

Indicateurs de transports urbains

Quatrième enquête





Association des transports du Canada

Indicateurs de transports urbains

Quatrième enquête

Mai 2010

AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ

Ce rapport présente des données et des statistiques reposant sur les informations recueillies dans les réponses fournies au questionnaire de l'*Enquête sur les indicateurs de transports urbains*, qui a été préparé et dirigé par l'Association des transports du Canada (ATC). Un seul organisme ou une seule municipalité a répondu au questionnaire au nom d'une région entière représentant souvent plusieurs municipalités et organismes. Bien que certaines données aient été validées, les informations sont généralement présentées telles que soumises par chaque municipalité participante. Les données doivent donc être utilisées avec circonspection. On doit également reconnaître que les techniques et les méthodologies de collecte et de compilation des données peuvent varier entre les régions.

La distribution de ce document n'entraîne en aucun cas la responsabilité de l'ATC ni d'aucun chercheur ou collaborateur relativement aux omissions, erreurs ou fausses représentations qui peuvent résulter de l'utilisation ou de l'interprétation des renseignements qu'il contient.

Tous droits réservés © 2010
Association des transports du Canada
2323, boul. St-Laurent, Ottawa (Ontario) K1G 4J8
Téléphone (613) 736-1350 ~ Télécopieur (613) 736-1395
www.tac-atc.ca

ISBN 978-1-55187-298-6

FORMULAIRE DE DOCUMENTATION DE RAPPORT DE L'ATC

Titre et sous-titre Indicateurs de transports urbains – Quatrième enquête		
Date du rapport Mai 2010	Nom et adresse de l'organisme de coordination Association des transports du Canada 2323, boulevard St-Laurent Ottawa (Ontario) K1G 4J8	N° ITRD
Auteur(s) Brian Hollingworth, Anna Mori, Laura Cham, Dylan Passmore et Neal Irwin Geoff Noxon	Nom et adresse des organismes affiliés Groupe IBI 230, rue Richmond ouest, 5 ^e étage Toronto (Ontario) M5V 1V6 Noxon Associates Limited 48, rue Gordon Ottawa (Ontario) K1S 4C8	
Résumé <p>La Quatrième enquête sur les indicateurs de transports urbains repose sur les données recueillies pendant le Recensement canadien de 2006 auprès des 33 régions métropolitaines de recensement (RMR). Le rapport contient également des données supplémentaires provenant des 31 RMR qui ont répondu à une enquête détaillée de l'ATC qui portait sur l'état des initiatives de transport et d'aménagement du territoire, le financement des transports, ainsi que l'aménagement du territoire et les transports. Le rapport contient aussi des données de Kent Marketing sur les ventes de carburant, ainsi que des statistiques sommaires provenant de l'Association canadienne du transport urbain.</p> <p>La série d'enquêtes sur les indicateurs de transports urbains a été établie par le Conseil des transports urbains de l'ATC en 1994. Ces enquêtes évaluent les progrès réalisés par les zones urbaines du Canada à propos des principales initiatives de transports durables. Ces initiatives reposent sur 13 principes décisionnels qui encouragent la mise en place de transports durables pour l'avenir et l'aménagement du territoire qui s'y rattache, lesquels sont définis dans la <i>Nouvelle vision des transports urbains au Canada</i> de l'ATC. Le but de cette enquête constitue l'établissement de données uniformes sur les transports et de données connexes pour les zones urbaines canadiennes dont les tendances peuvent être analysées, soit par rapport aux autres zones urbaines, soit sur différentes périodes.</p>		Mots-clés Planification de la circulation et des transports Canada Zone urbaine Aménagement du territoire Réseau (trafic) Réseau (transport) Taux d'accident Statistiques Financement Enquête
Information supplémentaire <p>Les trois rapports d'enquête précédents : Indicateurs de transport urbain dans huit zones urbaines (1996); Indicateurs de transports urbains - Deuxième enquête de 1996 (1999); Indicateurs de transports urbains - Troisième enquête (2005) sont disponibles à la librairie en ligne de l'ATC. Vous pouvez aussi communiquer avec l'ATC à www.tac-atc.ca pour en obtenir des copies.</p>		

Remerciements

La quatrième enquête sur les indicateurs de transports urbains a pu être réalisée grâce à la contribution financière de plusieurs organismes. L'ATC tient à remercier les parrains ci-dessous pour leur généreuse contribution au projet :

Transports Alberta

Ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique

Environnement Canada

Ministère des Transports de l'Ontario

Municipalité régionale de Peel

Transports Canada

TransLink (Administration des transports de la côte Sud de la Colombie-Britannique)

Ministère des Transports du Québec

Équipe de projet

Ce projet a été exécuté sous la supervision du Comité permanent de la planification des transports et de la recherche de l'ATC, au nom du Conseil des transports urbains. L'ATC voudrait exprimer sa reconnaissance aux membres du Comité directeur qui ont consacré temps et efforts au projet.

Membres du Comité directeur

Pierre Tremblay, ministère des Transports du Québec (président)
Sylvie Arbour, ministère des Transports du Québec
Wayne Chan, Municipalité régionale de Peel
Jon Conquist, ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique
Muhammad Khan, ministère des Transports de l'Ontario
Sarah McMillan, TransLink (Administration des transports de la côte Sud de la Colombie-Britannique)
Peter Kilburn, Transports Alberta
Clark Lim, Université de la Colombie-Britannique (conseiller technique)
Sébastien Richard, Transports Canada
Jenny Luu, Transports Canada
Nicola Scahill, Environnement Canada

Sandra Majkic, Secrétariat de l'ATC
Katarina Cvetkovic, Secrétariat de l'ATC

Équipe de conseillers

Brian Hollingworth, directeur, Le Groupe IBI
Anna Mori, gestionnaire de projet, Le Groupe IBI
Laura Cham, Le Groupe IBI
Dylan Passmore, Le Groupe IBI
Neal Irwin, président émérite, Le Groupe IBI (conseiller au projet)
Geoff Noxon, Noxon Associates

Partenaires et participants à l'enquête

Cette enquête est le résultat des efforts de plusieurs collaborateurs dévoués. Outre le Comité directeur et l'équipe d'experts-conseils, nous tenons à remercier chaque partenaire municipal, et en particulier leurs représentants techniques, pour le temps et les efforts considérables consacrés à la collecte et à la validation des données de l'enquête.

Région	Représentants techniques
Abbotsford	Russ Mammel (Ville d'Abbotsford)
Barrie	Karim Khan (Ville de Barrie)
Brantford	Robert Smith (Ville de Brantford)
Calgary	James Morison (Ville de Calgary) Zorana McDaniel (Ville de Calgary)
Edmonton	Alan Brownlee (Ville d'Edmonton)
Grand Sudbury	Dave Kivi (Ville du Grand Sudbury)
Guelph	Jennifer McDowell (Ville de Guelph) Gwen Zhang (Ville de Guelph)
Halifax	David McCusker (Municipalité régionale d'Halifax)
Hamilton	Omozokpia Ajayi (Services des travaux publics de la Ville d'Hamilton)
Kelowna	Ron Westlake (Ville de Kelowna)
Kingston	Malcolm Morris (Corporation de la Ville de Kingston)
Kitchener	Geoffrey Keyworth (Municipalité régionale de Waterloo)
London	John Lucas (Ville de London)
Moncton	Stéphane Thibodeau (Ville de Moncton)
Montréal	Louis Morin (Communauté métropolitaine de Montréal)
Oshawa	Chris Leitch (Municipalité régionale de Durham) Michael Blake (Municipalité régionale de Durham)
Ottawa-Gatineau	Mona Abouhenidy (Ville d'Ottawa) Yun Ma (Ville d'Ottawa) Carol Hébert (Ville de Gatineau)
Québec	Daniel Hargreaves (Communauté métropolitaine de Québec)
Regina	Scott Thomas (Ville de Regina)
Saguenay	Normand Bouchard (Ville de Saguenay)
Saint John	Tim O'Reilly (Ville de Saint John)
Saskatoon	David LeBoutillier (Ville de Saskatoon)
Sherbrooke	Sylvain Felton (Ville de Sherbrooke)
St. Catharines - Niagara	Phil Bergen (Municipalité régionale de Niagara)
St. John's	Robin King (Ville de St. John's)
Toronto	Edmond Wu (Ville de Toronto)
Trois-Rivières	Fernand Gendron (Ville de Trois-Rivières) Vincent Fortier (Ville de Trois-Rivières)
Vancouver	Ross Long (TransLink – administration des transports de la côte sud de la C.-B.)
Victoria	Jeff Weightman (District régional de la capitale)
Windsor	Steve Kapusta (Ville de Windsor)
Winnipeg	Doug R. Hurl (Ville de Winnipeg)
Région du Grand Toronto	Briana Illingworth (Metrolinx)

Abréviations et acronymes

ACTU	Association canadienne du transport urbain
ATC	Association des transports du Canada
CTU	Conseil des transports urbains
CV	Centre-ville
GDT	Gestion de la demande en transport
GES	Gaz à effet de serre
ITU	Indicateurs de transports urbains
MR	Région métropolitaine de recensement
RUE	Région urbaine existante
SC	Secteur central
SIG	Système d'information géographique
SDR	Subdivision de recensement
VOM	Véhicule à occupation multiple

Table des matières

1.	Introduction	1
1.1	Historique	1
1.2	Participants à l'enquête	1
1.3	Vue d'ensemble du questionnaire de l'enquête	1
1.4	Définition des régions géographiques	3
1.5	Taux de réponse à l'enquête	4
1.6	Plan et objectifs du rapport	8
2.	Principales constatations.....	9
	Le rôle des régions urbaines prend de l'importance	9
	Les modifications effectuées à la structure urbaine sont mixtes.....	9
	Les effets liés à l'utilisation de l'automobile augmentent toujours.....	10
	La plupart des régions urbaines investissent dans le transport en commun	11
	Les changements apportés aux politiques sont encourageants.....	12
2.1	Carte de pointage de la durabilité.....	12
3.	Initiatives d'aménagement du territoire et de gestion du transport	17
3.1	Structure et méthode d'analyse.....	17
3.2	Regroupements de régions urbaines.....	20
3.3	Aperçu de l'enquête de 2006.....	20
3.4	Progrès réalisés de 2001 à 2006	21
3.5	Tendances dans les régions urbaines	22
3.6	Tendances relatives à des initiatives précises	28
4.	Structure urbaine	29
4.1	Composantes de la population et croissance de l'emploi	30
	Tendances nationales	30
	Tendances régionales	30
	Croissance de l'emploi et rôle du CV	32
	Croissance de la population et rôle du SC	34
4.2	Densités urbaines.....	35
5.	Ensemble des activités et des impacts dans le secteur des transports	37
5.1	Déplacements	37
5.2	Parts modales	39
5.3	Sécurité	43
5.4	Énergie et environnement	45

6.	Transport en commun	47
6.1	Demande de transport en commun	47
	Achalandage annuel du transport en commun.....	47
	Parts modales du transport en commun pour les déplacements domicile-travail.....	50
6.2	Offre de transport en commun.....	53
	Sièges-km du transport en commun	53
	Stationnement incitatif	55
7.	Transport actif.....	56
7.1	Demande de transport à la marche et à vélo.....	56
7.2	Offre de transport à vélo.....	59
7.3	Sécurité des piétons et des cyclistes.....	64
8.	Routes et utilisation des véhicules motorisés	65
8.1	Offre de routes.....	65
8.2	Offre de stationnement	66
8.3	Possession de véhicules motorisés.....	67
	Véhicules de tourisme	67
	Véhicules commerciaux.....	70
8.4	Usage de la route.....	71
9.	Coûts et financement des transports.....	72
9.1	Sources de revenus	72
9.2	Routes municipales.....	74
9.3	Systèmes de transport en commun	76
10.	Conclusions et améliorations potentielles aux enquêtes futures	80
	Accroître le rôle des indicateurs normalisés.....	80
	Mettre l'accent sur les nouveaux enjeux	80
	Promouvoir l'utilisation de l'enquête auprès du milieu de la recherche	81
	Continuer à accroître l'utilisation des données électroniques et des SIG.....	81
	Mettre au point et améliorer le programme des enquêtes sur les ITU de l'ATC.....	81

Annexes

- A : Questionnaire de l'enquête
- B : Définition des régions géographiques
- C : Indicateurs principaux

Liste des figures

Figure 1.1 : Réponses des régions urbaines par année	3
Figure 1.2 : Taux de réponse à chaque section de l'enquête	5
Figure 1.3 : Enquêtes origine-destination en régions urbaines des RMR participantes	7
Figure 2.1 : Définitions des groupes de RMR	9
Figure 2.2 : Population totale des RMR par groupe de régions urbaines, 1996-2006.....	9
Figure 2.3 : Densité de population dans les RUE par groupe de régions urbaines, 1996-2006.....	10
Figure 2.4 : Changement de la densité de population par groupe, 2001-2006.....	10
Figure 2.5 : Sommaire des indicateurs liés à l'automobile et autres, 2001-2006	10
Figure 2.6 : Dépenses liées aux routes et au transport en commun, par résident, 2001-2006	11
Figure 2.7 : Suivi des progrès réalisés relativement à la Vision de l'ATC.....	13
Figure 3.1 : Catégories d'initiatives d'aménagement du territoire et de gestion du transport.....	18
Figure 3.2 : Niveau de mise en oeuvre des initiatives d'aménagement du territoire et de gestion du transport, 2006.....	21
Figure 3.3 : Niveaux de mise en oeuvre moyens par catégorie, 2001-2006	22
Figure 3.4 : Niveaux de mise en oeuvre moyens regroupés, par catégorie, 2006	23
Figure 3.5 : Nombre moyen d'initiatives citées, 2006	24
Figure 3.6 : Niveau de mise en oeuvre pour les questions non modifiées, 2001-2006	24
Figure 3.7 : Niveaux de mise en oeuvre par groupe, 2001-2006.....	26
Figure 3.8 : Niveaux de mise en oeuvre par ville, 2006.....	27
Figure 3.9 : Les dix initiatives les moins implantées, 2006	28
Figure 3.10 : Les dix initiatives les plus implantées, 2006	28
Figure 4.1 : Population des RMR et des RUE, 2006.....	29
Figure 4.2 : Niveaux et croissance de la population des RMR, 1996-2006.....	30
Figure 4.3 : Niveaux et croissance de l'emploi dans les RMR, 1996-2006.....	30
Figure 4.4 : Changement de la population des RUE et des autres secteurs des RMR, 2001-2006.....	31
Figure 4.5 : Proportion de l'emploi dans le CV, 2001-2006	32
Figure 4.6 : Changement survenu dans l'emploi au CV par rapport aux autres secteurs de la RMR, 1996-2006.....	33
Figure 4.7 : Changement en pourcentage de la population de la SC par rapport aux autres secteurs de la RMR, 1996-2006	34
Figure 4.8 : Densité urbaine de la RUE (population + emplois), 2001-2006.....	35
Figure 4.9 : Changement en pourcentage des densités de la RUE, 2001-2006	36
Figure 5.1 : Déplacements quotidiens dans la RUE, par résident, 1996-2006.....	37
Figure 5.2 : Distance moyenne des déplacements domicile-travail dans les RMR, 1996-2006	38
Figure 5.3 : Distance moyenne des déplacements domicile-travail dans les RUE, 1996-2006	39
Figure 5.4 : Parts modales pour les déplacements journaliers dans les RUE (24 h), 2006	39
Figure 5.5 : Parts modales pour les déplacements journaliers dans les RUE (24 h), 1996-2006	40
Figure 5.6 : Parts modales des déplacements domicile-travail dans les RMR, 1996-2006.....	41
Figure 5.7 : Parts modales des déplacements journaliers dans les CV (24 h), 1996-2006.....	42
Figure 5.8 : Blessures et décès par 1000 résidents.....	43
Figure 5.9 : Blessures par 1000 véhicules-km dans les RUE, 2006.....	44
Figure 5.10 : Blessures et décès par véh.-km dans les RUE, 1996-2006	44
Figure 5.11 : Émissions totales de CO ₂ liées aux transports	45
Figure 5.12 : Consommation quotidienne de carburant et émissions annuelles de CO ₂ par résident, 1996-2006.....	46
Figure 6.1 : Changements de l'achalandage annuel du transport en commun par groupe, 1996- 2006	47
Figure 6.2 : Achalandage annuel du transport en commun, 1996-2006.....	49
Figure 6.3 : Parts modales du transport en commun pour les déplacements domicile-travail dans les RMR, 1996-2006	52
Figure 6.4 : Sièges-km du transport en commun par jour, par résident, 2001-2006	53
Figure 6.5 : Sièges-km du transport en commun par jour, par résident, pour certaines villes, 1996- 2006	54
Figure 6.6 : Espaces de stationnement incitatif par 1000 résidents, 1996-2006	55

Figure 7.1 : Parts modales du vélo pour les migrations journalières dans les RMR, 1996-2006	57
Figure 7.2 : Parts modales de la marche pour les déplacements domicile-travail, 1996-2006	58
Figure 7.3 : Total en kilomètres des voies cyclables dans les RUE, 1996-2006	59
Figure 7.4 : Routes-km de voies cyclables sur-rue par voie-km de routes dans les RUE, 2001-2006	61
Figure 7.5 : Routes-km de voies cyclables sur-rue, par catégorie, par voie-km de routes, 2006, 2006	62
Figure 7.6 : Routes-km de voies cyclables hors-rue dans les RUE par km ² de territoire urbain, 2001-2006	63
Figure 7.7 : Personnel équivalent temps plein dédié aux projets de cyclisme et piétons dans les RUE, par 100 000 résidents, 2006	64
Figure 7.8 : Blessures des piétons et des cyclistes dans les RUE, par 100 000 résidents, 2006	64
Figure 8.1 : Voies-kilomètres de routes dans les RUE par 1000 résidents, 2001-2006	65
Figure 8.2 : Offre de stationnement par employé au CV, 2006	66
Figure 8.3 : Véhicules légers dans les RUE par résident, 2001-2006	68
Figure 8.4 : Tendances relatives aux véhicules légers par résident et parts modales de l'automobile pour les déplacements domicile-travail, 2006	69
Figure 8.5 : Véhicules lourds dans les RUE par 1000 résidents, 2001-2006	70
Figure 8.6 : Véhicules-kilomètres parcourus chaque jour par les véhicules de tourisme, par résident, 2006	71
Figure 8.7 : Véhicules-kilomètres parcourus chaque jour, par résident, 1991-2006	71
Figure 9.1 : Sommaire des sources et des utilisations du financement des transports, 2006	73
Figure 9.2 : Dépenses par résident applicables aux routes municipales dans les RUE, 2001-2006	74
Figure 9.3 : Sources de financement des dépenses en capital applicables système routier municipal, 2006	75
Figure 9.4 : Sources de financement des dépenses d'exploitation associées au système routier municipal, 2006	76
Figure 9.5 : Sources de financement des dépenses en capital associées au transport en commun, 2006	77
Figure 9.6 : Sources de financement des dépenses d'exploitation associées au transport en commun, 2006	77
Figure 9.7 : Dépenses du système de transport en commun, par résident, 2006	78
Figure 9.8 : Revenus annuels, par résident, provenant des frais d'utilisation du transport en commun, 2001-2006	79
Figure 9.9 : Taux de récupération des frais d'utilisation, 2001-2006	79

1. Introduction

1.1 Historique

L'*Enquête sur les indicateurs de transports urbains (ITU)* a été conçue par le Conseil des transports urbains de l'Association des transports du Canada (ATC) en 1994. Les enquêtes sur les ITU évaluent les progrès réalisés par les régions urbaines canadiennes relativement aux initiatives clés de transport durable. Ces initiatives reposent sur les 13 principes de prise de décisions menant au système de transport souhaité pour l'avenir et appuyant l'aménagement du territoire, tel que définis dans la nouvelle vision du transport urbain de l'ATC¹. Cette enquête est devenue l'une des sources les plus importantes de données sur le transport urbain. Le programme d'enquête vise à fournir des données uniformes sur les transports, ainsi que des données connexes pour les régions urbaines canadiennes. Ainsi, les tendances applicables aux régions urbaines pourront être analysées sur de longues périodes.

À ce jour, trois enquêtes ont été réalisées :

- **Enquête pilote** – Le programme d'enquête a pris naissance sous forme d'enquête pilote en 1995, et cette enquête portait sur les huit régions urbaines définies par les régions métropolitaines de recensement (RMR) existantes et s'appuyait sur les données de 1991-1993.
- **Enquête de 1996** – Une deuxième enquête portant sur 15 régions urbaines a été réalisée en 1998-1999. Cette enquête utilisait l'année 1996 comme année de base.
- **Enquête de 2001** – Une troisième enquête a suivi en 2003. Cette enquête était fondée sur les données de 2001 et portait sur 24 RMR participantes. De plus, d'autres indicateurs ont été établis pour les trois autres RMR.

L'enquête actuelle de 2006 offre un immense potentiel puisqu'elle permet l'analyse transversale des tendances dans le secteur des politiques et des comportements en matière de transport dans les

principales régions urbaines canadiennes, une analyse qui revêt de plus en plus d'importance.

Le questionnaire de la quatrième *Enquête sur les ITU* est présenté à l'annexe A du présent rapport.

1.2 Participants à l'enquête

La totalité des 33 régions métropolitaines de recensement (RMR) du Canada établies par Statistique Canada en 2006 ont été invitées à participer à l'*Enquête sur les ITU*. Au total, 31 de ces 33 RMR ont accepté de participer à l'enquête comparativement à 24 sur 27 RMR en 2001 lors de la troisième *Enquête sur les ITU*. La Figure 1.1 présente un sommaire de la participation à la quatrième *Enquête sur les ITU* à ce jour.

Des renseignements ont été obtenus pour toutes les RMR, y compris des données auprès de Statistique Canada sur la population et l'emploi, des données sur les déplacements domicile-travail et les véhicules immatriculés, des données de Kent Marketing sur les ventes de carburant, ainsi que des statistiques sommaires de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) sur l'achalandage annuel et les budgets des fournisseurs de services de transport en commun. Ces sources d'information sont indiquées sur les figures pertinentes.

1.3 Vue d'ensemble du questionnaire de l'enquête

En général, le format du questionnaire de l'enquête est demeuré inchangé par rapport aux questionnaires précédents, ce qui permet l'analyse des tendances historiques. La structure de l'enquête comprend les trois parties suivantes :

- **Volet A : Gestion du transport et de l'aménagement du territoire** – Ce volet évalue, à l'aide d'une échelle à six degrés, le niveau de déploiement de 64 initiatives regroupées dans 10 catégories. La liste des initiatives a été réduite de 71 à 64 et certaines questions ont été formulées avec plus de précision afin que les réponses soient moins subjectives et plus facilement comparables.

