement à leur disposition la majorité des zones urbaines canadiennes. Cette concrétisation exigera en outre l'injection de fonds supplémentaires, notamment pour améliorer les transports publics.

Même si la nouvelle idéologie de financement des transports qui se dégage des propos des répondants à l'enquête est encourageante

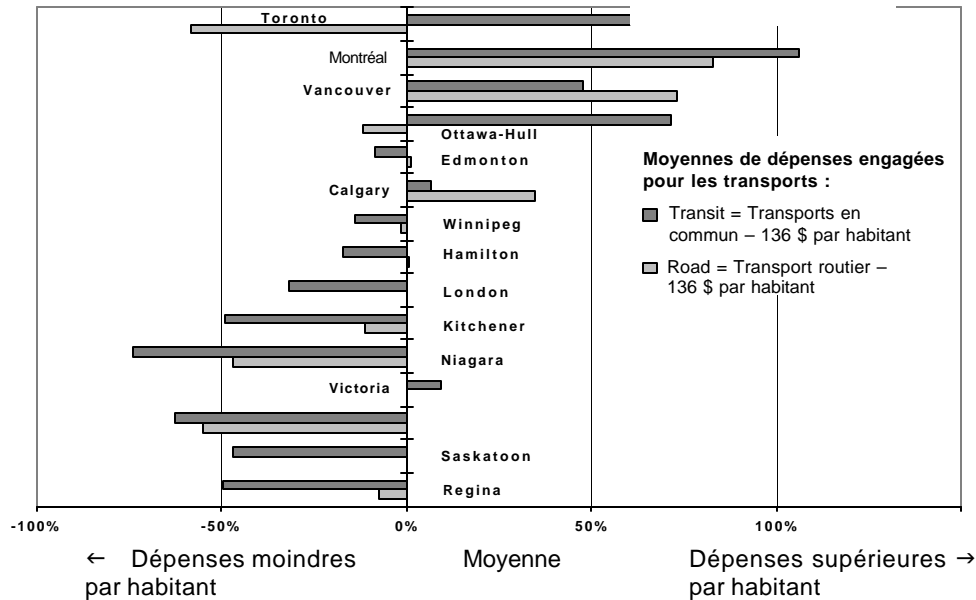
« La concrétisation de la Vision des transports urbains exigera le recours à davantage de sources stables et sûres de financement que n'en ont présentement à leur disposition la majorité des zones urbaines canadiennes. Cette concrétisation exigera en outre l'injection de fonds supplémentaires, notamment pour améliorer les transports publics. »

Source : Indicateurs de transport urbain - Enquête n° 2 de 1996 - Tableau 5.2.2 : Financement des transports urbains

et même assez prometteuse, force est de constater que les progrès réalisés à ce titre depuis 1996 sont plutôt lents. On peut cependant noter d'importantes exceptions à cet égard : l'Administration des transports de la communauté urbaine de Vancouver, l'Agence métropolitaine de transport de Montréal et les villes de Calgary et d'Edmonton. Dans chaque cas, les gouvernements provinciaux visés ont consenti à ce qu'une partie des revenus tirés des taxes sur les carburants soit affectée au soutien des programmes de transport urbain.

En conclusion, l'enquête sur les indicateurs de transport urbain se révèle en définitive un outil extrêmement utile d'évaluation du rendement en matière d'utilisation des terres et de transports urbains. Les indicateurs de rendement utilisés dans ce contexte fourniront des renseignements qui, au fil des ans, sauront aider et inciter les dirigeants et professionnels municipaux ainsi que les instances gouvernementales de tous les niveaux à poursuivre leurs efforts en vue de la concrétisation de la **Nouvelle vision des transports urbains** et de l'instauration au Canada de programmes de développement et de transports urbains plus durables.

TABLEAU 4 : Comparaison des dépenses engagées pour les transports, par habitant, et des moyennes de dépenses engagées à ce même titre par les régions métropolitaines de recensement en 1996 (en pourcentages)



Note - Dans le cas de Toronto, le calcul des dépenses engagées pour le transport routier comprend le financement consenti par la Communauté urbaine de Toronto en 1996. Les dépenses des zones municipales ne sont pas comprises.

L'ATC est une organisation multipartite d'envergure nationale qui s'intéresse aux transports multimodaux et sa mission est de promouvoir la prestation de services sûrs, efficaces, efficaces et durables de transport à l'appui de l'atteinte des objectifs sociaux et économiques du Canada.

Le présent Dossier a été préparé par le **Conseil des transports urbains** de l'ATC et colligé par **Don Stephens**, président du Sous-comité technique responsable du projet des indicateurs de transport urbain – Enquête n° 2 de 1996. Ce Dossier peut être reproduit en tout ou partie, sous réserve d'une mention de source. Le rapport du projet susmentionné a été rédigé par IBI Group pour le compte du Conseil des transports urbains de l'ATC.

Pour obtenir de plus amples renseignements à propos des programmes de transports urbains de l'ATC, prière de communiquer avec :

Russ Smith
 Directeur des programmes

Pour obtenir des copies supplémentaires de ce Dossier ou de l'information à propos des autres publications de l'ATC, prière de communiquer avec :

Suzanne Bazinet
 Services aux membres et communications

Sinon, consulter le site Web de l'ATC à : www.tac-atc.ca

Association des transports du Canada
 2323, boul. Saint-Laurent, Ottawa ON K1G 4J8
 Tél. : (613) 736-1350 Téléc. : (613) 736-1395
 Courriel : secretariat@tac-atc.ca