¹ <http://www.tac-atc.ca/francais/centredesressources/sallegedelecture/pdf/indicatorsf.pdf>

- **Volet B : Financement du transport** – Ce volet comprend des questions sur les sources de financement et les types de dépenses. Peu de changements ont été apportés au contenu de ce volet.
- **Volet C : Données sur la sociodémographie et les transports** – Ce volet porte sur les données numériques décrivant la structure urbaine, l'offre de transport, l'utilisation du système ainsi que sa performance, les finances et les ressources. Quelques changements mineurs ont été apportés à ce volet entre les enquêtes de 2001 et de 2006.

RMR	Année d'enquête			
	1991	1996	2001	2006
Abbotsford			●	●
Barrie				●
Brantford				●
Calgary		●	●	●
Edmonton	●	●	●	●
Grand Sudbury			●	●
Guelph				●
Halifax			●	●
Hamilton	●	●	●	●
Kelowna				●
Kingston			●	●
Kitchener		●	●	●
London	●	●	●	●
Moncton				●
Montréal	●	●	●	●
Oshawa			●	●
Ottawa - Gatineau	●	●	●	●
Peterborough				X
Québec	●	X	●	●
Regina		●	●	●
Saguenay			●	●
Saint John			X	●
Saskatoon		●	X	●
Sherbrooke			●	●
St. Catharines - Niagara		●	●	●
St. John's			●	●
Thunder Bay			X	X
Toronto	●	●	●	●
Trois-Rivières			●	●
Vancouver	●	●	●	●
Victoria		●	●	●
Windsor		●	●	●
Winnipeg		●	●	●
Nbre de RMR interrogées	8	15(+1)	24(+3)	31(+2)

Légende :

⊗ Réponse soumise

x Non-participant : indicateurs choisis établis à l'aide d'autres sources

Figure 1.1 : Participation des régions urbaines par année

1.4 Définition des régions géographiques

Cette enquête tient compte de quatre types de secteurs géographiques : les régions, les régions urbaines existantes (RUE), les secteurs centraux (SC) et les centres-villes (CV). L'annexe B présente les cartes définissant chaque zone urbaine.

Dans le cas des trois premières enquêtes, l'accent était mis sur la volonté de maintenir les limites des secteurs géographiques fixes afin de permettre une comparaison temporelle des données. Étant donné qu'il était difficile de maintenir ces définitions à mesure que les régions urbaines évoluaient, la quatrième *Enquête sur les ITU* représente en quelque sorte un changement de paradigme par rapport à l'approche utilisée pour définir les secteurs géographiques. En effet, elle tient compte de la réalité selon laquelle les régions urbaines sont dynamiques et elle permet que ces limites changent avec le temps afin de mieux représenter la zone urbaine pour chaque année d'enquête. Il semblait nécessaire d'établir des bases plus solides et plus durables pour les définitions des secteurs géographiques afin que des comparaisons plus justes puissent être effectuées entre ces secteurs.

Ci-dessous sont indiqués les changements apportés à la définition et les autres changements apportés à chaque secteur géographique par rapport aux enquêtes précédentes.

- **Région** : la région est définie comme étant la région métropolitaine de recensement (RMR) de Statistique Canada. L'enquête de 2006 utilise les limites actuelles de la RMR, alors que les enquêtes précédentes utilisaient les définitions de RMR de 1996, sauf pour les nouvelles RMR, qui utilisaient les limites de l'année au cours de laquelle elles avaient commencé à participer à l'enquête.
- **Région urbaine existante (RUE)** : la majorité des questions de l'*Enquête sur les ITU* portent sur la RUE. Dans les trois premières enquêtes, les définitions des RUE reposaient sur les subdivisions de recensement (SDR), lesquelles correspondent en général aux municipalités de 1996 ou de l'année au cours de laquelle la région a commencé à participer à l'enquête.

Toutefois, les limites des régions urbaines ont changé et, dans plusieurs RMR, des

municipalités ont été fusionnées ou ont vu leur limites modifiées depuis le début du programme d'enquête, rendant ainsi caduques les données recueillies sur les anciennes limites. De plus, l'inclusion des SDR était en général fondée sur la population et les densités de la SDR, même si aucune règle explicite n'avait été établie quant à l'inclusion de ces SDR.

Pour l'enquête de 2006, on a reconstruit les RUE, sur la base des secteurs de recensement plutôt que des SDR. Les secteurs de recensement sont inclus si plus de 33 % de leur superficie est couverte par la définition de région urbaine de Statistique Canada. Cette définition isole davantage la zone qui est réellement urbaine et améliore la capacité de comparaison à la fois entre les régions urbaines et dans le temps.

Afin de permettre l'analyse des tendances historiques en ce qui concerne les changements de structure urbaine, on a réévalué la population et l'emploi des RUE de 2001 en utilisant les limites des RUE de 2006.

- Centre-ville (CV) et secteur central (SC) :** le CV est la zone de la région qui a historiquement la plus forte concentration d'emploi; certaines régions ont plusieurs CV. Le SC est habituellement une zone d'utilisation mixte qui a une forte concentration d'emploi et de population résidentielle, qui comprend le CV et qui est habituellement de deux à trois fois plus grande que ce dernier. Le CV et le SC sont en général définis d'après les secteurs de recensement, ce qui permet le calcul de la population, de l'emploi et de la surface à partir des données de recensement.

Dans des enquêtes précédentes, on a demandé aux répondants de respecter les secteurs de recensement dans leurs définitions de CV et de SC, mais certaines exceptions existaient. Pour l'enquête de 2006, on a reconnu que les limites des secteurs de recensement ne correspondent pas toujours aux limites naturelles qui définissent un CV. Les répondants pouvaient donc diviser les secteurs de recensement, sous réserve que la population et l'emploi puissent adéquatement être indiqués pour la nouvelle zone.

1.5 Taux de réponse à l'enquête

La Figure 1.2 illustre le taux de réponse des participants à l'enquête pour chaque volet ou question de l'enquête. Les RMR sont indiquées en ordre alphabétique, celles pour lesquelles aucune réponse n'a été fournie étant signalées à droite du tableau.

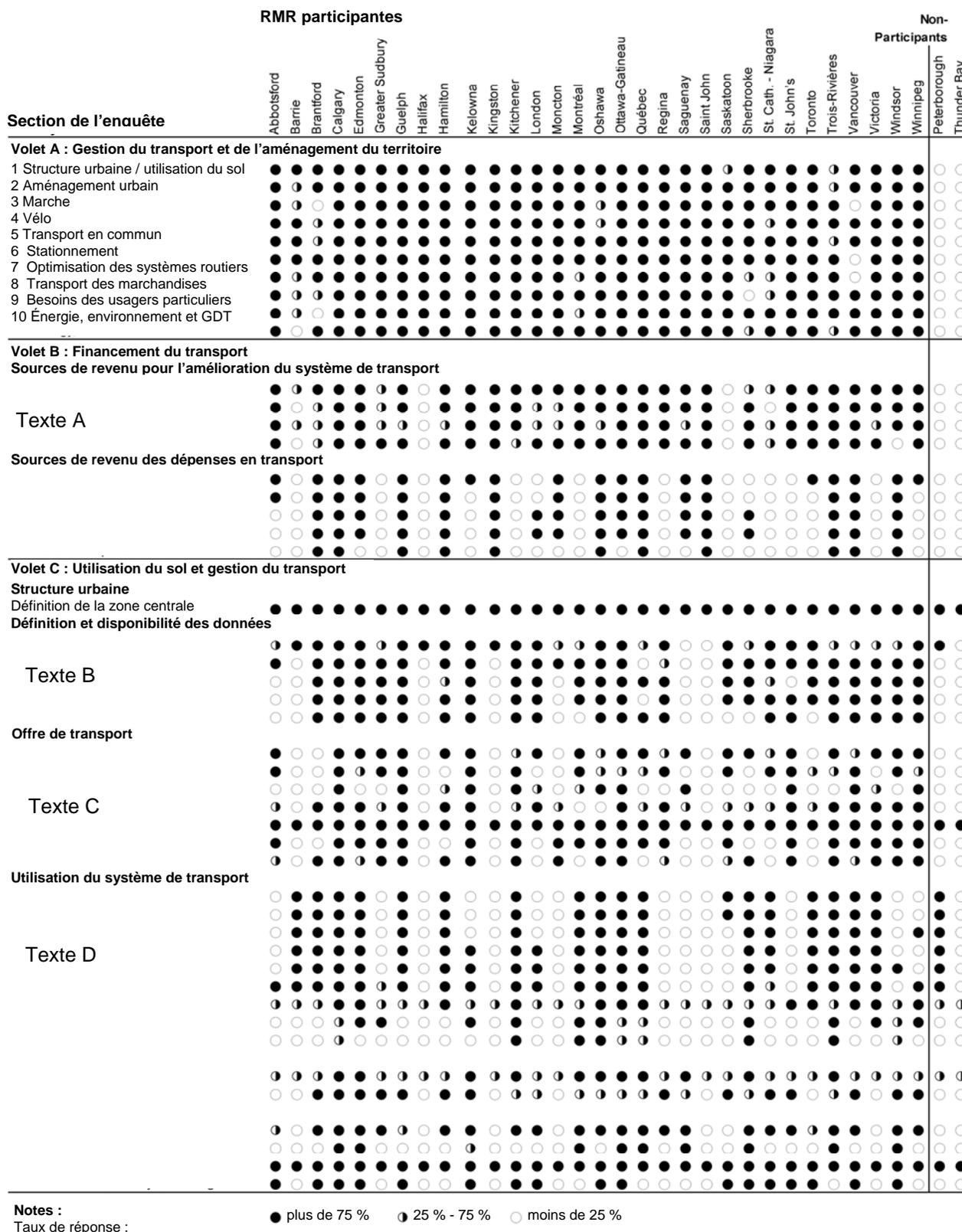
Le volet A est celui qui affiche le plus haut taux de réponse, cinq participants seulement n'ayant pas répondu à trois sections ou plus.

Le volet B, qui porte sur les sources de revenus, a été complété presque en entier par 14 RMR, aucunement par deux RMR, et partiellement par les autres. Un faible nombre de réponses a été fourni dans la section sur les sources de financement des dépenses en transport, plusieurs participants n'ayant pas répondu à cette question.

Le volet C affiche un taux de réponse variable selon la section et la question. À la rubrique portant sur la structure urbaine, la plupart des données ont été fournies par le Groupe IBI d'après les données de Statistique Canada. Les RMR qui n'avaient jamais défini un secteur central (SC) ou qui ne l'ont pas fait pour la présente enquête se sont vues proposer un par le Groupe IBI. Quelques définitions seulement ont été modifiées depuis l'enquête précédente.

Les questions de la section sur les définitions et la disponibilité des données signalent la présence d'enquêtes origine-destination ou de modèles de prévision de la demande de transport et précisent d'autres définitions en ce qui concerne les renseignements liés aux déplacements présentés dans l'enquête. La disponibilité des enquêtes origine-destination est résumée à la Figure 1.3.

En ce qui concerne les questions sur l'offre de transport, les données sur les véhicules enregistrés dans chaque collectivité proviennent de Statistique Canada; celles-ci ayant été compilées par le Groupe IBI pour chaque RUE. En examinant les réponses indiquées dans le questionnaire, on constate que les participants ont répondu aux autres questions à différents degrés.



Notes :
Taux de réponse : ● plus de 75 % ◐ 25 % - 75 % ○ moins de 25 %

Figure 1.2 : Taux de réponse selon la section de l'enquête

Texte A

- 11 Subventions et transferts gouvernementaux (fédéraux/provinciaux)
- 12 Frais assumés par l'utilisateur / taxes de stationnement / surcharges
- 13 Taxes locales / surtaxes
- 14 Prélèvements sur le développement immobilier / récupération des coûts
- 15 Routes municipales – dépenses en capital
- 16 Routes municipales – budget d'exploitation
- 17 Transport en commun – dépenses en capital
- 18 Transport en commun – budget d'exploitation
- 19 Autres dépenses en transport

Texte B

- 24 – 25 Enquête origine-destination sur les déplacements
- 26 Modèle de prévision de la demande de transport
- 27 Périodes de pointe
- 28 Déplacements de véhicules commerciaux
- 29 Définition des types de route

Texte C

- 30 Voies-kilomètres de routes
- 31 Kilomètres d'infrastructure réservée au transport en commun
- 32 Offre de transport collectif (en sièges-km)
- 33 Voies piétonnières et pistes cyclables
- 34 Véhicules enregistrés
- 35 Nombres de places désignées de stationnement incitatif
- 36 Espaces de stationnement au centre-ville

Texte D

- 37 Partage modal - CV - période de pointe AM
- 38 Partage modal - CV - période de pointe PM
- 39 Partage modal - CV – 24 heures
- 40 Partage modal - RUE - période de pointe AM
- 41 Partage modal - RUE - période de pointe PM
- 42 Partage modal - RUE – 24 heures
- 43 Achalandage du transport en commun
- 44 Véhicules-km sur le réseau artériel
- 45 Véhicules-km sur le réseau autoroutier
- Performance du système de transport
- 46 Distance moyenne des migrations pendulaires journalières
- 47 Accidents de la route - nombre de décès et blessés par année
- Ressources et financement dédiés au système de transport
- 48 Routes municipales et régionales
- 49 Routes provinciales
- 50 Transport en commun
- 51 Employés dédiés aux projets de transport actif (vélo/marche)

Région urbaine	Enquête origine-destination disponible	Date de l'enquête la plus récente	Date des données utilisées pour l'Enquête sur les ITU de 2001
Abbotsford	✓	2004	s.o.
Barrie	✓	2006	s.o.
Brantford	✓	2006	s.o.
Calgary	✓	**2001	2001
Edmonton	✓	2005	1994
Guelph	✓	2006	s.o.
Halifax	x	-	Stat. Can. 2001
Hamilton	✓	2006	2001
Kelowna	✓	2007	s.o.
Kingston	x	-	2002
Kitchener	✓	2006	2001
London	✓	**2002	2002
Moncton	x	-	s.o.
Montréal	✓	2003	1998
Oshawa	✓	2006	2001
Ottawa-Gatineau	✓	2005	1995
Peterborough	✓	2006	s.o.
Québec	✓	2006	2001
Regina	✓	-	1989
Saguenay	x	-	-
Saint John	x	-	-
Saskatoon	x	-	-
Sherbrooke	✓	*2003	2003
St. Catharines - Niagara	✓	2006	2001
St. John's	x	-	-
Grand Sudbury	✓	2003	-
Thunder Bay	x(hypothèse)	-	-
Toronto	✓	2006	2001
Trois-Rivières	✓	*2000	2000
Vancouver	✓	2004	1999
Victoria	✓	2006	2001
Windsor	✓	1997	1996
Winnipeg	x	-	1992

Note :

* Indique que les réponses à l'enquête proviennent de données d'une enquête origine-destination redressées par un modèle selon les données démographiques de 2006.

** Indique que les régions urbaines ont utilisé la même enquête origine-destination que pour l'enquête précédente de l'ATC afin de compléter le volet C.

Figure 1.3 : Enquêtes origine-destination dans les RMR participantes

1.6 Plan et objectifs du rapport

Ce rapport présente un sommaire détaillé des résultats de la quatrième *Enquête sur les ITU* de l'ATC. Lorsque les réponses obtenues lors des enquêtes précédentes le permettaient, des données historiques ont été incluses. Ces données sont accompagnées d'une interprétation des tendances et des relations de cause à effet potentielles. Toutefois, le but principal de ce rapport est simplement de présenter les données provenant de l'enquête en cours et des enquêtes précédentes. Les utilisateurs de la quatrième enquête pourront en effet réaliser leurs propres analyses et tirer leurs propres conclusions. Ils pourront pour ce faire recourir à la base de données (Microsoft Access) développée dans le cadre de cette étude et qui regroupe les données tirées des quatre enquêtes.

La présente introduction est suivie des huit chapitres suivants :

- le chapitre 2 présente un résumé de haut niveau des principales tendances et observations constatées dans le cadre de la quatrième enquête;
- le chapitre 3 analyse les initiatives d'aménagement du territoire et de gestion du transport dont il est question dans le volet A de l'enquête;
- le chapitre 4 présente un sommaire des indicateurs associés à l'aménagement du territoire et à la structure urbaine, ainsi qu'une discussion de leurs relations avec les tendances en matière de transport;
- le chapitre 5 présente de l'information sur l'ensemble des activités en matière de transport et leurs principaux impacts en matière de sécurité, de consommation énergétique et d'environnement;
- les chapitres 6, 7 et 8 fournissent des données supplémentaires sur chaque mode, y compris le transport en commun, le transport actif et l'utilisation des véhicules motorisés;
- le chapitre 9 résume les éléments financiers de l'enquête, notamment les dépenses d'exploitation et les dépenses en capital pour chaque mode;

- le chapitre 10 présente des conclusions de haut niveau sur les mérites de l'*Enquête sur les ITU* ainsi que des recommandations en vue des enquêtes subséquentes.

L'annexe A du rapport présente le questionnaire de la quatrième *Enquête sur les ITU*. L'annexe B présente les définitions des zones géographiques, et l'annexe C présente les principaux indicateurs d'aménagement du territoire et des transports pour les 33 RMR.

2. Principales constatations

Puisque cette enquête porte maintenant sur beaucoup plus de RMR que les enquêtes précédentes, les régions urbaines sont regroupées, tout au long du rapport, selon leur population, conformément à la Figure 2.1, afin que de grandes tendances puissent être établies selon la taille des RMR. La section 3.2 (page 20) du présent rapport présente des renseignements additionnels sur ces regroupements.

	Population de la RMR	Nombre de RMR
Groupe A	Plus de 2 000 000	3
Groupe B	De 500 000 à 2 000 000	6
Groupe C	De 190 000 à 500 000	9
Groupe D	Moins de 190 000	15

Figure 2.1 : Définitions des groupes de RMR

Le rôle des régions urbaines prend de l'importance.

Le Canada devient de plus en plus urbanisé. En fait, depuis 1851, la proportion des personnes vivant dans les régions urbaines a toujours été en croissance.² Même parmi les régions urbaines, on constate que les plus grandes régions urbaines connaissent une croissance plus rapide. En 2006, environ 33,6 millions de personnes vivaient au Canada, dont 21,5 millions (64 %) dans les 33 RMR couvertes par la présente enquête (voir la Figure 2.2). De même, 10,3 millions d'emplois étaient situés dans ces 33 RMR. Par conséquent, il est essentiel d'avoir une bonne compréhension des tendances et opportunités en matière de transport dans les régions urbaines pour que les initiatives liées au transport durable, et à la performance du système de transport en général, puissent marquer des progrès.

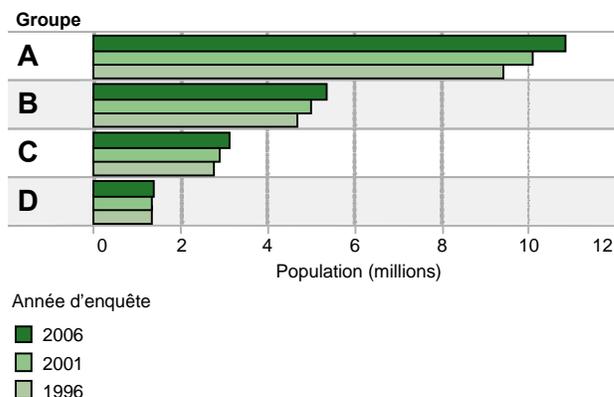


Figure 2.2 : Population totale des RMR par groupe de régions urbaines, 1996-2006³

L'évolution de la structure urbaine est mixte.

De nombreuses tendances en matière de transport sont influencées par la forme urbaine, comme la densité et la mixité des utilisations. L'*Enquête sur les ITU* de l'ATC permet le suivi des grandes tendances liées à la structure urbaine sur la base des quatre zones géographiques définies ci-dessus.

De 2001 à 2006, la population a augmenté dans toutes les régions urbaines, sauf deux : Saguenay et Saint John. De même, on a observé une hausse de l'emploi dans toutes les régions visées par l'enquête. Même si l'aire des RUE est demeurée constante de 2001 à 2006 aux fins de comparaison, il semble que les densités urbaines soient en hausse (voir la Figure 2). Les seules exceptions sont Sherbrooke, Kingston et Thunder Bay dans le groupe D, où les densités de population ont diminué. De plus, la densité de population dans les RUE augmente plus rapidement que la densité de la population dans le reste de la RMR, ou en frange urbaine, comme l'illustre la Figure 2.4 pour les petites et moyennes régions urbaines. Dans l'ensemble, ces tendances démontrent que l'étalement urbain ralentit, ce qui est positif sur le plan des transports, puisque la viabilité des déplacements effectués en transport en commun, à pied et en vélo tend à augmenter avec la densité.

² Statistique Canada, Population urbaine et rurale, par province et territoire, septembre 2005

³ Les villes de Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough sont exclues puisqu'elles n'étaient pas des RMR en 2001.

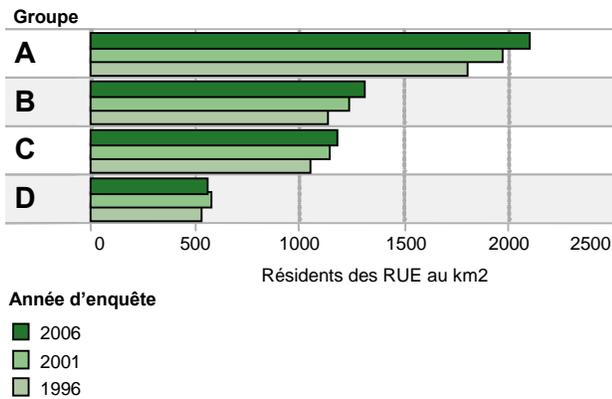


Figure 2.3 : Densité de population dans les RUE par groupe de régions urbaines, 1996-2006⁴

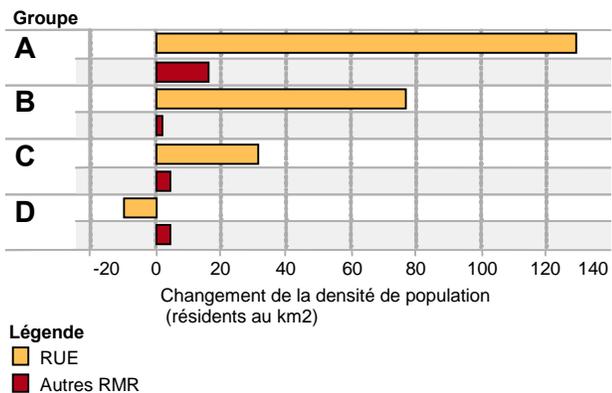


Figure 2.4 : Changement de la densité de population par groupe, 2001-2006

Dans chaque zone urbaine, les tendances sont moins clairement définies. Par exemple, la proportion de l'emploi situé au CV diminue dans la plupart des zones, ce qui sous-entend une décentralisation de l'emploi. À l'inverse, plusieurs des grandes régions urbaines ont vu leur population augmenter dans les SC entre 2001 et 2006. Même si d'autres analyses sont souhaitables à propos de ces tendances, on peut en déduire que certaines personnes commencent à profiter des avantages offerts par la vie urbaine au chapitre des transports. Ainsi, les personnes qui vivent dans des secteurs centraux peuvent plus facilement aller au travail à pied ou en vélo ou alors accéder à plusieurs destinations en utilisant le transport en commun.

Les effets liés à l'utilisation de l'automobile augmentent toujours.

Comme nous pouvions le prévoir, les activités de transport ont augmenté en parallèle avec la croissance de la population et de l'emploi. Dans l'ensemble, depuis la dernière enquête, les

personnes qui vivent dans les régions urbaines du Canada possèdent plus de véhicules, font de plus grandes distances pour se rendre au travail et consomment plus de carburant pour leur transport. Comme l'illustre la Figure 2.5, la consommation quotidienne de carburant et le nombre de véhicules légers par résident ont augmenté depuis 2001. En 2006, les personnes qui vivaient dans des régions urbaines consommaient environ 58 milliards de litres de carburant, quelque 6 milliards de litres de plus qu'en 2001. Ces données suggèrent que pour les 33 régions urbaines visées par cette étude, les émissions de GES totales liées au transport sont maintenant de **44,1 % supérieures** au niveau de 1990 – ce qui est loin des objectifs de Kyoto qui visaient un niveau de 6 % **inférieur** au niveau de 1990. Par conséquent, le transport durable constitue une clé essentielle pour le succès du récent Accord de Copenhague et de l'atteinte de toute cible future de réduction des émissions de GES.

Sur une note positive, il semble que le taux d'augmentation ralentisse et que de plus en plus de personnes adoptent d'autres modes de transport pour certains déplacements. Par exemple, dans presque la moitié des régions urbaines visées par l'enquête, la part modale du transport en commun pour les déplacements domicile-travail a augmenté (voir la Figure 2.5). De même, dans la plupart des villes, l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile-travail a augmenté, même si la part modale de la marche a, quant à elle, diminué. Toutefois, ces modes représentent toujours une faible proportion du total des déplacements. Ces changements, qui semblent plutôt importants, ne suffisent pas à atténuer les effets absolus de l'automobile sur la consommation énergétique et sur les émissions produites.

	2001	2006
Véhicules légers par résident	0,51	0,55
Consommation de carburant par résident (l/jour)	2,79	2,96
Déplacements en transport en commun par année par résident	87,7	90,3
Part modale du transport en commun pour les déplacements domicile-travail	14,8 %	15,2 %
Part modale de la marche pour les déplacements domicile-travail	5,7 %	5,7 %
Part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail	1,3 %	1,4 %

Figure 2.5 : Sommaire des indicateurs liés à l'automobile et autres, 2001-2006

⁴ Figures 2.3 et 2.4 : les villes de Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough sont exclues puisqu'elles n'étaient pas des RMR en 2001.

La plupart des régions urbaines investissent dans le transport en commun.

Il est plutôt difficile d'effectuer le suivi des tendances associées à l'offre de transport, puisque les villes tendent à se lancer de manière sporadique dans de grands projets d'infrastructure – par exemple la construction d'une nouvelle autoroute ou la construction d'une ligne rapide de transport en commun. Néanmoins, la plupart des régions urbaines ont signalé une hausse des niveaux d'investissement liés aux routes et au transport en commun.

En ce qui concerne l'investissement lié aux routes et au transport en commun, la Figure 2.6 illustre les dépenses d'immobilisation et d'exploitation pour les régions urbaines à l'aide des données disponibles pour toutes les catégories et pour les deux années. Dans la plupart des zones, on observe une tendance à la hausse des dépenses absolues d'immobilisation et d'exploitation associées aux routes. Toutefois, cette augmentation ne s'est pas traduite par l'accroissement de l'offre de routes par résident. Autrement dit, les niveaux d'investissement associés aux routes n'ont pas suivi le rythme de la croissance de la population. Cette tendance peut être, en partie, attribuable à la hausse marquée des coûts de construction entre 2001 et 2006, mais elle indique également que les régions urbaines accordent maintenant plus d'attention aux investissements dans le transport en commun et dans des secteurs autres que ceux liés à l'automobile. Cette dernière hypothèse est confirmée par le fait que la plupart des régions urbaines pour lesquelles des données sont disponibles pour 2001 et 2006 ont augmenté leurs niveaux d'investissement liés au transport en commun, par résident, comme l'illustre la Figure 2.6

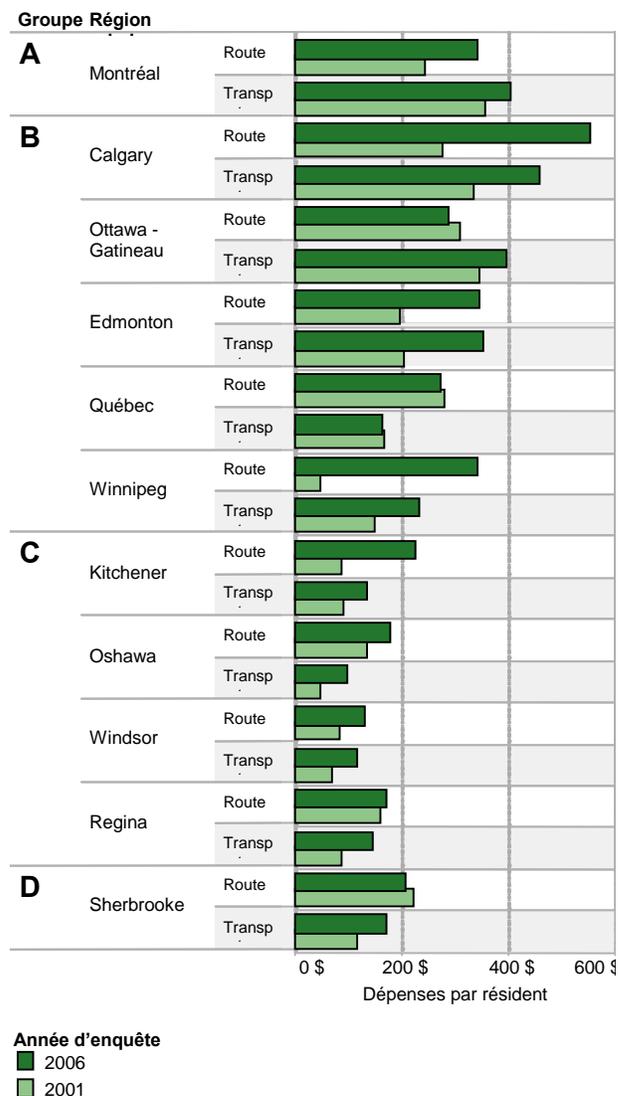


Figure 2.6 : Dépenses liées aux routes et au transport en commun, par résident, 2001-2006⁵

⁵ Des données sont manquantes ou incomplètes pour les RUE omises.

Les changements apportés aux politiques sont encourageants.

Sans tenir compte du fait que les tendances courantes en matière de transport ne prennent pas toutes la direction voulue, notamment puisque la consommation de carburants fossiles augmente toujours, certains signes démontrent que de plus en plus de politiques sont mises en place pour renverser cette tendance.

Les résultats du volet A de l'*Enquête sur les ITU* révèlent une évolution positive des initiatives dans le secteur de l'aménagement du territoire et de la gestion du transport. Par exemple, pour 2006, dix régions urbaines ont affirmé avoir établi des cibles d'émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble de leur territoire, tandis que seulement trois l'avaient fait lors de l'enquête précédente. De même, de nombreuses régions urbaines ont indiqué avoir accru leurs initiatives en matière d'aménagement du territoire, notamment en établissant des contrôles limitant le développement au-delà du périmètre urbain désigné.

Même si les réponses aux questions portant sur les initiatives d'aménagement du territoire et de gestion du transport sont quelque peu subjectives et dépendent de la perspective du répondant, une des tendances qui ressort de cette quatrième enquête est que les progrès réalisés sont plus positifs pour les grandes et petites régions urbaines, alors qu'on constate une régression pour les régions de taille moyenne. Cette différence est plus apparente pour les indicateurs liés à la marche, à l'aménagement urbain, à l'aménagement du territoire, à l'optimisation des systèmes routiers, à l'énergie et à l'environnement. Cette différence entre les tendances applicables aux petites collectivités et celles applicables aux collectivités moyennes dépend peut-être du fait que des éléments tels que de nouvelles voies cyclables ou de nouvelles politiques de stationnement ont une plus grande visibilité dans les petites collectivités que dans les grands centres.

2.1 Carte de pointage de la durabilité

À l'origine, l'*Enquête sur les ITU* de l'ATC était principalement effectuée pour assurer le suivi des progrès de la *Nouvelle vision des transports urbains*, qui a été publiée par l'ATC en 1993. Cette vision définissait 13 principes décisionnels qui étaient axés sur un avenir plus durable, tel que présenté dans la *Vision*, et sur lesquels reposait le

suivi des progrès réalisés en matière de transport durable.

À l'image d'un tableau semblable présenté dans le rapport de la troisième *Enquête sur les ITU*, la Figure 2..7 présente un sommaire des tendances relatives à chacun de ces principes pour les 10 à 15 dernières années d'après les résultats des enquêtes sur les ITU.

Principe de la <i>Vision</i>	Progrès de 1996 à 2001	Progrès de 2001 à 2006	Discussion fondée sur l' <i>Enquête sur les ITU</i> de 2006 et des années précédentes
1. Prévoir de plus fortes densités et une occupation des sols plus diversifiée.			Dans les RUE, les densités résidentielles ont augmenté de 2001 à 2006 et le taux de croissance dans les RUE est beaucoup plus élevé que dans les autres secteurs de la région (frange urbaine). Dans la plupart des secteurs centraux, on observe maintenant un équilibre relatif entre la population et les emplois.
2. Promouvoir la marche comme mode individuel privilégié de déplacement.			De 1996 à 2001, la part modale de la marche pour les déplacements domicile-travail est passée de 5,8 % à 5,7 %. En 2006, ce pourcentage est demeuré stable à 5,7 %. De 2001 à 2006, 20 des 33 régions urbaines ont connu une hausse ou une stabilisation de la part modale de la marche pour les déplacements domicile-travail.
3. Multiplier les possibilités d'utiliser la bicyclette pour les déplacements.			<p>La part modale du cyclisme pour les déplacements domicile-travail a connu une hausse stable depuis 1996, et elle représente maintenant 1,4 % de tous les déplacements. Victoria est la ville où on utilise le plus la bicyclette pour se rendre au travail puisque la part modale du cyclisme y est de 5,7 %.</p> <p>Il est difficile de faire le suivi du taux d'expansion des installations dédiées au cyclisme en raison des différentes définitions utilisées pour ces installations. Toutefois, une tendance encourageante est observée : de nombreuses petites régions urbaines font preuve d'un grand dynamisme pour l'expansion de ces installations. Dans plusieurs régions urbaines, la longueur des pistes cyclables sur-rue par kilomètre de voie de route se situe entre 5 et 10 %.</p>
4. Améliorer les services de transport en commun pour en augmenter l'attrait par rapport à celui de l'automobile.			<p>L'utilisation du transport en commun continue de croître puisque toutes les régions urbaines affichent une hausse de l'achalandage du transport en commun, par résident, ce qui n'était pas le cas dans l'enquête précédente. Les changements les plus importants observés quant à l'achalandage sont survenus dans les petites et moyennes régions urbaines, plusieurs hausses atteignant même de 10 à 20 %.</p> <p>La part modale du transport en commun pour les déplacements domicile-travail a également augmenté depuis la dernière enquête et se situait en moyenne à près de 15,2 % en 2006. Malgré ces changements positifs, la prévalence de l'automobile continue de croître.</p>
5. Créer un milieu où l'automobile peut jouer un rôle plus pondéré.			Dans les régions qui ont fourni des données détaillées sur les parts modales, l'utilisation de l'automobile représentait environ 70 % des déplacements en période de pointe. À l'extérieur des secteurs centraux, les modes de transport durable—la marche, la bicyclette et le transport en commun—ne sont utilisés que pour une faible portion des déplacements quotidiens. Ils ne semblent pas y représenter une solution disponible ou efficace (en temps et en coût) comparativement à l'automobile.

Principe de la <i>Vision</i>	Progrès de 1996 à 2001	Progrès de 2001 à 2006	Discussion fondée sur l' <i>Enquête sur les ITU</i> de 2006 et des années précédentes
<p>6. Planifier l'offre et la tarification du stationnement dans le contexte des priorités accordées aux piétons, aux cyclistes, aux usagers des transports en commun et aux automobilistes.</p>			<p>La plupart des régions n'ont pu fournir que des données très limitées sur l'offre de stationnement, et il s'est avéré difficile d'effectuer le suivi des tendances depuis l'enquête précédente. Sur le plan des politiques, d'importants progrès ont été réalisés puisque de nombreuses régions urbaines mettent maintenant en place des plans de gestion des stationnements. L'absence de politiques de tarification du stationnement dans les régions urbaines demeure un enjeu dans une perspective de gestion de la demande en transport.</p>

Principe de la <i>Vision</i>	Progrès de 1996 à 2001	Progrès de 2001 à 2006	Discussion fondée sur l' <i>Enquête sur les ITU</i> de 2006 et des années précédentes
7. Améliorer l'efficacité de la distribution des marchandises en milieu urbain.			Les données sur le déplacement des marchandises en milieu urbain sont rares et cette rareté limite la capacité d'en évaluer l'efficacité.
8. Promouvoir les liens intermodaux et interréseaux.			Seules les trois plus grandes régions et quelques autres seulement ont déclaré avoir pleinement mis en place des initiatives de développement de terminaux intermodaux pour les marchandises. En ce qui concerne les personnes, les faibles progrès réalisés dans l'amélioration des parts modales du transport en commun, du cyclisme et de la marche peuvent indiquer que les liens intermodaux ne sont pas améliorés.
9. Promouvoir de nouvelles technologies qui permettront d'améliorer la mobilité en milieu urbain et qui contribueront à protéger l'environnement.	Émissions 		Les technologies de contrôle des émissions continuent de s'améliorer. Depuis la dernière enquête, les régions qui avaient indiqué un faible niveau de déploiement des initiatives visant à encourager l'utilisation de carburants de remplacement et l'utilisation de véhicules écoénergétiques au sein des parcs de véhicules municipaux signalent maintenant de grandes améliorations dans ce domaine.
	Énergie 		En termes de consommation énergétique, les résultats sont très décevants puisque presque toutes les régions affichent une hausse de la consommation énergétique, par résident, ce qui se traduit par une hausse des émissions de GES par résident. Celle-ci est grandement attribuable à l'augmentation de la longueur moyenne des déplacements.
10. Optimiser l'utilisation des réseaux actuels de transport des personnes et des marchandises.			Les données fournies sur les initiatives d'optimisation des infrastructures existantes sont semblables à celles de l'enquête précédente. L'utilisation des voies réservées aux véhicules à occupation multiple n'a pas augmenté de façon mesurable.
11. Concevoir et exploiter des systèmes de transport que peuvent utiliser les handicapés.			Conformément aux enquêtes précédentes, les initiatives déployées relativement aux besoins des usagers particuliers sont celles qui affichent le plus haut niveau de mise en application parmi toutes les initiatives de la liste du volet A de l'enquête. Le niveau d'utilisation moyen est passé de 79 % à 84 % de 2001 à 2006.
12. S'assurer que les décisions en matière de transports urbains protègent et améliorent l'environnement.			D'après les résultats de l'enquête sur le niveau de mise en œuvre des initiatives d'aménagement du territoire et de gestion du transport, on observe une hausse marquée des politiques et autres initiatives déployées dans le secteur des transports durables. Les plus grandes améliorations ont été apportées dans les grandes et petites régions urbaines, tandis que les progrès réalisés se sont avérés moins grands dans les régions urbaines de taille moyenne.

Principe de la <i>Vision</i>	Progrès de 1996 à 2001	Progrès de 2001 à 2006	Discussion fondée sur l' <i>Enquête sur les ITU</i> de 2006 et des années précédentes
13. Trouver de meilleurs moyens de financer les réseaux de transport urbain de demain.			Les initiatives qui affichent les niveaux de mise en œuvre les moins grands sont celles qui se rapportent à la tarification et à la taxation. Les tendances observées dans le secteur des transports sont très variées, ce qui suggère que la plupart des régions urbaines n'ont pas de financement stable et prévisible. Toutefois, on note une hausse marquée de l'utilisation des subventions fédérales et provinciales, ainsi que des taxes sur l'essence dans le secteur des transports.

Figure 2.7 : Suivi des progrès réalisés relativement à la Vision de l'ATC

3. Initiatives d'aménagement du territoire et de gestion du transport

3.1 Structure et méthode d'analyse

Les sections du volet A de l'*Enquête sur les ITU* ont fait l'objet d'un taux de réponse élevé de la part des répondants (voir la Figure 1.2).

Comme dans les enquêtes précédentes, le volet A demandait aux répondants d'indiquer le niveau de mise en œuvre des initiatives pratiques et des meilleures pratiques d'aménagement du territoire et de gestion du transport pour dix catégories de politiques. Ces catégories et les initiatives qui s'y rattachent sont indiquées à la Figure 3.1, et elles sont accompagnées d'une note indiquant les changements apportés au texte du questionnaire entre 2001 et 2006.

Les répondants devaient choisir une des sept réponses offertes pour chaque genre d'initiative, les chiffres les plus élevés correspondant en général au niveau de mise en œuvre élevé :

1. Ne s'applique pas
2. N'est pas une priorité pour le moment
3. À l'étude
4. Des politiques ou normes ont été adoptées
5. Projet(s) pilote(s) mis en œuvre
6. Mise en application sur une partie du territoire
7. Mise en application sur l'ensemble du territoire

Par conséquent, les réponses fournissent une échelle qui indique le niveau auquel une région urbaine (ou une région métropolitaine) a mis en place des mesures visant à atteindre des formes de transport et d'aménagement du territoire plus durables. Puisque les catégories qui servent à indiquer le niveau de mise en œuvre correspondent essentiellement à des niveaux de plus en plus élevés, chaque réponse est située sur une échelle de 0 à 100 %, la catégorie « Mise en œuvre dans l'ensemble du territoire » correspondant à 100 %.

Des moyennes ont ensuite été établies pour chaque catégorie (comme l'illustre la Figure 3.1 pour 2006) ou année d'enquête afin que des comparaisons sommaires puissent être effectuées entre les divers niveaux de mise en œuvre. Dans de nombreux cas, les régions urbaines n'ont pas répondu à toutes les questions. Les niveaux de mise en œuvre ont donc été normalisés d'après le nombre de réponses fournies plutôt que d'après le nombre total absolu de questions. Par exemple, si une enquête comprenait cinq questions et qu'une région urbaine ne répondait qu'à une question, son pointage total serait divisé par 1, et le pointage d'une autre région qui répondrait aux cinq questions serait divisé par 5.

Il est possible d'effectuer certaines comparaisons avec les résultats de l'enquête de 2001; toutefois, de nombreuses modifications ont été apportées aux types d'initiatives indiqués dans l'enquête de 2006, ce qui rend de telles comparaisons plus complexes. Ces questions ne visaient pas à produire un « bulletin » détaillé pour chaque initiative, mais plutôt à fournir un aperçu de haut niveau des progrès réalisés pour l'atteinte des objectifs généraux décrits dans chaque catégorie. Les initiatives faisant l'objet de questions représentent un échantillon d'initiatives potentielles plutôt qu'une liste de politiques suggérées, puisqu'elles ne sont pas nécessairement applicables à toutes les régions urbaines.

1. STRUCTURE URBAINE ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
<ul style="list-style-type: none"> a. Plan intégré de transport et d'aménagement à long terme • b. Cibles de densité pour les pôles d'activité mixtes c. Limitation du développement urbain à des zones désignées • d. Politiques et mesures incitatives visant le développement des friches industrielles e. Abattement de taxes ou mesures incitatives pour un développement mixte et compact <p><i>* 4 initiatives supprimées depuis 2001</i></p>
2. AMÉNAGEMENT URBAIN
<ul style="list-style-type: none"> • a. Politiques et normes d'aménagement favorisant le transport collectif b. Politiques et normes visant à favoriser l'utilisation de la bicyclette c. Politiques et normes d'aménagement favorisant les piétons d. Mesures ou politiques d'apaisement de la circulation
3. MARCHÉ
<ul style="list-style-type: none"> • a. Plan piétonnier + b. Traverses de piétons aménagées entre les intersections, dans les zones à forte activité • c. Aménagement et signalisation des intersections favorisant les piétons + d. Déneigement et déglçage des trottoirs + e. Participation municipale à des comités consultatifs ou de promotion de la marche <p><i>* 1 initiative supprimée depuis 2001</i></p>
4. VÉLO
<ul style="list-style-type: none"> • a. Politique sur le vélo incorporant le développement d'un réseau cyclable • b. Programme municipal de stationnement pour vélos c. Participation municipale à des comités consultatifs ou de promotion du vélo • d. Normes de zonage requérant des installations (stationnements, douches) pour favoriser le vélo dans les nouveaux développements immobiliers + e. Programmes de vélo partagés ou en libre-service + f. Mesures liées à la formation des cyclistes
5. TRANSPORT EN COMMUN
<ul style="list-style-type: none"> a. Voies réservées aux autobus ou aux véhicules à haute occupation b. Autres mesures prioritaires au transport en commun c. Installations de stationnement pour les vélos (bike'n'ride) d. Coordination régionale des services de transport en commun e. Coordination régionale de la tarification (par. ex., une carte intelligente) f. Intégration du transport en commun urbain avec les services interurbains (p. ex., les terminus intermodaux) • g. Tarification spéciale pour les étudiants des collèges et universités (p. ex., des laissez-passer étudiants) • h. Programme de rabais tarifaire pour achat en grand volume (p. ex., rabais des employeurs sur les transports en commun) • i. Service d'information en ligne pour la planification des déplacements • j. Information en temps réel sur les heures d'arrivée aux arrêts <p><i>* 5 initiatives supprimées depuis 2001</i></p>
6. STATIONNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> • a. Normes relatives au stationnement variables en fonction des conditions locales (p. ex., niveau et proximité du service de transport en commun, possibilité de marcher dans le secteur, etc.) b. Normes limitant l'offre de stationnement c. Tarification dissuasive des stationnements publics pour les navetteurs d. Taxes ou autres mesures défavorisant l'utilisation des stationnements privés par les navetteurs <p><i>* 2 initiatives supprimées depuis 2001</i></p>

Figure 3.1 : Catégories d'initiatives d'aménagement du territoire et de gestion du transport

7. OPTIMISATION DES SYSTÈMES ROUTIERS

- a. Prise en compte de tous les modes dans les études de transport et de circulation
- b. Voies pour véhicules à occupation multiple
- + c. Stationnements incitatifs pour le covoiturage
- d. Programmes de gestion des systèmes de transport
- e. Le plan de transport identifie les intersections qui requièrent une amélioration
- f. Contrôle en temps réel et coordination des feux de circulation
- g. Système de gestion des incidents/accidents

8. TRANSPORT DES MARCHANDISES

- a. Stratégie sur le transport des marchandises
- b. Activités de consultation auprès de l'industrie du transport des marchandises
- c. Sites de chargement hors-rue requis en vertu des règlements de zonage
- d. Identification d'un réseau spécifique pour le camionnage
- e. Terminaux intermodaux et/ou de centres de consolidation de marchandises

9. BESOINS DES USAGERS PARTICULIERS

- a. Véhicules de transport collectif accessibles aux handicapés physiques
- b. Arrêts/stations de transport en commun accessibles aux handicapés
- c. Services de transport adapté pour les besoins particuliers
- d. Trottoir dénivelé aux intersections ou aux traverses piétonnières
- e. Normes minimales de stationnements désignés pour personnes à mobilité réduite
- f. Signalisation piétonnière audible

10. ÉNERGIE, ENVIRONNEMENT ET GESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT (GDT)

- a. Flottes de véhicules municipaux à haute efficacité énergétique/utilisant des carburants alternatifs
- b. Véhicules de transport en commun à haute efficacité énergétique/utilisant des carburants alternatifs
- c. Stratégies obligatoires de contrôle des émissions polluantes
- d. Stratégie régionale de gestion de la demande en transport
- e. Initiatives de tarification routière
- f. Services de gestion de la demande en transport fournis aux entreprises / lieux de travail
- g. Gestion de la demande en transport pour les écoles (p. ex., programmes de marche ou de cyclisme pour se rendre à l'école)
- h. Services de jumelage en covoiturage
- i. Appui à des services privés ou non lucratifs de partage de véhicule
- j. Cibles de réduction des gaz à effet de serre (GES)
- + k. Cibles de réduction établies pour d'autres polluants de l'air

* 1 initiative supprimée depuis 2001

Notes :

- + Initiative ajoutée à l'enquête de 2006
- Texte modifié pour l'enquête de 2006

Figure 3.1 : Catégories d'initiatives d'aménagement du territoire et de gestion du transport (suite)

3.2 Regroupements de régions urbaines

En raison du nombre croissant de régions urbaines participantes, il est de plus en plus difficile de dégager les tendances. Comme l'indique le chapitre 2, pour certaines analyses, il est préférable de classer les régions urbaines dans différents groupes, selon les tailles de population et les similitudes observées relativement à la population et à l'emploi, ainsi que selon les densités urbaines. Les groupes établis sont donc les suivants :

- **Groupe A** – population de plus de 2 millions de personnes. Ce groupe comprend les trois plus grandes régions métropolitaines : Toronto, Montréal et Vancouver. La population de la plus petite de ces régions est deux fois plus élevée que la population de la plus grande région urbaine du groupe B.
- **Groupe B** – population entre 500 000 et 2 millions de personnes. Ce groupe comprend les six régions métropolitaines qui sont les plus peuplées après celles du groupe A : Ottawa-Gatineau, Calgary, Edmonton, Québec, Winnipeg et Hamilton. En réalité, la population des régions de ce groupe varie de 700 000 à 1,1 million de personnes.

Groupe C – population entre 190 000 et 500 000 personnes. Ce groupe comprend neuf régions qui ont une population moins grande que celle des groupes ci-dessus mais qui ont aussi des niveaux d'emploi et des densités plus élevés que ceux des régions du groupe D : London, Kitchener, St. Catharines - Niagara, Halifax, Oshawa, Victoria, Windsor, Saskatoon et Regina.

- **Groupe D** – population de moins de 190 000 personnes. Ce groupe comprend les 15 autres RMR : Sherbrooke, St. John's, Barrie, Kelowna, Abbotsford, Grand Sudbury, Kingston, Saguenay, Trois-Rivières, Guelph, Moncton, Brantford, Thunder Bay, Saint John et Peterborough.

3.3 Aperçu de l'enquête de 2006

La Figure 3.2 indique le taux de réponse pour chaque niveau de mise en œuvre, par catégorie.

Parmi les dix catégories, les initiatives de stationnement sont le plus souvent citées parmi celles ne faisant pas partie des priorités pour le moment. Toutefois, le niveau de mise en œuvre pour les catégories « Normes limitant l'offre de stationnement » et « Normes relatives au stationnement variables en fonction des conditions locales » affiche de grandes améliorations, chacun croissant de plus de 15 % par rapport à 2001.

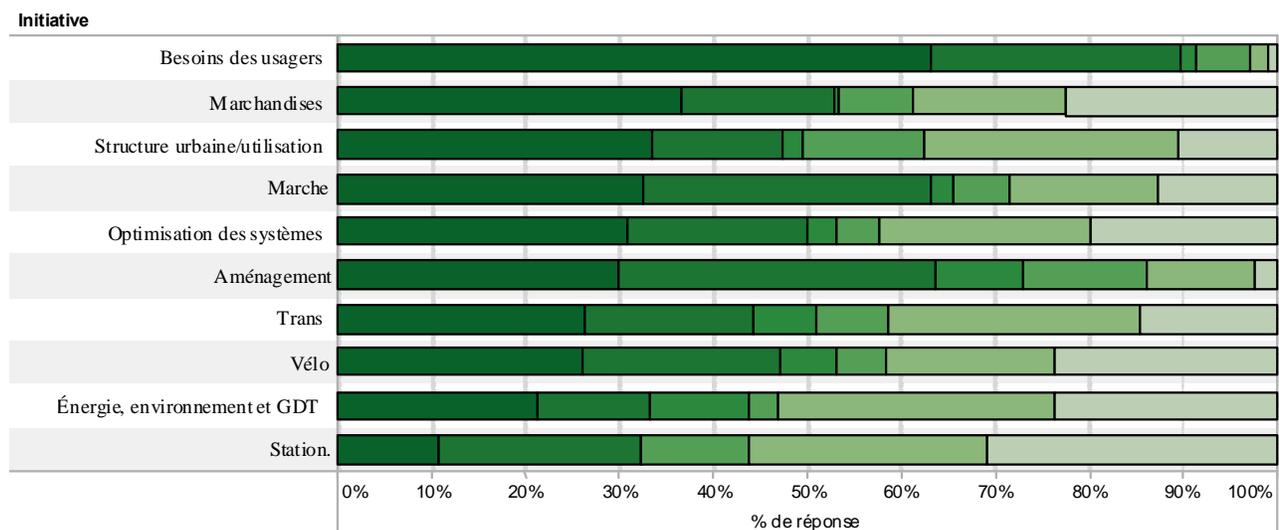
De plus, en comparant les résultats obtenus pour chacune des initiatives, on constate que la catégorie des « normes limitant l'offre de stationnement » se classe au troisième rang des hausses de niveau de mise en œuvre par rapport aux résultats de 2001. Plusieurs régions urbaines ont indiqué avoir mis de telles initiatives en place dans des cas particuliers ou sur certaines parties du territoire : Guelph, Trois-Rivières, Oshawa, St. Catharines - Niagara, Victoria, Calgary, Ottawa-Gatineau et Toronto. Auparavant, seulement Abbotsford et Edmonton avaient déclaré que de telles initiatives étaient mises en place.

Les initiatives en matière d'énergie, d'environnement et de GDT semblent être celles qui sont le plus à l'étude, mais elles sont suivies de près par les initiatives d'aménagement du territoire, de stationnement et de transport en commun. Les initiatives en matière d'énergie, d'environnement et de GDT sont également celles qui font le plus souvent l'objet de projets pilotes, devançant ainsi les initiatives de transport en commun, de vélo et d'aménagement urbain dans la catégorie des projets pilotes. Étant donné que le contexte joue un rôle très important, il n'est pas surprenant de constater que les initiatives d'aménagement urbain et de marche sont celles qui sont les plus souvent mises en place sur une partie spécifique du territoire. Enfin, les initiatives liées aux besoins des

usagers particuliers sont clairement celles qui sont le plus fréquemment mises en place sur l'ensemble du territoire des RMR.

3.4 Progrès réalisés de 2001 à 2006

La Figure 3.3 illustre les progrès combinés de mise en œuvre pour les 31 régions urbaines qui ont répondu à l'enquête, et ce, dans les dix catégories d'initiatives pour 2001 et 2006. En comparant ces résultats aux résultats de 2001, on constate que les initiatives portant sur les besoins des usagers particuliers demeurent de loin celles qui affichent le plus haut niveau de mise en œuvre en 2006. Malheureusement, peu de progrès ont été réalisés dans les secteurs du stationnement et de l'énergie, environnement et GDT, lesquels semblent demeurer peu prioritaires (même si le secteur de l'énergie, de l'environnement et de la GDT s'est amélioré de 2001 à 2006, ce qui n'est pas le cas des initiatives liées au vélo et au transport en commun). C'est également ce qui s'était passé en 2001, et ce pattern continue de nuire au potentiel de réduction de la dépendance à l'automobile dans un avenir prévisible. Parmi les initiatives spécifiques, les tendances ci-dessous sont dignes de mention :



- Légende**
- Pas une priorité
 - À l'étude
 - Politiques/normes adoptées
 - Projet-pilote mis en oeuvre
 - En application sur une partie du territoire
 - En application sur l'ensemble du territoire

Figure 3.2 : Niveau de mise en œuvre des initiatives d'aménagement du territoire et de gestion du transport, 2006

- Dix régions urbaines ont indiqué avoir mis en place des cibles de réduction des gaz à effet de serre sur l'ensemble de leur territoire, alors qu'auparavant, seulement Regina, Calgary et Edmonton en avaient fait tout autant. Comparativement à 2001, cette initiative affiche la deuxième hausse du niveau de mise en œuvre par rapport aux autres initiatives. Curieusement, la ville de Calgary affirme que cette question est maintenant à l'étude et la ville d'Edmonton affirme que cette question ne fait plus partie des priorités.
- Les tendances observées en ce qui concerne l'utilisation de véhicules municipaux et de véhicules de transport en commun à haute efficacité énergétique sont aussi encourageantes, puisque 14 % et 21 % des répondants ont respectivement mis en place de telles initiatives sur l'ensemble de leur territoire, alors que ce pourcentage était de 0 % en 2001 dans ces deux catégories.
- En ce qui concerne les stratégies de contrôle obligatoire des émissions polluantes, les réponses à propos de cette initiative sont très variées puisque 25 % des répondants affirment avoir mis en place de telles stratégies sur l'ensemble de leur territoire et que 28 % d'entre eux indiquent qu'il ne s'agit pas d'une priorité pour le moment.

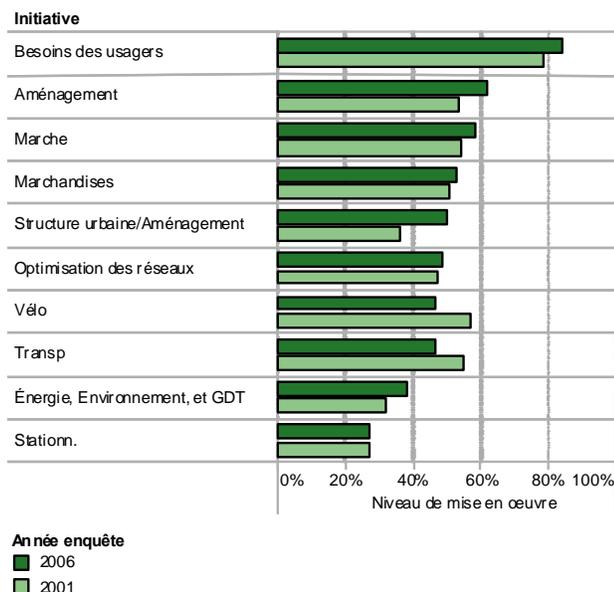


Figure 3.3 : Niveaux moyens de mise en œuvre par catégorie, 2001-2006

On observe peu de changements en ce qui concerne les priorités relatives dans les deux autres catégories d'initiatives, sauf pour les initiatives de

vélo, qui sont passées du deuxième rang en 2001 au septième rang en 2006, et pour les initiatives de transport en commun, qui sont passées du troisième rang en 2001 au huitième rang en 2006. Pour ce qui est du vélo, les résultats généraux dans le secteur de la planification du transport actif appuient ces résultats, puisque l'intérêt récemment manifesté dans ce domaine n'a pris de l'ampleur qu'après 2006. De plus, même si les politiques de transport actif suscitent depuis quelque temps un grand intérêt, les recherches réalisées dans le cadre de l'étude sur le transport actif de l'ATC indiquent que tous les ordres de gouvernement ont de la difficulté à mettre de telles initiatives en place. En réalité, ces deux tendances à la baisse peuvent découler des difficultés légitimes auxquelles font face les régions urbaines qui tentent d'implanter des initiatives dans ces catégories, mais comme nous l'expliquons ci-dessus, il faut faire preuve de prudence lorsqu'on effectue des comparaisons entre 2006 et 2001 puisque plusieurs modifications ont été apportées au questionnaire. Dans sept catégories, les questions ont considérablement changé, mais elles sont demeurées essentiellement les mêmes dans les trois autres catégories, soit pour les besoins des usagers particuliers, l'aménagement urbain et le transport de marchandises.

Le secteur des initiatives d'aménagement du territoire, plus haut dans la liste des questions, semble avoir connu certains avancements. Sept des régions urbaines qui avaient indiqué en 2001 ne pas avoir mis en place de contrôles pour limiter le développement au-delà des périmètres urbains désignés ont maintenant indiqué qu'elles avaient adopté de telles initiatives; seulement deux répondants ont indiqué que ces initiatives ne faisaient pas partie de leurs priorités. Certaines des tendances positives peuvent découler du Plan de croissance de l'Ontario, qui définit les limites urbaines de plusieurs des régions qui ont participé à l'enquête. Seule Hamilton a indiqué avoir mis en place des initiatives d'abattement de taxes ou des mesures incitatives pour un développement mixte et compact sur l'ensemble de son territoire, mais 36 % des répondants ont indiqué avoir adopté de telles politiques sur une partie de leur territoire.

3.5 Tendances dans les régions urbaines

Afin d'étudier de quelle manière les priorités peuvent varier entre les régions urbaines de différentes tailles, la Figure 3.4 illustre la manière

dont les niveaux de mise en œuvre se comparent entre les différents groupes de régions urbaines.

Dans l'ensemble, les grandes régions urbaines (groupe A) semblent être celles qui font preuve d'un plus grand dynamisme en ce qui concerne la mise en place d'initiatives de transport durable et d'aménagement du territoire. Les trois régions urbaines du groupe A se démarquent puisqu'elles consacrent beaucoup plus d'efforts que les régions de tous les autres groupes aux initiatives de stationnement, tandis que les petites régions urbaines affirment accorder la priorité aux initiatives liées à la marche et au vélo.

Il est intéressant de noter que les régions urbaines les plus petites (groupe D) font habituellement preuve d'un plus grand dynamisme pour la mise en œuvre d'initiatives que les régions plus grandes du groupe C. Cela dit, le groupe des régions urbaines les plus petites est également le groupe qui mentionne le moins d'initiatives, comme l'illustre la Figure 3.5, sur laquelle paraît le nombre d'initiatives citées, par groupe de régions urbaines.

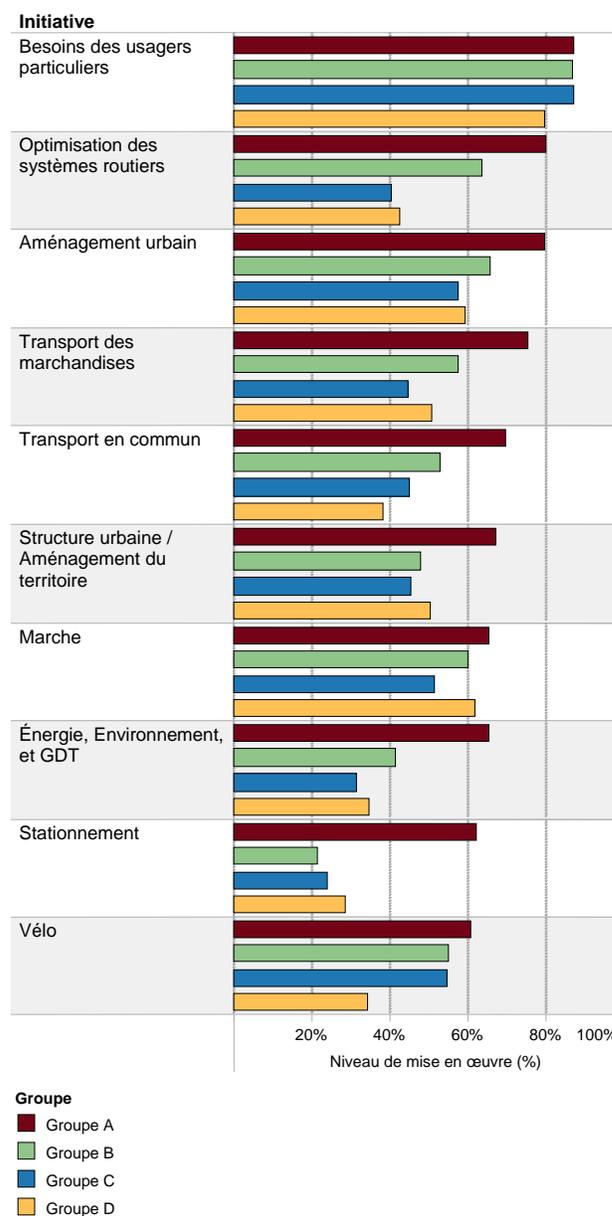


Figure 3.4 : Niveaux de mise en œuvre moyens regroupés, par catégorie, 2006

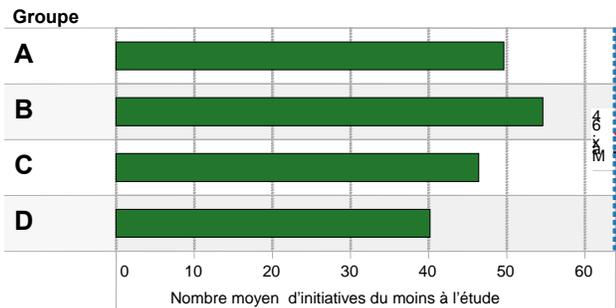


Figure 3.5 : Nombre moyen d'initiatives citées, 2006

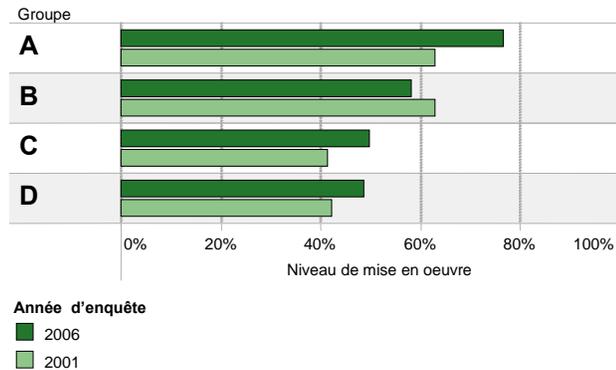


Figure 3.6 : Niveau de mise en œuvre pour les questions non modifiées, 2001-2006

Si on examine seulement les questions qui sont identiques dans les questionnaires de 2001 et de 2006, la Figure 3.6 indique une tendance générale semblable à celle de la Figure 3.4, les grandes régions urbaines affichant le niveau de mise en œuvre le plus élevé. Les régions urbaines les plus grandes et les plus petites sont celles qui affichent les progrès les plus importants par rapport à 2001, le groupe B affichant un recul surprenant dans l'ensemble. Plus précisément, en examinant les questions qui n'ont pas été modifiées, on constate que les deux baisses les plus importantes du niveau de mise en œuvre depuis 2001 se rapportent au transport en commun régional :

- la coordination régionale de la tarification (p. ex., une carte intelligente régionale);
- la coordination régionale des services de transport en commun.

Dans les deux cas, le pourcentage de régions urbaines indiquant que ces initiatives ne représentent pas une priorité pour le moment est passé de 0 % à 17 %. Toutefois, aussi dans les deux cas, 24 % des répondants affirment avoir mis en place de telles initiatives sur l'ensemble du territoire des régions urbaines, lesquelles comprennent de petites régions urbaines comme Kelowna, Kingston, Oshawa et Kitchener.

Par rapport à 2001, les cinq initiatives suivantes affichent une hausse marquée du niveau de mise en œuvre :

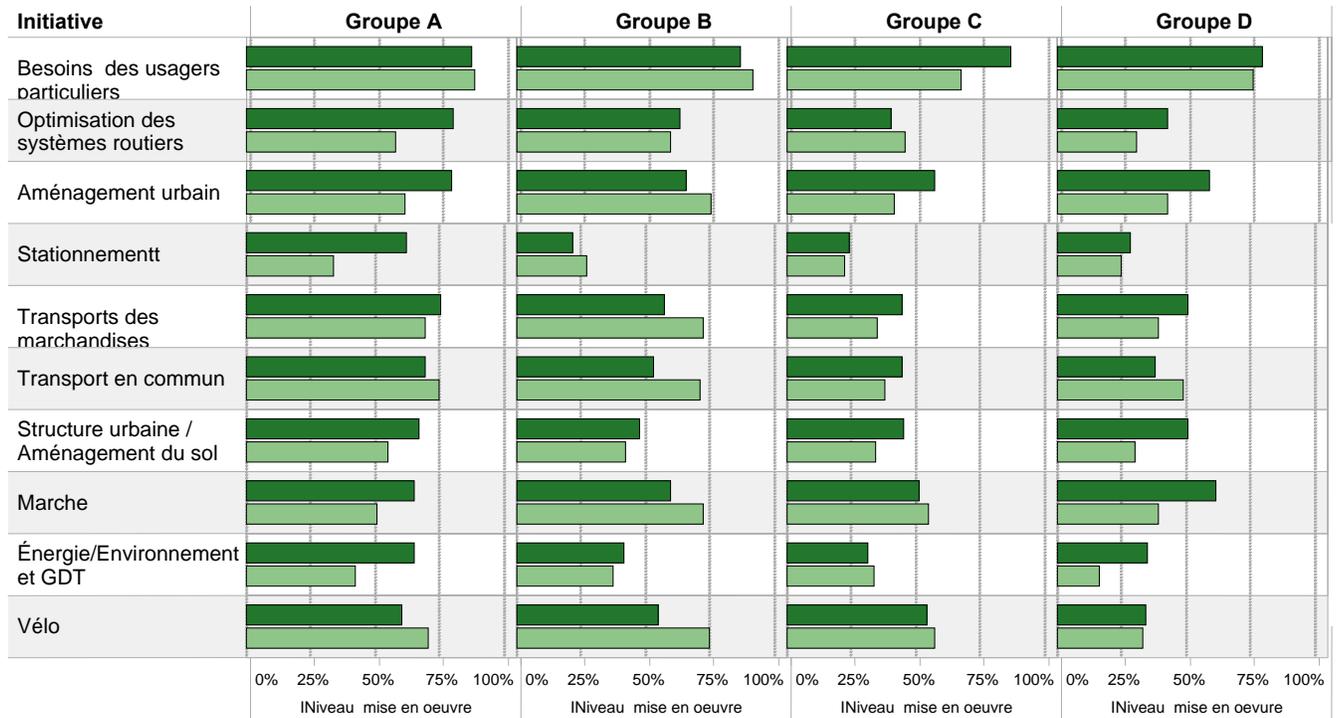
- plan intégré de transport et d'aménagement municipal ou régional à long terme;
- limitation du développement urbain à des zones désignées;
- arrêts/stations de transport en commun accessibles aux handicapés;
- signalisation piétonnière audible;
- cibles de réduction des GES.

La Figure 3.7 indique le niveau de mise en œuvre des initiatives de chacune des dix catégories et pour chaque groupe de régions urbaines. Cette figure suggère que les progrès réalisés en ce qui concerne les initiatives de stationnement dans les grandes régions urbaines sont un phénomène récent. De manière plus générale, il semble y avoir eu des progrès considérables dans un certain nombre de secteurs des grandes régions urbaines. Parmi tous les groupes de régions urbaines, les régions urbaines les plus grandes sont les seules qui indiquent en majorité avoir beaucoup mieux réussi en 2006 qu'en 2001 à mettre en place des initiatives de transport durable et d'aménagement du territoire. Elles signalent toutefois deux exceptions : les initiatives de transport en commun et de vélo. Une baisse légère peut également être observée relativement aux initiatives liées aux besoins des usagers particuliers.

En général, une tendance inverse peut être observée dans les régions urbaines du groupe B, puisque le niveau de mise en œuvre de 2006 aurait significativement baissé en ce qui concerne les initiatives d'aménagement urbain, de marche, de transport des marchandises, de vélo et de transport en commun.

Les régions urbaines du groupe C semblent afficher des résultats plus variés, avec des hausses importantes du niveau de mise en œuvre des initiatives des secteurs de l'aménagement du territoire et de l'aménagement urbain et des baisses importantes reliées au transport des marchandises, suivi du transport en commun, du vélo et de l'optimisation des systèmes routiers. Ces écarts pourraient découler des changements apportés aux questions depuis 2001 et du fait que le personnel qui répond aux questions n'est pas toujours le même.

Comme les grandes régions urbaines, les régions urbaines du groupe D affichent des progrès encourageants comparativement à 2001 dans plusieurs secteurs : les initiatives de marche, d'aménagement urbain, d'aménagement du territoire, d'optimisation des systèmes routiers, de l'énergie, de l'environnement et de la GDT, ainsi que du stationnement. Les plus fortes hausses sont liées aux initiatives d'aménagement du territoire et de stationnement. Seule la catégorie des initiatives de transport en commun affiche une baisse importante des progrès réalisés.


Année d'enquête

- 2006
- 2001

Figure 3.7 : Niveaux de mise en œuvre par groupe, 2001-2006

La Figure 3.8 indique le niveau moyen de mise en œuvre pour chaque région urbaine qui a répondu au questionnaire, lequel démontre que même à l'intérieur de chaque groupe de régions urbaines, il existe de grands écarts relativement aux progrès réalisés. Ceci suggère que la taille d'une région urbaine peut ne pas avoir une grande influence sur le niveau de mise en œuvre.

Dans nombre de cas, les régions urbaines participantes n'ont pas répondu à toutes les questions. La Figure 3.8 indique également le pointage normalisé de chaque ville en fonction du pointage maximal possible pour les questions auxquelles elles ont répondu. Évidemment, cela augmente le pointage de mise en œuvre global. Le pointage des progrès relatifs réalisés par Saskatoon, Barrie et Brantford augmente considérablement, ce qui suggère que ces régions urbaines ont laissé plusieurs questions sans réponse mais ont indiqué des progrès importants pour celles auxquelles elles ont répondu.

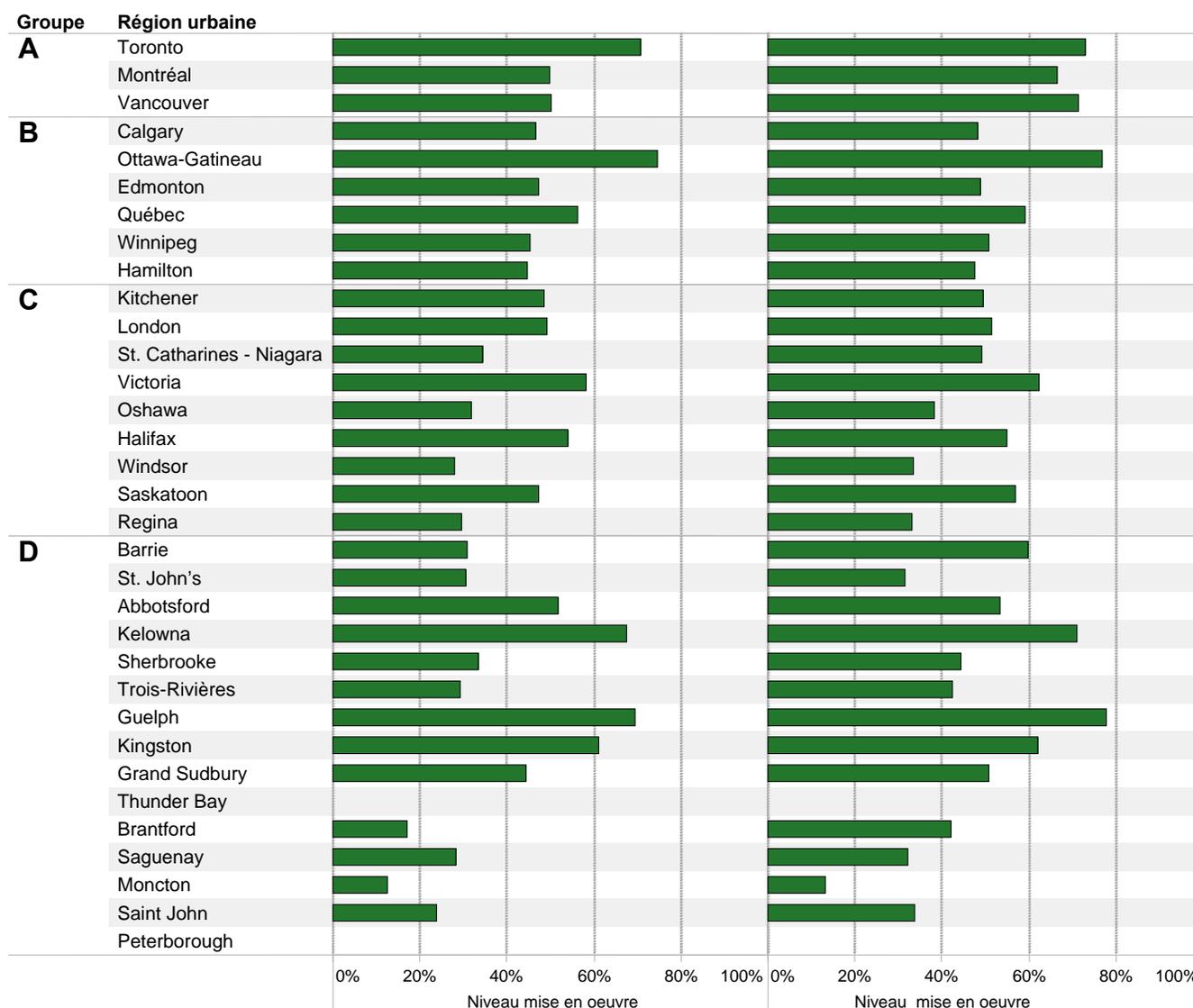


Figure 3.8 : Niveaux de mise en œuvre par ville, 2006

3.6 Tendances relatives à des initiatives précises

Parmi toutes les initiatives, les plus grands écarts qui ont été observés entre les régions urbaines concernant le niveau de mise en œuvre se rapportant aux cinq types d'initiatives suivantes :

- les mesures liées à la formation des cyclistes;
- la stratégie de transport des marchandises;
- les sites de chargement hors-rue requis en vertu des règlements de zonage;
- les stratégies de contrôle obligatoire des émissions polluantes;
- les services de jumelage en covoiturage.

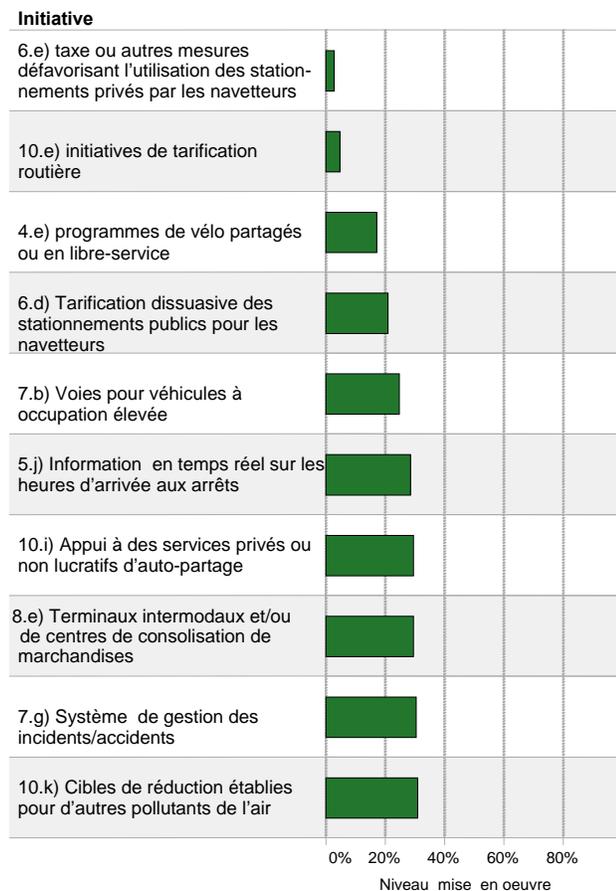


Figure 3.9 : Les dix initiatives les moins implantées, 2006

La Figure 3.9 indique les dix types d'initiatives ayant été les moins implantées. Il n'est pas surprenant de constater que trois des quatre dernières initiatives se rapportent à la tarification. En ce qui concerne le type d'initiatives le moins implanté, les initiatives de tarification routière, 48 % des répondants ont indiqué qu'il ne s'agissait pas d'une priorité et 17 % ont indiqué que ces initiatives étaient à l'étude.

La Figure 3.10 illustre les dix types d'initiatives les plus implantées, six d'entre elles se rapportant aux besoins des usagers particuliers. Même si les initiatives liées aux cibles de réduction des gaz à effet de serre sont absentes de cette liste, parmi toutes les questions du volet A qui étaient identiques en 2001 et en 2006, ces initiatives affichent la plus forte hausse du niveau de mise en œuvre parmi les régions urbaines qui avaient également répondu à la question en 2001.

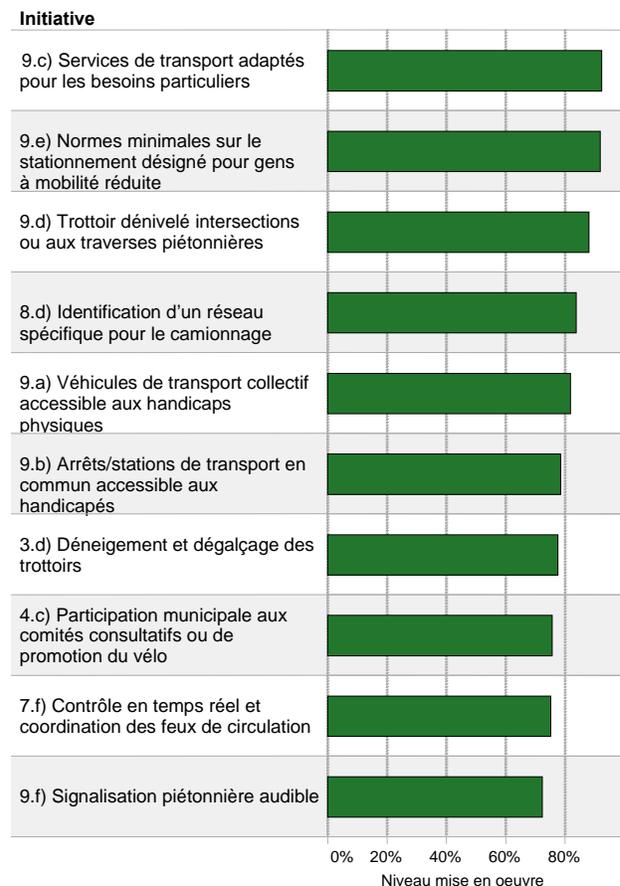


Figure 3.10 : Les dix initiatives les plus implantées, 2006

4. Structure urbaine

La structure urbaine influe de plusieurs façons sur la performance du système de transport et sur les orientations stratégiques connexes. Au niveau national, la distribution de la population et de l'emploi parmi les villes est intéressante puisque les villes qui ont une croissance plus rapide peuvent plus facilement faire en sorte que l'aménagement du territoire améliore l'efficacité des déplacements (et elles ont aussi de plus grandes obligations dans ce domaine). Au niveau régional, la distribution de la population et de l'emploi à l'intérieur d'une région urbaine est également importante en ce sens qu'elle influe fortement sur les patrons de déplacement. Au niveau local, les tendances liées au niveau et à la mixité de la population et de l'emploi dans le centre-ville et dans le secteur central sont intéressantes, puisque ces secteurs ont souvent fait face à de plus grands défis en matière de transport et aussi à de plus grandes possibilités dans ce domaine.

Les autres parties de ce chapitre portent sur certaines des principales tendances d'aménagement du territoire qui influent sur les modèles de déplacement, les comportements en matière de transport et les possibilités de mettre en place des transports plus durables en général. La Figure 4.1 indique la population totale des RMR pour les 33 régions urbaines, en précisant la partie de cette population qui demeure dans les RUE. L'annexe C fournit des données détaillées à ce sujet.



Figure 4.1 : Population des RMR et des RUE, 2006

4.1 Croissance de la population et de l'emploi

Tendances nationales

De 1996 à 2006, les 33 RMR visées par l'*Enquête sur les ITU* ont vu leur population augmenter de quelque 3,4 millions de personnes, soit environ 2 % par année. La majeure partie (42 %) de cette croissance est survenue dans les trois plus grandes RMR – Toronto, Montréal et Vancouver (voir la Figure 4.2). En général, depuis dix ans, on constate que les grandes villes ont une croissance plus rapide que les villes plus petites en termes de croissance absolue et en pourcentage. Du point de vue des transports, il s'agit d'un élément positif puisque les grandes villes ont des réseaux de transport en commun plus développés. Toutefois, comme nous l'expliquons ci-dessous, cela pose également un défi, puisque, en général, lorsque les villes deviennent plus grandes, les patrons de déplacement semblent se disperser davantage et leur longueur s'allonger.

En général, les tendances en matière d'emploi sont à l'image des tendances en matière de population à l'échelle nationale (voir la Figure 4.3). Toutefois, pour la période allant de 2001 à 2006, la plupart des régions affichent un taux de croissance de l'emploi plus rapide que le taux de croissance de la population. Ces résultats sont conformes aux tendances économiques et démographiques générales pour cette période, étant donné le taux de croissance plus rapide de la main-d'œuvre active comparativement à la population totale.

Tendances régionales

L'*Enquête sur les ITU* nous permet d'effectuer le suivi des changements dans le secteur de l'aménagement du territoire au sein de chaque région urbaine pour les géographies établies. Plusieurs modifications ont été apportées à l'enquête afin de permettre un suivi plus uniforme des tendances en matière de structure urbaine. Mais, surtout, les limites des RUE ont été rendues adaptables à la densité urbaine. Pour plusieurs indicateurs, lorsque cela est indiqué, les données sur la population et l'emploi ont été redressées de manière rétroactive pour les enquêtes précédentes, d'après les définitions des RUE de 2006.

Même si la question est souvent posée, il est difficile de déterminer si les régions urbaines font face à un « étalement urbain ». L'étalement urbain peut être défini de plusieurs façons, mais il s'agit essentiellement de l'étalement d'une région urbaine à des densités relativement peu élevées sur le territoire rural situé à la frange du territoire aménagé ou au-delà. De la perspective des transports, l'étalement urbain est problématique puisque les résidents et les employés y dépendent presque exclusivement des automobiles privées pour la plupart de leurs déplacements. De plus, si un développement majeur est effectué à l'extérieur des limites urbaines, cela peut nécessiter l'expansion des infrastructures de transport.

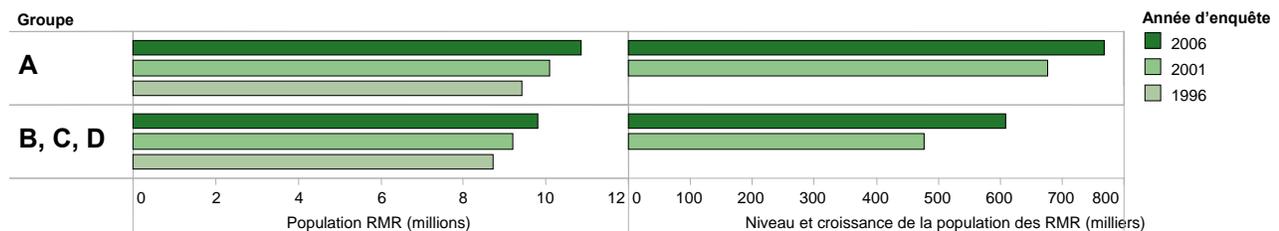


Figure 4.2 : Niveaux et croissance de la population des RMR, 1996-2006

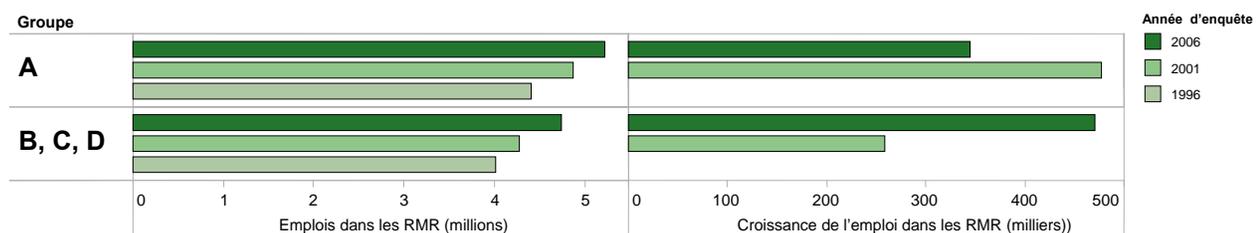


Figure 4.3 : Niveaux d'emploi et croissance des RMR, 1996-2006

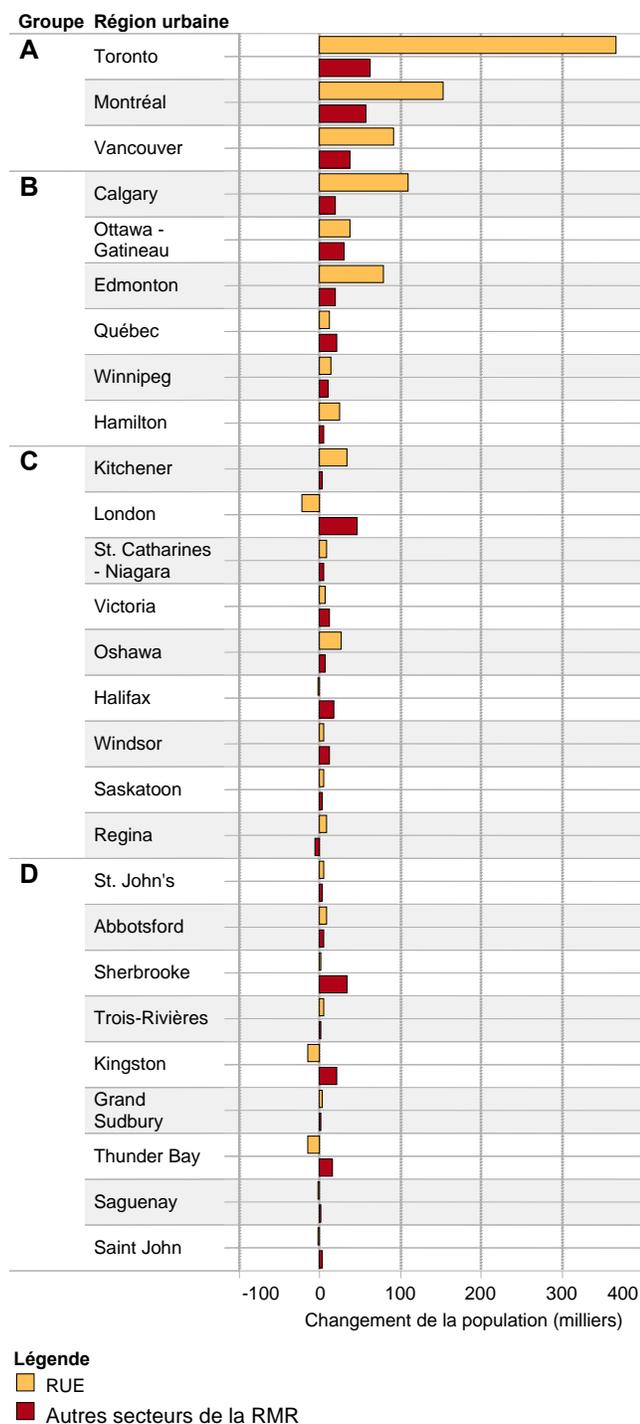


Figure 4.4 : Changement de la population des RUE et des autres secteurs des RMR, 2001-2006⁶

⁶ Voir la note en bas de page sur les changements apportés aux définitions des RMR. Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 2001.

La Figure 4.4 illustre l'ampleur de l'étalement des régions urbaines en indiquant les changements absolus de population des RUE par rapport aux changements survenus dans la zone située entre la RUE et la limite de la RMR (soit le reste de la RMR). Pour cette figure, les limites des RUE de 2006 ont été utilisées pour évaluer les populations des RUE de 2001. Dans presque tous les cas (sauf lorsque les limites des RMR ont été modifiées⁷), la majeure partie de la croissance de la population qui a été observée dans chaque région urbaine est attribuable à la croissance de la RUE. Par exemple, dans la RMR de Toronto, environ 85 % de la croissance de la population est survenue dans la RUE et seulement 15 % de cette croissance s'est produite dans les autres secteurs de la RMR. Des tendances semblables sont observées dans la plupart des grandes régions urbaines, ce qui suggère que les politiques mises en place pour restreindre l'expansion des limites urbaines commencent à porter fruit.

Nous avons fait un exercice semblable pour examiner les changements de l'emploi dans la frange urbaine. Toutefois, étant donné que les définitions des RUE reposent sur la densité de la population, les changements survenus dans les RUE de 2001 à 2006 semblaient biaiser certaines des comparaisons. Par conséquent, on examine plutôt ci-dessous l'évolution de l'emploi dans les CV.

⁷ Ci-dessous sont indiquées les modifications apportées aux définitions des RMR et des régions entre l'enquête de 2001 et celle de 2006, l'enquête de 2006 étant maintenant fondée sur les définitions de RMR couramment utilisées par Statistique Canada :

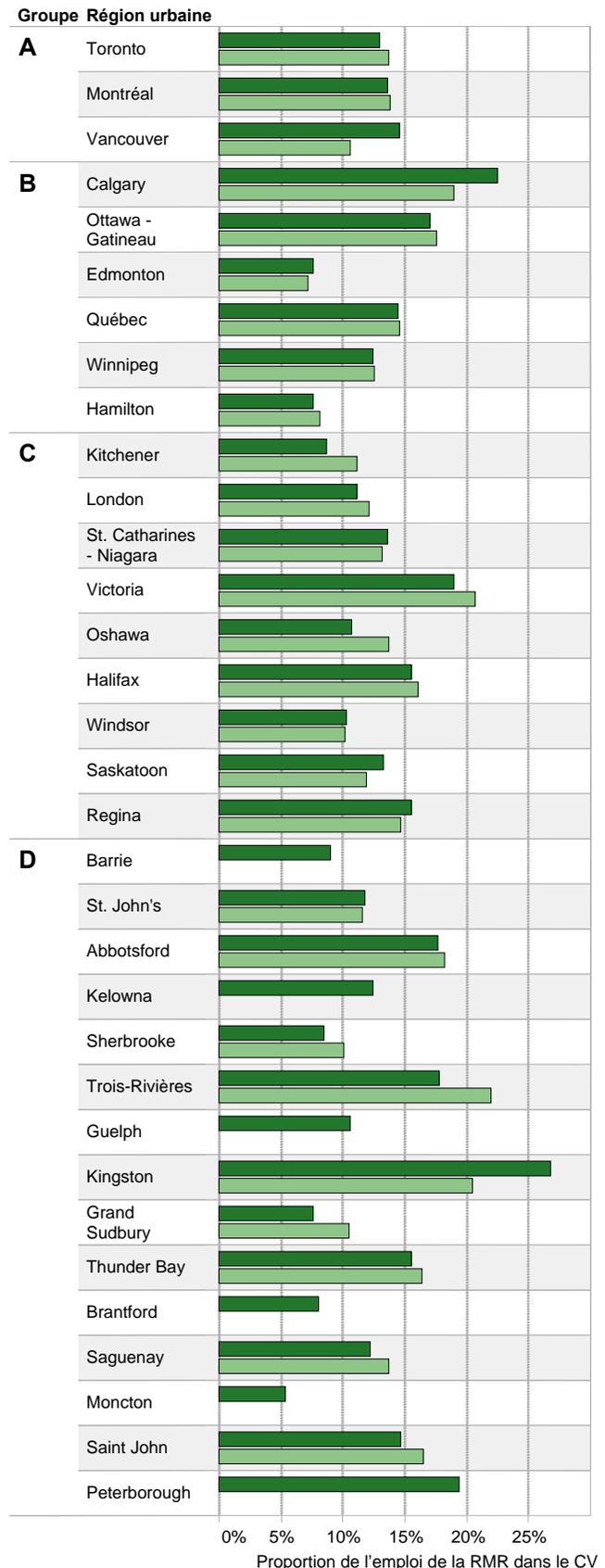
- Montréal : ajout des SDR de Verchères, L'Épiphanie, Coteau-du-Lac, Les Coteaux et Saint-Zotique dans la définition de 2006.
- Ottawa-Gatineau : ajout des SDR de Denholm et L'Ange-Gardien au Québec, et suppression des SDR de Kemptville et Casselman en Ontario à la suite de la fusion des municipalités rurales voisines.
- Québec : ajout de la SDR de Saint-Henri dans la définition de 2006.
- Winnipeg : ajout de la SDR de MacDonald dans la définition de 2006.
- London : ajout des SDR de Strathroy-Caradoc et Adelaide-Metcalfe dans la définition de 2006.
- Sherbrooke : ajout des SDR de Magog et Compton dans la définition de 2006.
- Grand Sudbury : expansion de la SDR du Grand Sudbury au nord-est et au sud-est de la région dans la définition de 2006.
-

Croissance de l'emploi et rôle du CV

Dans la plupart des régions urbaines, le centre-ville (CV) comporte la plus grande concentration d'emplois, soit habituellement de 10 à 20 % des emplois de la région, comme l'illustre la Figure 4.5. Il importe de souligner ici que les définitions des CV de Calgary et Edmonton ont été modifiées en 2006.

Depuis quelques années, le rôle joué par le CV en ce qui a trait à la croissance des nouveaux emplois diminue dans plusieurs régions urbaines, ce qui suggère une décentralisation de l'emploi. Les villes de Vancouver, Calgary et Kingston font toutefois exception, ces villes affichant une hausse de la proportion des emplois situés dans le CV.

L'ampleur absolue des changements qui sont survenus sur une longue période est illustrée à la Figure 4.6. Dans tous les cas, la croissance de l'emploi dans la RMR a largement surpassé celle observée dans le CV, et plus de la moitié des régions urbaines affichent une croissance peu élevée ou nulle de l'emploi dans le CV. Cette tendance a des incidences sur le transport en commun, puisque la plupart des réseaux de transport en commun mettent l'accent sur le CV. La décentralisation de l'emploi oblige les villes à trouver des façons d'élargir les secteurs desservis par le transport en commun et de concevoir des trajets plus directs vers les destinations d'emploi qui ne sont pas situées dans le CV.



Année d'enquête
 ■ 2006
 ■ 2001

Figure 4.5 : Proportion de l'emploi dans le CV, 2001-2006⁸

⁸ Les définitions du CV de Calgary et Edmonton ont été modifiées en 2006. Voir la note en bas de page sur les modifications apportées aux définitions des RMR. Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 2001.

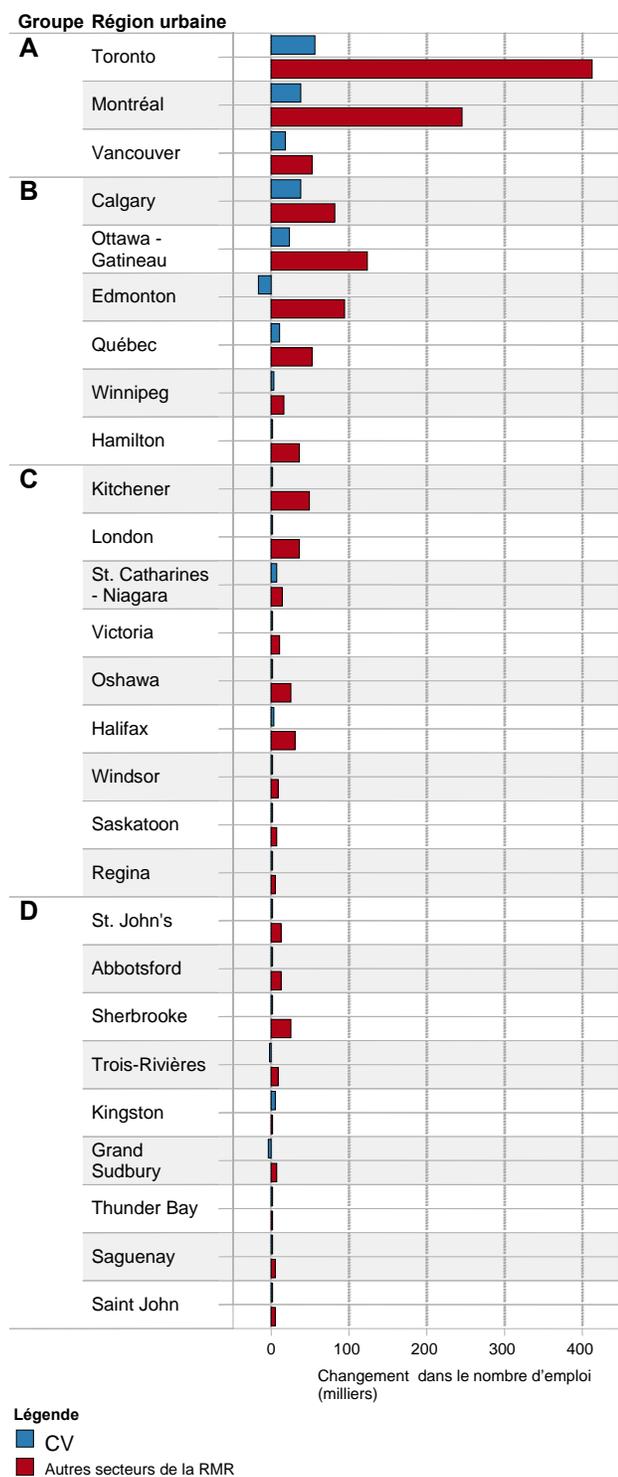


Figure 4.6 : Changement survenu dans l'emploi au CV par rapport aux autres secteurs de la RMR, 1996-2006⁹

⁹ Les définitions du CV de Calgary et Edmonton ont été modifiées en 2006. Voir la note en bas de page sur les modifications apportées aux définitions des RMR. Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 1996 et en 2001.

Croissance de la population et rôle du secteur central

Une des tendances observées dans quelques régions urbaines soulève un grand intérêt, soit l'augmentation apparente du développement résidentiel dans les secteurs centraux. La Figure 4.7 illustre les changements de population survenus dans les SC et dans les autres secteurs des RMR qui n'ont pas modifié leurs limites géographiques et qui étaient également des RMR au cours des années précédentes. Les données paraissant à la Figure 4.7 confirment cette tendance à la hausse du développement résidentiel dans les secteurs centraux de villes comme Vancouver et Toronto, dont la silhouette est parsemée de grues. À Toronto et à Vancouver, ainsi qu'à Victoria et à Regina, le taux de croissance de la population dans le secteur central est plus élevé que dans l'ensemble de la RMR. Toutefois, la plupart des RMR de la Figure 4.7 montrent un comportement inverse : le pourcentage de croissance dans les autres secteurs de la RMR est plus élevé que dans le secteur central.

De la perspective des transports, la croissance de la population des secteurs centraux est une tendance intéressante qui doit être surveillée de près. Dans de nombreuses régions urbaines, des politiques ont été mises en place pour promouvoir la croissance résidentielle près du centre-ville afin de réduire les déplacements vers le secteur central – c'est-à-dire que l'on suppose que les gens qui vivent au centre-ville travaillent aussi probablement au centre-ville et peuvent se rendre au travail à pied ou en vélo. Les personnes qui vivent dans un environnement de secteur central sont également plus aptes à profiter des nouvelles possibilités offertes comme les programmes d'auto-partage, ce qui réduit leur besoin de posséder une automobile. Dans certaines régions urbaines plus petites, les politiques qui encouragent les gens à vivre au centre-ville sont aussi perçues comme une façon de revitaliser les secteurs commerciaux et d'augmenter l'activité piétonnière.

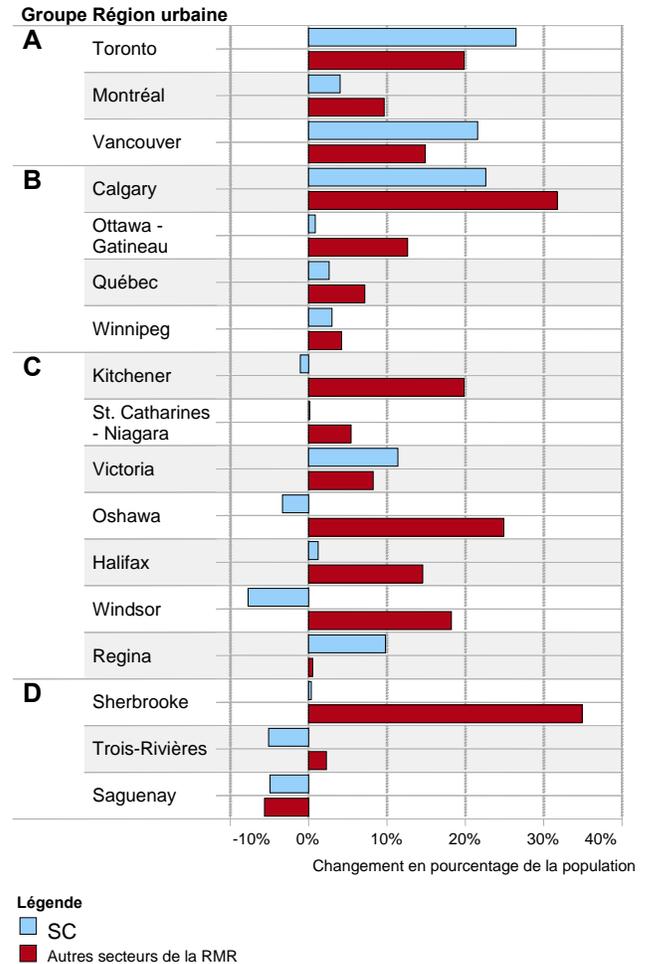


Figure 4.7 : Changement en pourcentage de la population de la SC par rapport aux autres secteurs de la RMR, 1996-2006¹⁰

¹⁰ Edmonton, Hamilton, London, Saskatoon, St. John's, Abbotsford, le Grand Sudbury, Kingston, Thunder Bay et Saint John ont modifié la définition de leur SC en 2006. Voir la note en bas de page sur les modifications apportées aux définitions des RMR. Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 1996 et en 2001.

4.2 Densités urbaines

En 1993, un des principes clés de la *Nouvelle vision des transports urbains* de l'ATC prévoyait de plus fortes densités et une occupation des sols plus diversifiée, un principe toujours pertinent aujourd'hui. Ce principe, tel que stipulé dans la Vision, « permettra de moins dépendre de la voiture particulière, de raccourcir la longueur des trajets et de favoriser la marche, la bicyclette et les transports en commun. »

Il est à noter que pour la Figure 4.8 et la Figure 4.9, les limites des RUE de 2006 ont été utilisées pour évaluer la population et l'emploi des RUE de 2001.

Comme l'illustre la Figure 4.8, la densité urbaine en 2006 variait de 4 000 résidents plus emplois par km² à Toronto à 540 résidents plus emplois par km² à Thunder Bay. Bien que la densité urbaine ne semble pas être directement liée à la taille de la ville, il existe une différence marquée entre les grandes régions (groupes A à C) et les régions urbaines plus petites (groupe D), puisque toutes les RUE des groupes A à C ont une densité urbaine supérieure à 1 000 résidents plus emplois par km².

Dans l'ensemble, la Figure 4.8 indique une hausse de la densité urbaine de 2001 à 2006 pour presque toutes les RMR; London, Thunder Bay et Kingston affichent toutefois une baisse de cette densité. La RUE de Toronto continue d'avoir la densité d'emplois la plus élevée (1 330 emplois par km²) et la densité de population également la plus élevée (2 670 personnes par km²). À l'opposé, toutes les autres RMR ont des densités d'emplois inférieures à 1 000 emplois par km² et des densités de population inférieures à 2 000 personnes par km².

Les changements relatifs survenus dans les densités de population et d'emplois des RUE sont illustrés à la Figure 4.9. Kitchener et Trois-Rivières ont connu les grandes hausses de densité d'emplois dans la RUE, soit des hausses supérieures à 40 % dans les deux cas. Les villes de London, Halifax, Sherbrooke, Kingston, Thunder Bay, Saguenay et Saint John ont, quant à elles, connu une baisse de la densité d'emplois dans la RUE. Bon nombre des autres RMR affichent un changement des densités d'emplois et de population dans les RUE de moins de 20 %. Dans la majorité des RMR, surtout dans les grandes RMR des groupes A à C, le taux de croissance de la densité d'emplois est plus élevé que les taux de croissance de la densité de population. Dans certains cas, il est même deux fois plus élevé.

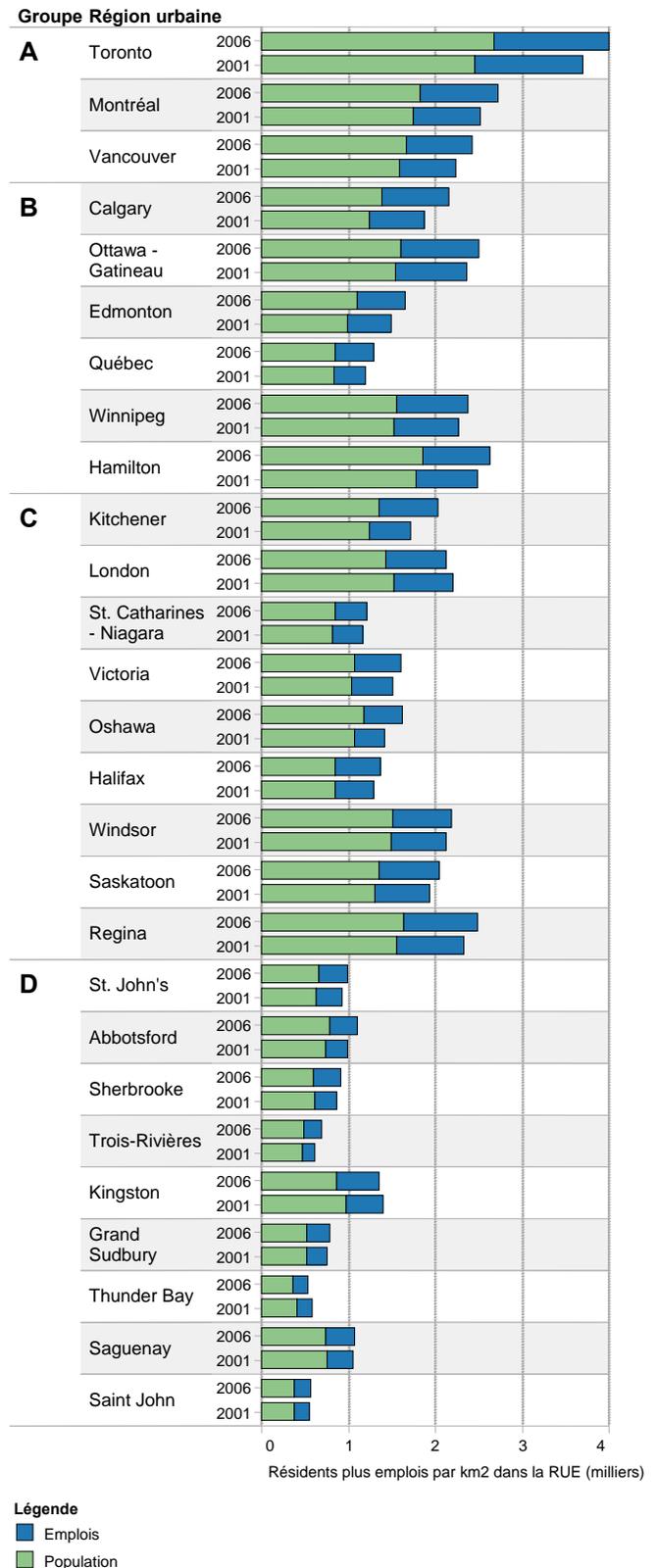
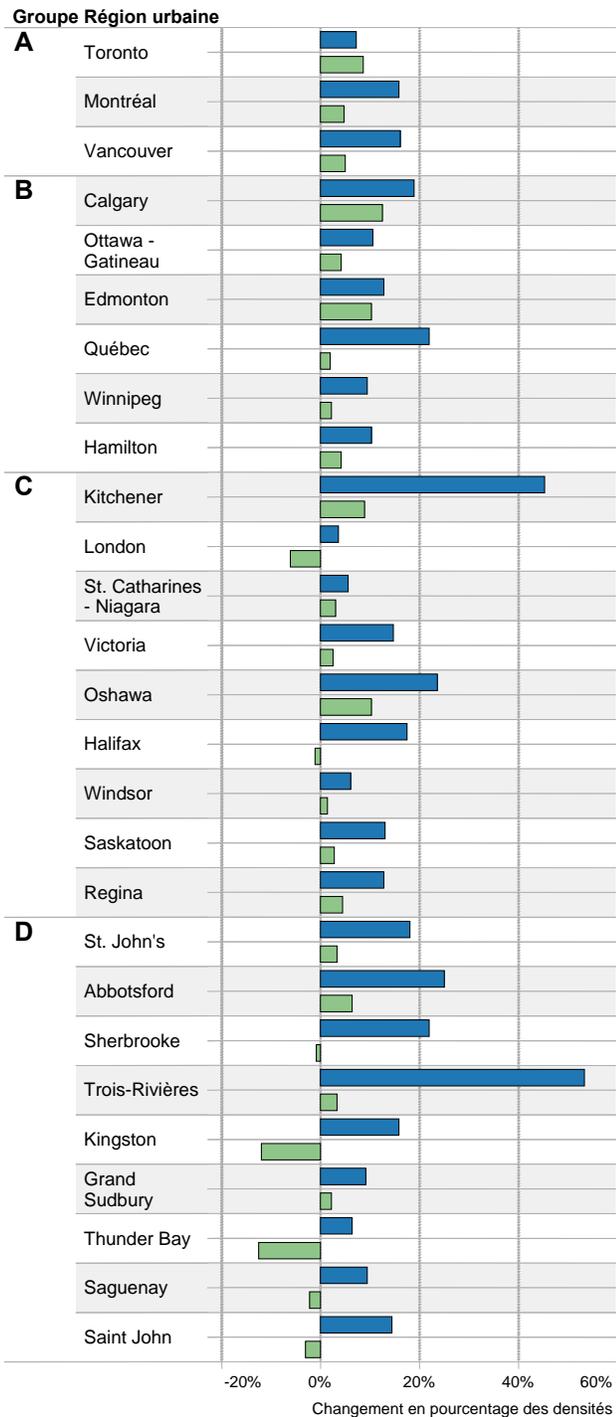


Figure 4.8 : Densité urbaine des RUE (population + emplois), 2001-2006¹¹

¹¹ Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 2001.



Légende
■ Emplois
■ Population

Figure 4.9 : Changement en pourcentage des densités des RUE, 2001-2006¹²

¹² Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 2001.

5. Activités et impacts dans le secteur des transports

5.1 Déplacements

La Figure 5.1 indique le nombre quotidien de déplacements par résident. Les données sur les déplacements varient considérablement d'une région à l'autre, en partie en raison des différentes méthodes utilisées pour définir un déplacement et pour effectuer les enquêtes sur les déplacements. Habituellement, les enquêtes sur les déplacements et les modèles de la demande de transport utilisés pour produire ces données ont tendance à sous-représenter les déplacements non motorisés. Il n'est donc pas surprenant de constater que les régions urbaines qui affichent des taux de déplacement plus bas sont aussi celles qui affichent des parts modales moins élevées pour les modes non motorisés. Les tendances sont donc difficiles à cerner, mais les villes de Vancouver et London ont des taux de déplacements constamment en baisse, tandis qu'ils sont en légère hausse à Toronto.

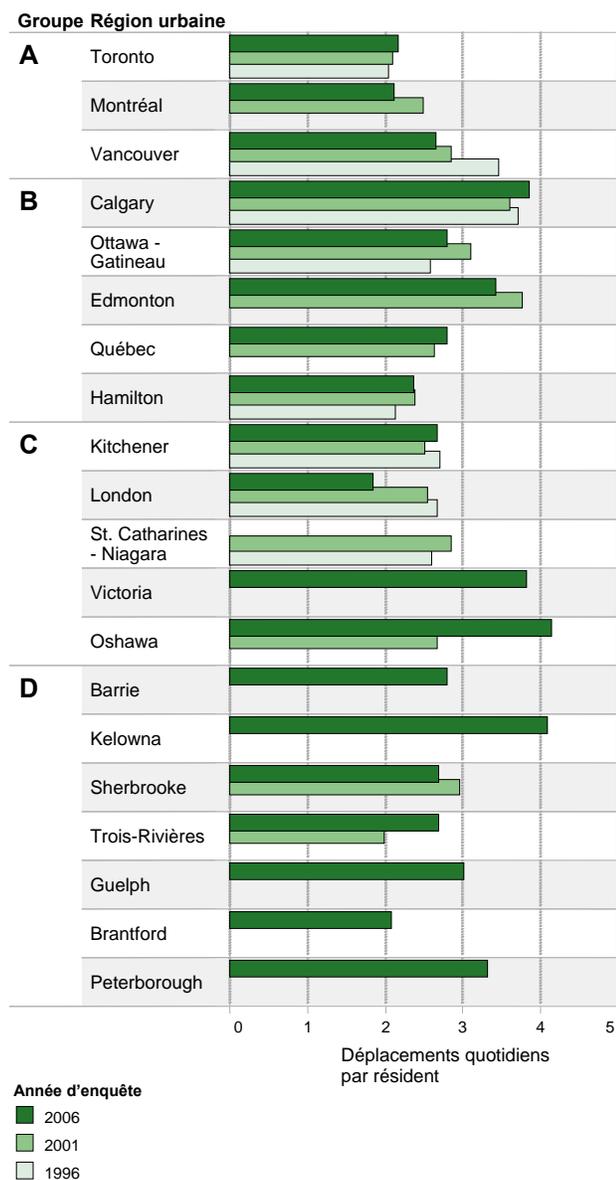


Figure 5.1 : Déplacements quotidiens dans la RUE, par résident, 1996-2006¹³

La longueur des déplacements domicile-travail pour les RMR provient des données de recensement de 2006 de Statistique Canada. Ces distances paraissent à la Figure 5.2. Toronto, Oshawa et Barrie se démarquent par la distance médiane élevée de leurs migrations journalières, qui, dans le cas d'Oshawa, correspond à plus de 10 km. À mesure que l'urbanisation de faible densité se poursuit, la plupart des RMR montrent une augmentation constante des distances de navette, en particulier St. Catharines - Niagara, Oshawa, Windsor et Saguenay. Il est à noter que Vancouver, Victoria, Abbotsford, Sherbrooke et Saint John (N.-B.) affichent une tendance à la baisse dans ce domaine.

La Figure 5.3 indique la distance médiane des migrations journalières dans chaque RUE, d'après les données fournies par les répondants. Les distances médianes des migrations journalières fournies pour les RUE sont beaucoup moins cohérentes que celles obtenues pour les RMR, révélant des tendances très différentes. Pour de nombreuses RMR, les écarts considérables observés d'une année d'enquête à l'autre suggèrent des incohérences dans la compilation des données.

¹³ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les RUE omises. Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 1996 et en 2001. Québec n'avait pas participé à l'enquête de 1996.

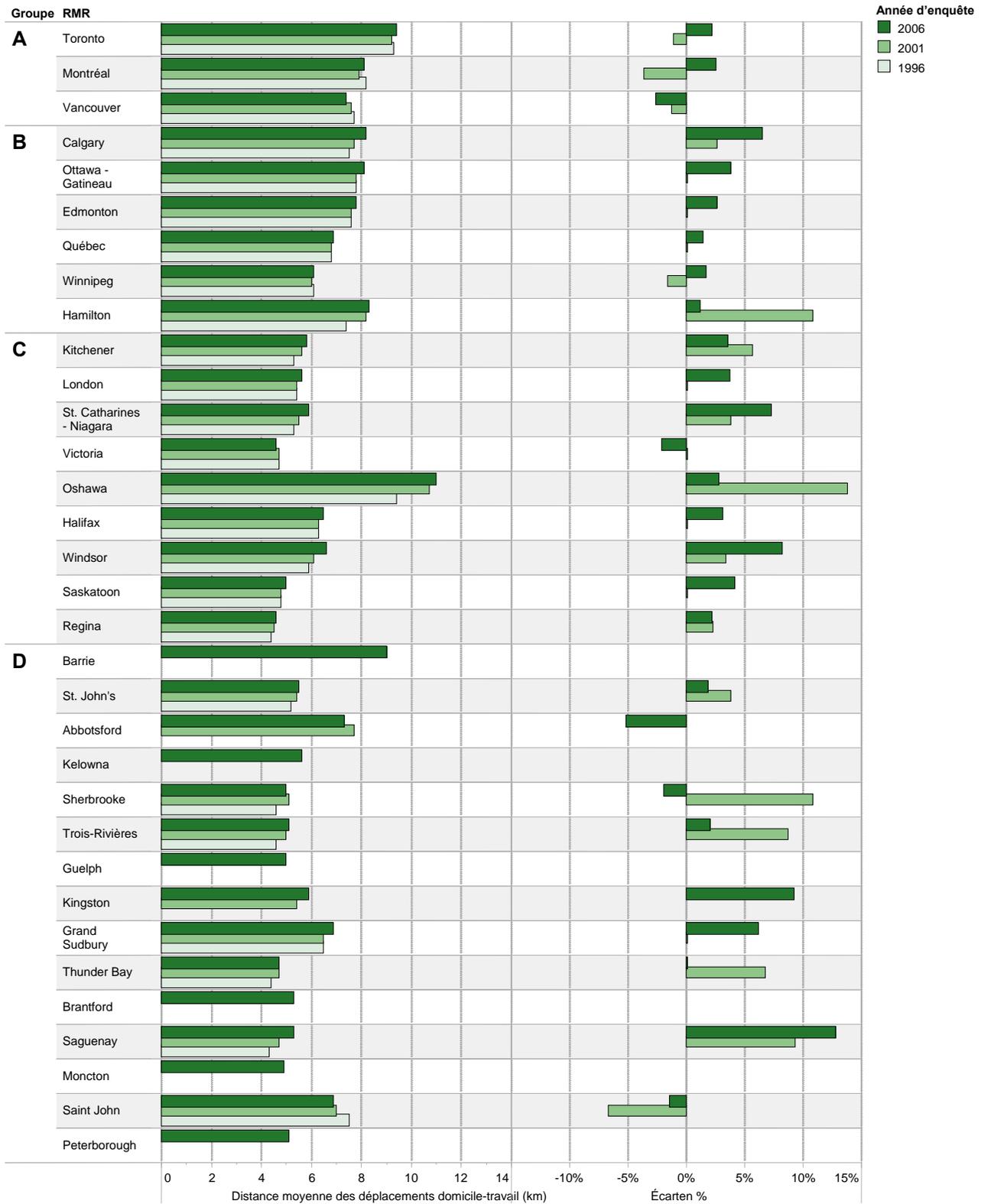


Figure 5.2 : Distance médiane des déplacements domicile-travail dans les RMR, 1996-2006 ¹⁴

Source : Statistique Canada

¹⁴ Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 1996 et en 2001.

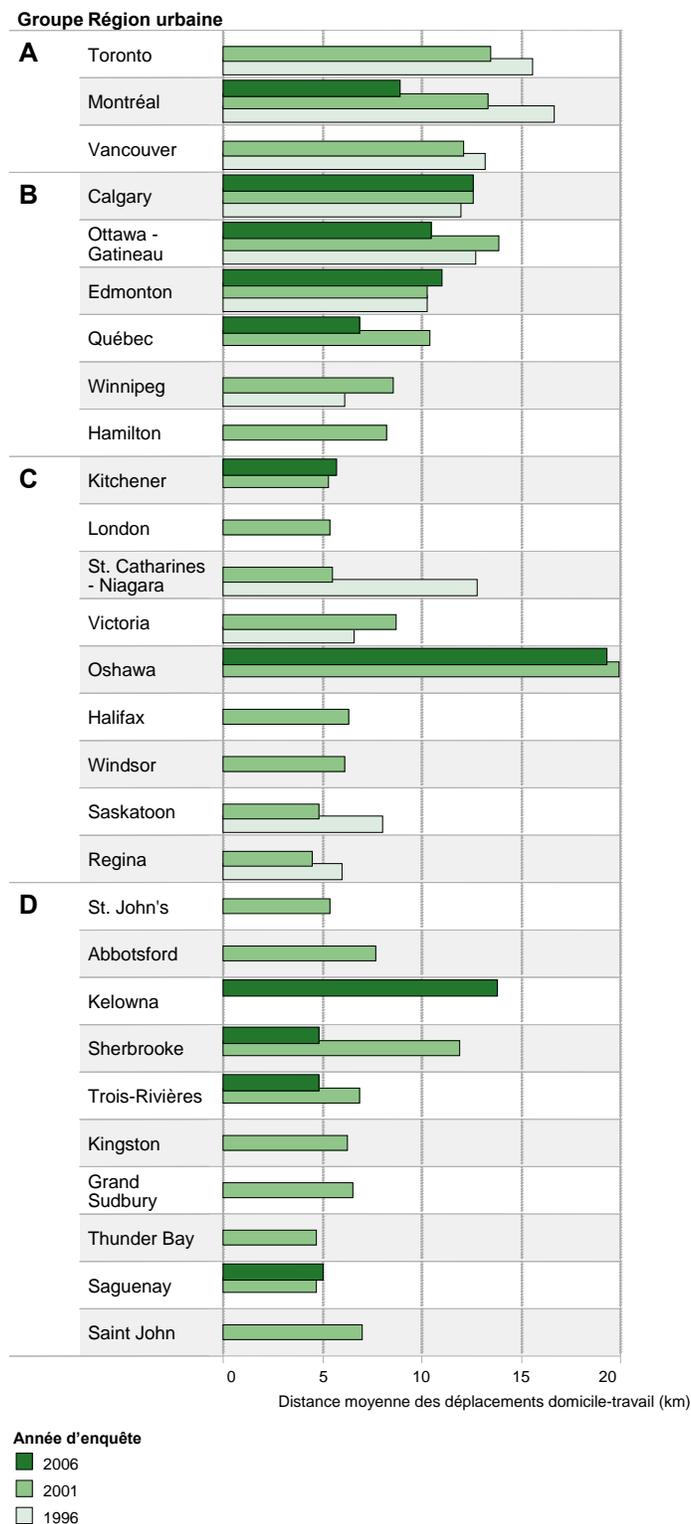


Figure 5.3 : Distance médiane des déplacements domicile-travail dans les RUE, 1996-2006¹⁵

¹⁵ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les RUE omises. Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 1996 et en 2001. Québec n'avait pas participé à l'enquête de 1996.

5.2 Parts modales

La Figure 5.4 indique les parts modales pour les déplacements journaliers dans les RUE en 2006. Pour cette figure et pour la Figure 5.5, la part modale de l'automobile comprend la part modale attribuée à la catégorie « Autres ((taxi, motocyclette, etc.) » par les régions urbaines.

Comme prévu, les grandes régions urbaines affichent la part modale la plus élevée pour le transport en commun, mais les régions plus petites d'Ottawa-Gatineau et de Winnipeg ont également des niveaux relativement élevés d'utilisation du transport en commun (voir la Figure 5.4). Les régions de Victoria et de Calgary semblent afficher les niveaux les plus élevés de marche et de cyclisme, soit environ 15 pour cent. Toutefois, les définitions des déplacements à pied et à vélo varient considérablement dans les données des différentes régions. La comparaison des niveaux de transport actif entre les différentes régions urbaines s'avère donc problématique.

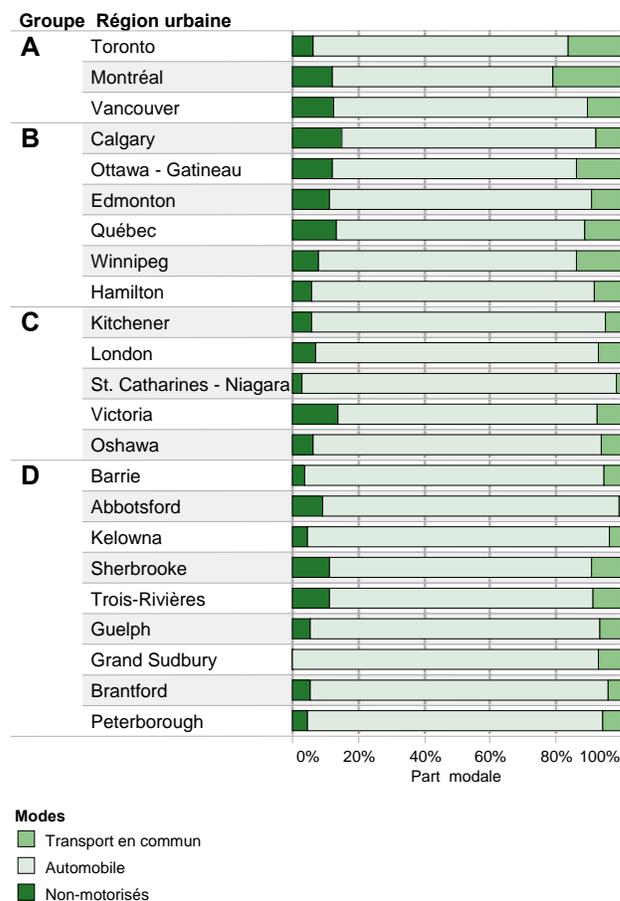


Figure 5.4 : Parts modales pour les déplacements journaliers dans les RUE (24 h), 2006¹⁶

¹⁶ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les RUE omises.

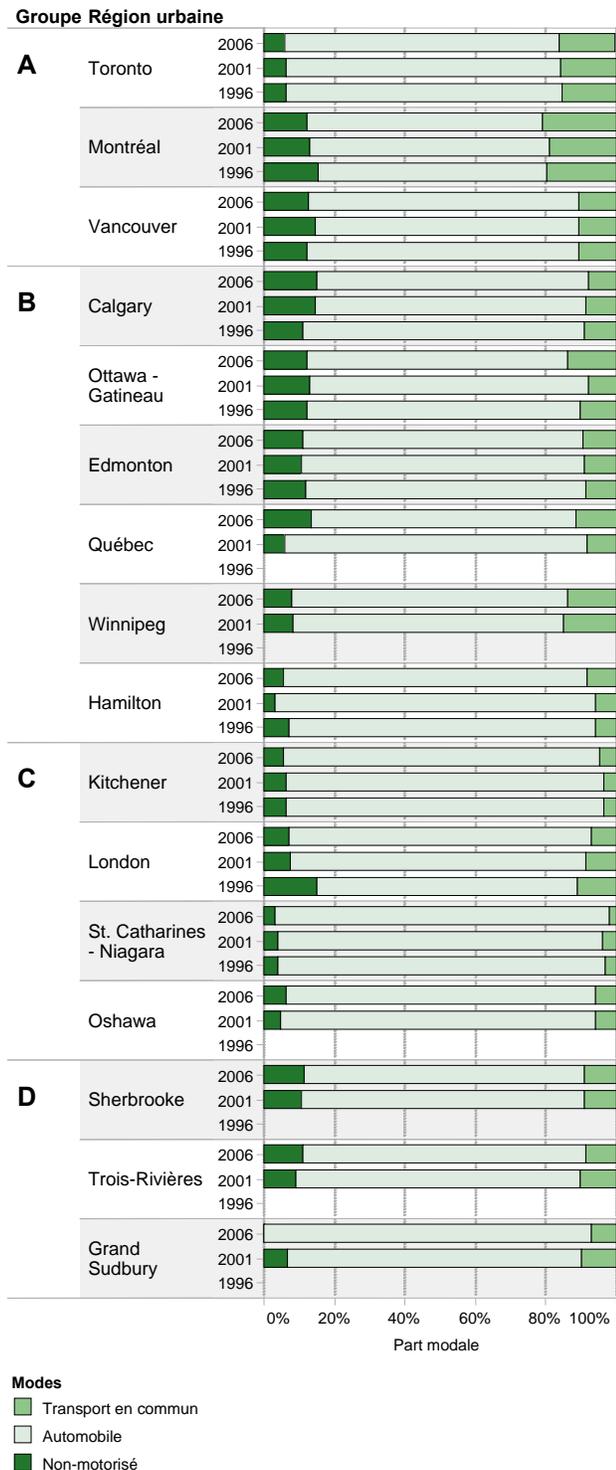


Figure 5.5 : Parts modales pour les déplacements journaliers dans les RUE (24 h), 1996-2006¹⁷

La Figure 5.5 illustre les tendances des régions urbaines qui ont des données historiques sur la part modale du transport en commun au niveau de la RUE. Ces tendances varient d'une région urbaine à l'autre, la plupart des petites régions urbaines (groupes C et D) affichant une baisse ou une modification marginale de la part modale du transport en commun. Kitchener est la seule région urbaine dans ces deux groupes qui a connu une hausse visible de la part modale du transport en commun. Parmi les grandes régions urbaines, celles de Toronto, Montréal, Ottawa-Gatineau, Edmonton, Québec et Hamilton affichent une légère augmentation de la part modale du transport en commun.

En ce qui a trait à la part modale du transport non motorisé dans les RUE, seules les régions de Calgary, Québec, Oshawa, Sherbrooke et Trois-Rivières ont connu une hausse des niveaux de transport actif au cours des 5 à 10 dernières années. Hamilton a toutefois doublé sa part modale de la marche et du vélo par rapport à 2001.

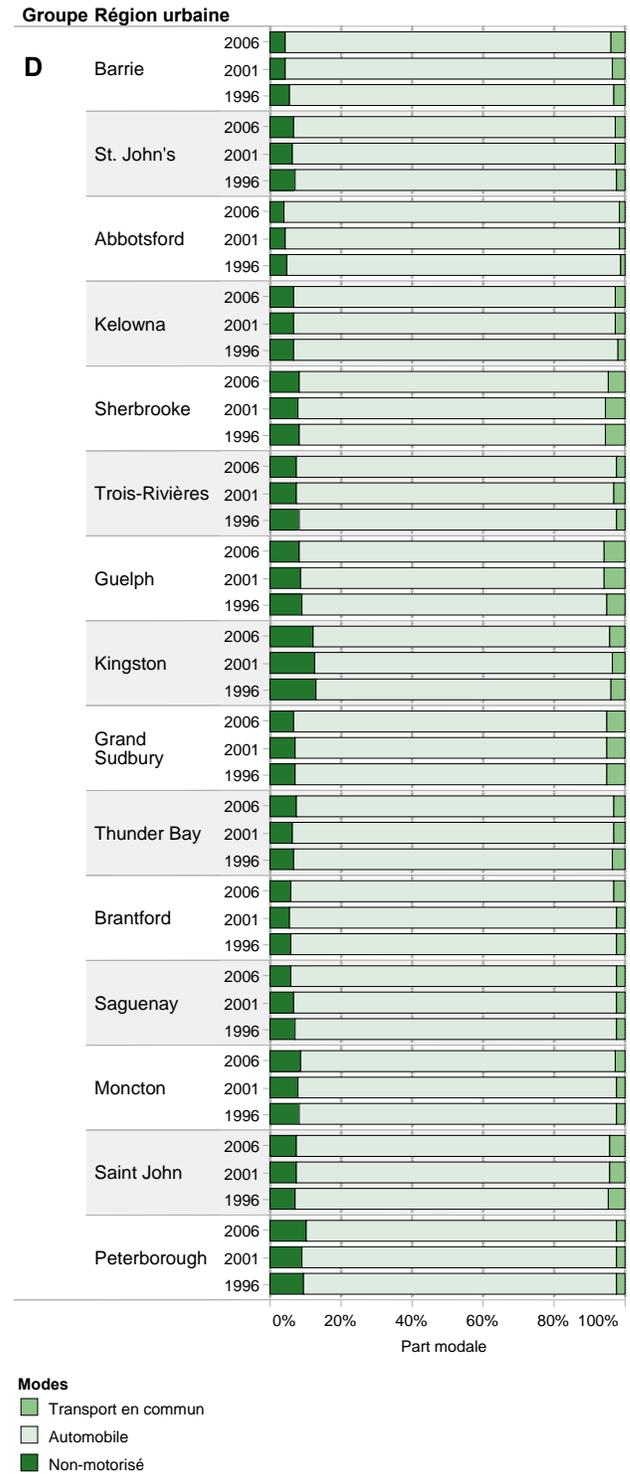
Les données de recensement pour les RMR qui proviennent de Statistique Canada¹⁸ (voir la Figure 5.6) indiquent que la part modale du transport actif dans ces régions est demeurée plutôt stable, les régions de Victoria, Halifax et Kingston enregistrant les plus fortes hausses, soit 17 %, 11 % et 13 % respectivement. Victoria a également connu la plus forte hausse par rapport au pourcentage de 15 % de 2001. Toutefois, les données des RMR sur les déplacements domicile-travail de la Figure 5.6 indiquent que seuls des changements modestes sont survenus dans la part modale du transport en commun par rapport à 2001. Il est donc clair que l'automobile demeure le mode dominant pour les déplacements dans les RMR.

¹⁷ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les RUE omises. Québec n'avait pas participé à l'enquête de 1996.

¹⁸ Données sur le principal mode de transport pour les déplacements domicile-travail. Tableau du recensement sur la population active occupée par mode de transport et lieu de résidence – échantillon de 20 %.



Figure 5.6 : Parts modales des déplacements domicile-travail dans les RMR, 1996-2006¹⁹



Source : Statistique Canada

¹⁹ Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 1996 et en 2001.

Comme on pouvait l'anticiper, il est clair que l'automobile a un rôle moins grand dans les CV des centres urbains les plus denses (voir la Figure 5.7). La part modale de l'automobile pour les déplacements effectués en 2006 au sein des CV correspond à moins de 50 % de tous ces déplacements dans les cinq régions urbaines les plus peuplées seulement (Toronto, Montréal Vancouver, Calgary et Ottawa-Gatineau); la part modale de l'automobile est plus grande dans les CV de RMR plus petites, soit de l'ordre de 80 à 90 % pour les RME des groupes C et D, comme l'indique la Figure 5.7. Toronto et Montréal, en particulier, affichent un taux élevé d'utilisation du transport en commun au CV. Dans les deux cas, ce taux est plus élevé qu'en 2001. Dans les autres CV, la part modale du transport en commun demeure identique au niveau de 2001. Une fois de plus, la comparaison des parts modales du transport actif dans les différentes régions pose certains problèmes, ce qui est confirmé par le fait que les centres urbains achalandés de Toronto et Montréal signalent une part modale du transport non motorisé d'environ 10 % seulement. Toutefois, certaines tendances intéressantes ressortent. Ottawa-Gatineau, Edmonton et Québec affichent des hausses très importantes des taux de transport actif au sein de leur CV.

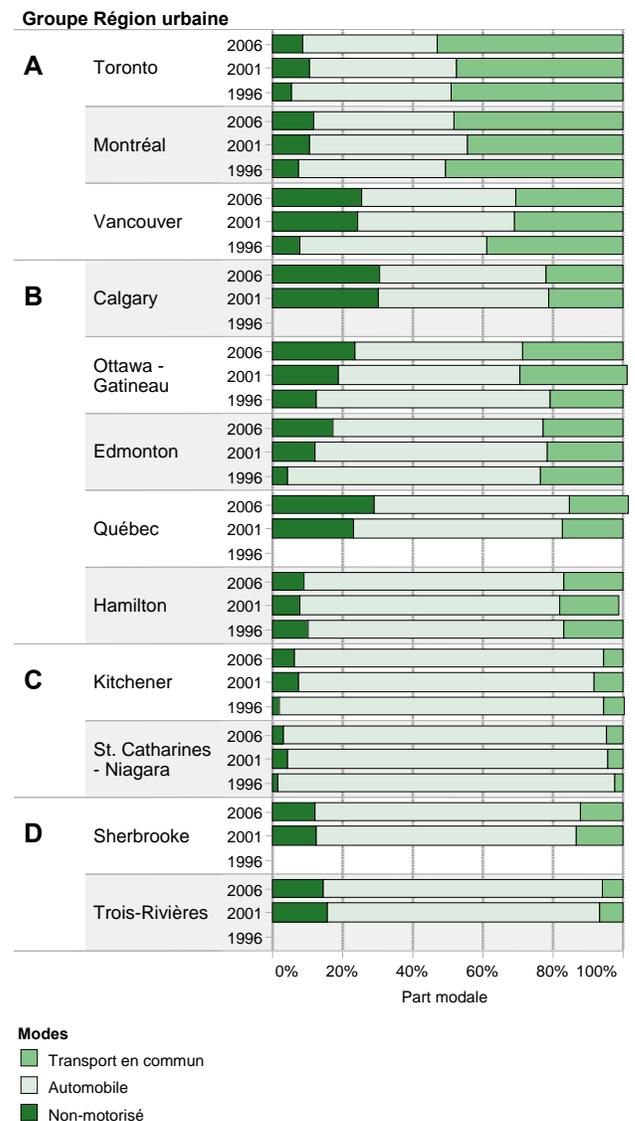


Figure 5.7 : Parts modales des déplacements journaliers dans les CV (24 h), 1996-2006²⁰

²⁰ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les RUE omises. Québec n'avait pas participé à l'enquête de 1996.

5.3 Sécurité

Malgré une faible baisse du taux de blessures et décès par résident dans toutes les régions urbaines qui ont participé à l'enquête, les données de 2006 suggèrent qu'il a connu une hausse significative depuis 2001 (voir la Figure 5.8), même si ces données ne comprennent pas la région urbaine de Toronto. Au-delà des conséquences dévastatrices de ces accidents, ces derniers représentent également un fardeau économique très réel qui est assumé par tous les Canadiens. D'après les données nationales agrégées de 2004 et sans aucune donnée sur les blessures et décès de la route pour Toronto, ces accidents représentent en 2006 des coûts directs et indirects de 306 millions de dollars.²¹

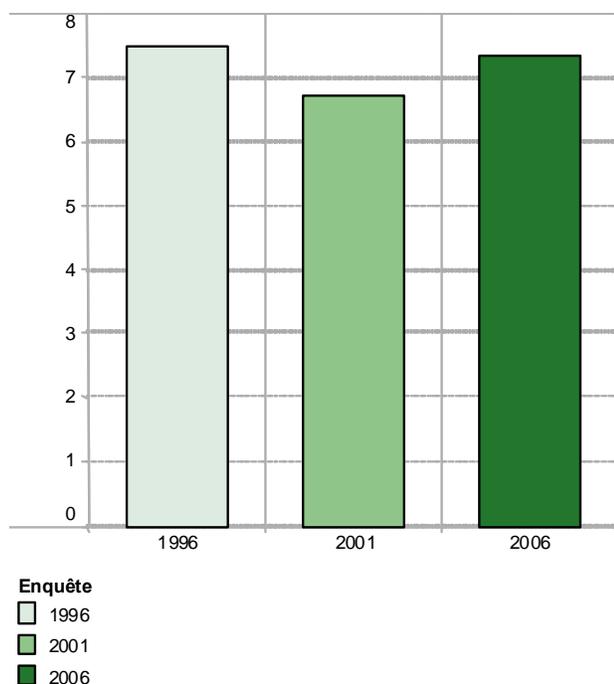


Figure 5.8 : Blessures et décès par 1000 résidents

Les blessures par 1000 véhicules-kilomètres en 2006 paraissent à la Figure 5.9. Comme l'indiquaient également les enquêtes précédentes sur les ITU, les blessures, et particulièrement les décès, varient considérablement d'une région urbaine à l'autre. En 2006, ce taux était de 0,05 blessure seulement par 1000 véhicules-km à St. Catharines – Niagara, mais il atteignait 1,3 à Vancouver (voir la Figure 5.10). Toutefois, la comparaison des statistiques sur les blessures entre les régions urbaines et les provinces est

particulièrement influencée par des enjeux méthodologiques, puisque les définitions des blessures et les exigences de signalement des données diffèrent. Les statistiques sur les décès sont moins influencées par ces enjeux méthodologiques, mais les cas sont peu nombreux. Il est donc difficile de définir toute tendance claire entre les régions urbaines et les années d'enquête.

La comparaison des blessures par véhicule-km entre les régions urbaines qui ont des données chronologiques stables révèle que les blessures par véhicule-km semblent, dans la plupart des cas, demeurer stables ou diminuer, sauf à Vancouver, Kitchener, Saskatoon et Regina (voir la Figure 5.10). Pour Vancouver, le total de 2006 est tellement plus élevé que celui des années précédentes qu'il est probablement attribuable à des incohérences méthodologiques puisque les données de 2006 se rapportent à la région du Grand Vancouver et de la vallée Fraser, un secteur beaucoup plus grand que celui situé à l'intérieur des limites de la région.

²¹ Coûts redressés en dollars de 2006. Les coûts par accident proviennent de SMARTRISK (2009) *The Economic Burden of Injury in Canada*. [Consultation en ligne le 23 septembre 2009 à : <http://www.smartrisk.ca/>]

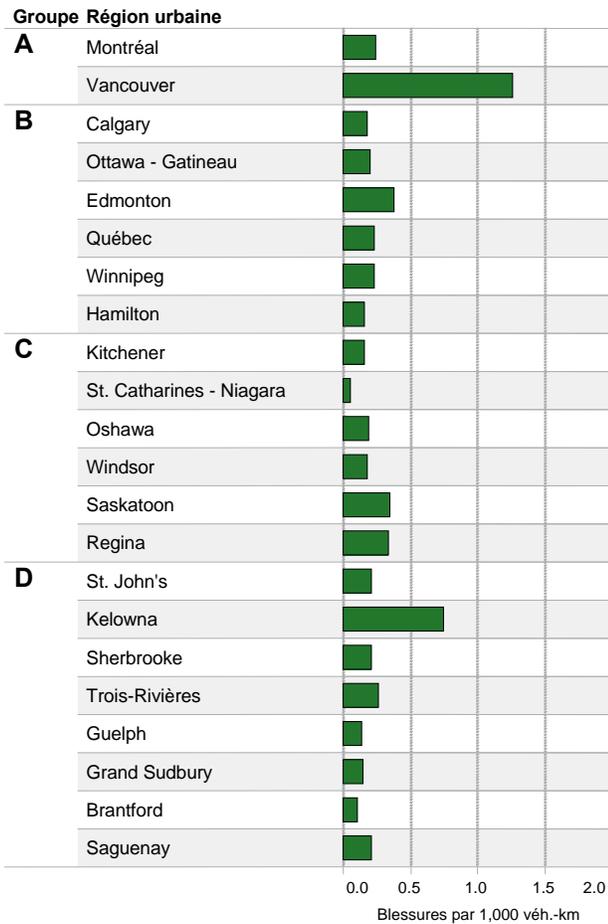
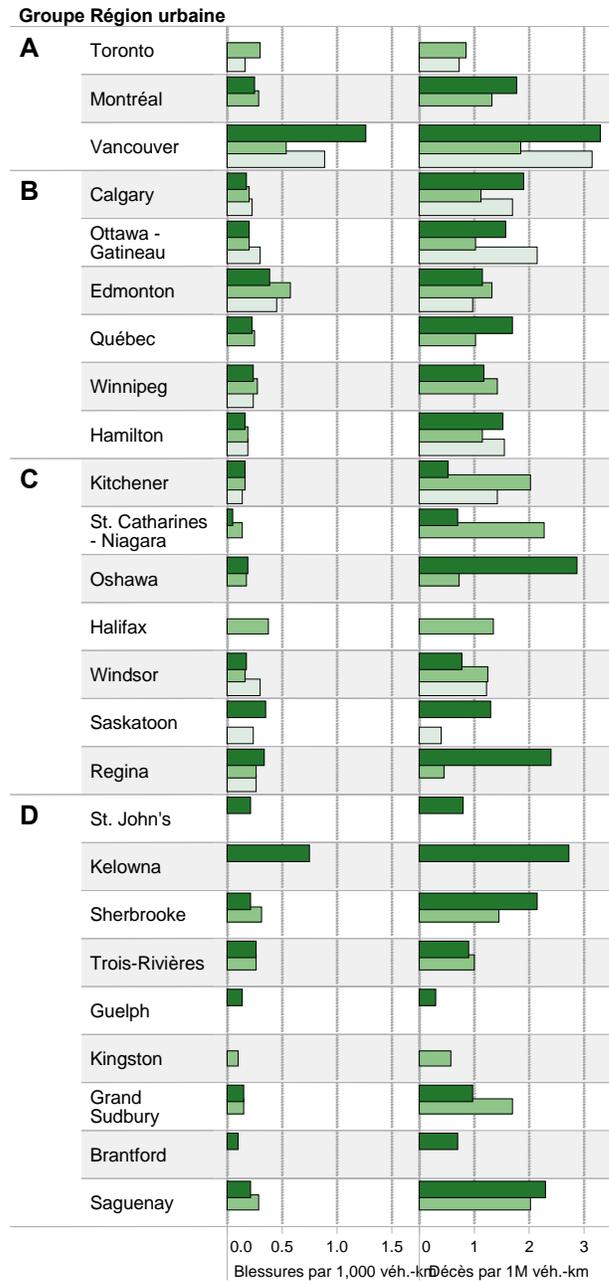


Figure 5.9 : Blessures par 1000 véhicules.-km dans les RUE, 2006²²



Année d'enquête
 ■ 2006
 ■ 2001
 ■ 1996

Figure 5.10 : Blessures et décès par véh.-km dans les RUE, 1996-2006²³

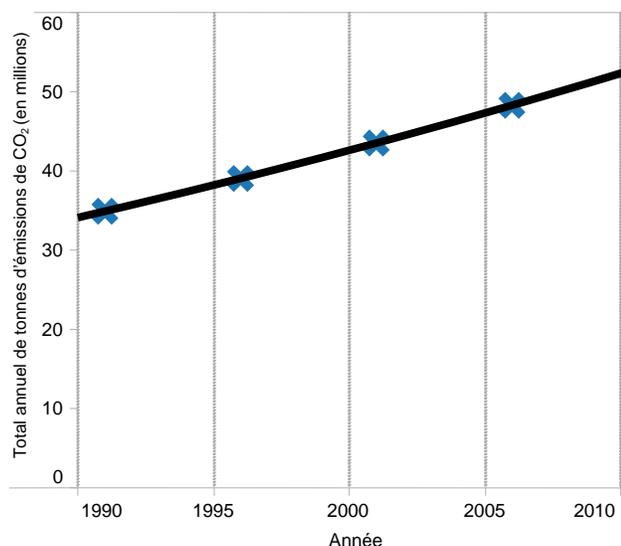
²²Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les RUE omises.

²³Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les RUE omises. Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 1996 et en 2001.

5.4 Énergie et environnement

Comme dans les enquêtes précédentes, la consommation de carburant est la principale variable utilisée dans la présente enquête pour faire le suivi de la consommation énergétique dans le secteur des transports. Cette variable présente une bonne corrélation avec les émissions de CO₂. Le dioxyde de carbone est de loin le gaz à effet de serre le plus important du secteur des transports, car il est responsable d'environ 80% des effets de serre totaux découlant de ce secteur.

Environnement Canada estime que le secteur des transports est à l'origine de 29 % de la hausse des gaz à effet de serre (GES) provenant des activités humaines au Canada depuis 1990, le transport de passagers étant de loin le secteur qui a le plus contribué à cette hausse²⁴. Même si l'efficacité des moteurs des véhicules légers s'est beaucoup améliorée, les gains réalisés grâce à cette efficacité ont été neutralisés par la popularité des véhicules utilitaires sport, le mode de livraison juste-à-temps des camions lourds et l'augmentation du nombre de chevaux-vapeur moyen des véhicules privés. Les émissions de CO₂ continuent donc d'augmenter, comme l'illustre la figure 5.11.



Source : Kent Marketing

Figure 5.11 : Émissions totales de CO₂ liées aux transports

La Figure 5.12 indique la consommation quotidienne de carburant par résident et le nombre de tonnes d'émissions de CO₂ produites par année,

²⁴ Environnement Canada (2001), Estimations des émissions de gaz à effet de serre de 1990 à 2001 pour le Canada. http://www.ec.gc.ca/pdb/ghg/inventory_report/2008_trends/trend_s_fra.cfm#toc_annex_1 [consulté le 22 septembre 2009]

par résident. Les données sur la consommation de carburant proviennent de Kent Marketing pour chaque année d'enquête²⁵. Le nombre de tonnes d'émissions de CO₂ produites par année a été évalué à l'aide d'un facteur de conversion de 2,385 kg de CO₂ par litre d'essence.²⁶

Même si la plupart des régions urbaines affichent une hausse constante des émissions de CO₂ liées aux transports, la Figure 5.12 démontre que plusieurs d'entre elles affichent une baisse dans ce domaine en 2006 : Calgary, Victoria, Regina, Sherbrooke, Thunder Bay et Saint John. Les émissions par résident à Oshawa, Halifax, Windsor et le Grand Sudbury semblent avoir considérablement augmenté.

Les émissions relatives des diverses régions urbaines n'ont pas beaucoup changé depuis l'enquête de 2001, les résidents de Victoria produisant toujours la moins grande quantité, par résident, d'émissions de CO₂ liées aux transports, soit 1,5 tonne métrique. Ils sont suivis de près par les résidents des régions de Vancouver et Montréal. Les résidents des plus petites régions urbaines comme Oshawa, Abbotsford et Barrie semblent produire la plus grande quantité d'émissions de CO₂ par résident, soit 2,7, 2,9 et 3,6 tonnes métriques respectivement.

Malgré les réductions d'émissions de GES produites dans quelques régions urbaines, les émissions par résident ont, dans l'ensemble continué d'augmenter. Ces émissions, combinées à l'augmentation de la population, ont engendré une hausse continue des émissions totales. La Figure 5.11 montre une estimation du total des émissions de GES liées aux transports pour les 33 RMR et pour les quatre années d'enquête, ainsi qu'une projection pour l'année 2010. Même si les tendances semblent s'être améliorées par rapport aux prévisions précédentes, ces régions urbaines se situent maintenant à 44,1 % **au-dessus** des niveaux de 1990, ce qui est grandement inférieur à l'objectif de Kyoto, qui était de 6 % **au-dessous** des niveaux de 1990.

²⁵ Les données sur les ventes de carburant sont recueillies pour chacun des marchés du carburant, lesquels marchés peuvent différer des limites municipales existantes. Les données de chaque marché identifié ont été cumulées seulement si ce marché se situait dans la RUE.

²⁶ Facteur provenant du Calculateur d'émissions liées au transport urbain de Transports Canada.

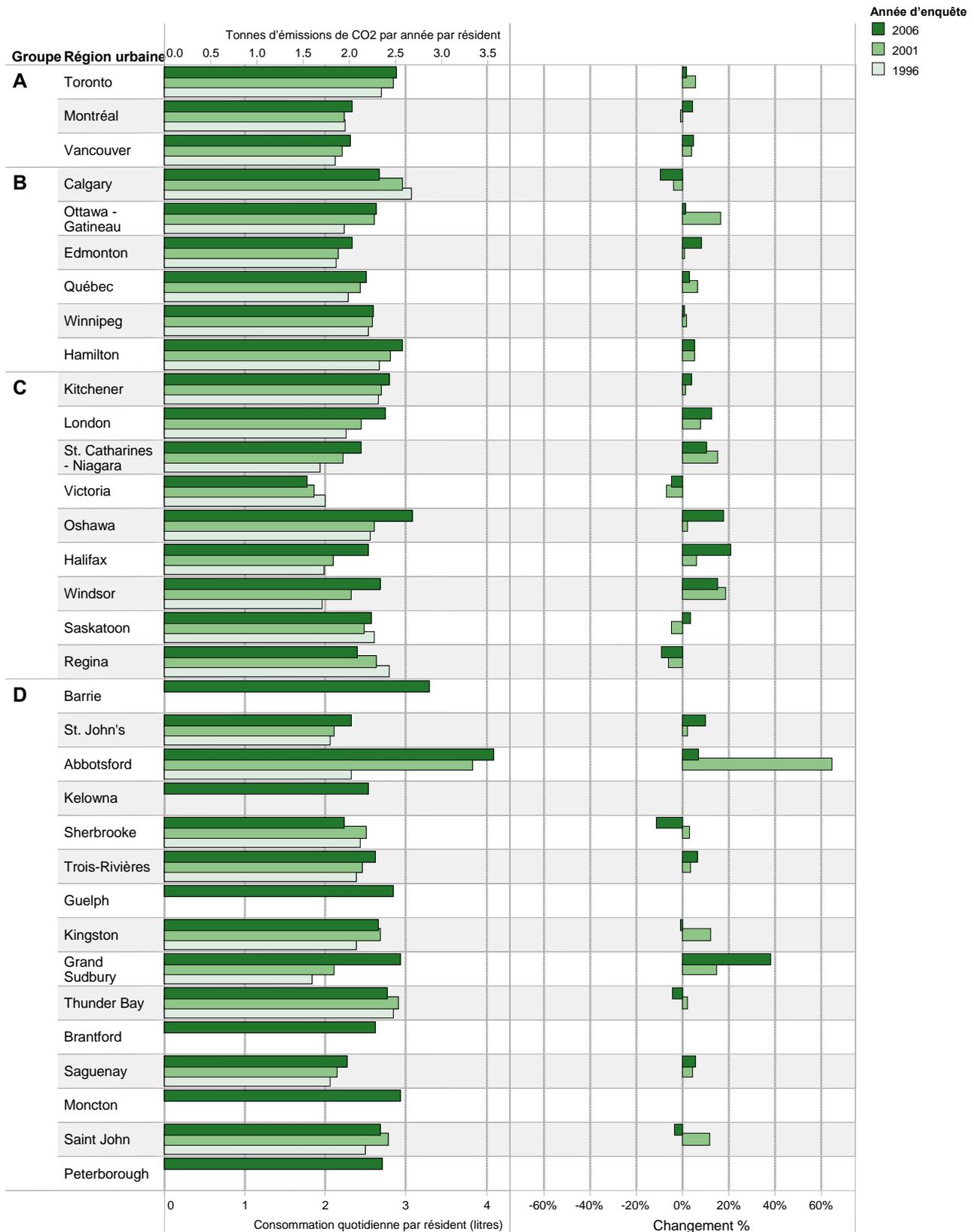


Figure 5.12 : Consommation quotidienne de carburant et émissions annuelles de CO₂ par résident, 1996-2006²⁷

²⁷ Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 1996 et en 2001.

6. Transport en commun

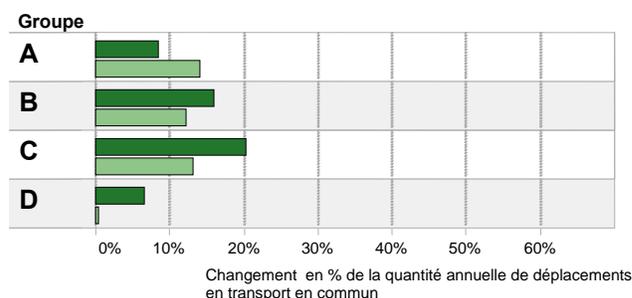
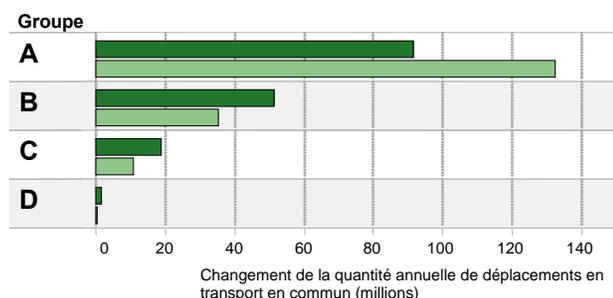
6.1 Demande en transport en commun

Achalancement annuel du transport en commun

Les achalandages annuels du transport en commun sont généralement disponibles pour toutes les régions urbaines à partir des statistiques annuelles compilées par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU). Lorsqu'aucune statistique de l'ACTU n'était disponible ou lorsque les statistiques disponibles n'étaient pas désagrégées pour chaque région urbaine, on a utilisé les données d'achalandage fournies par les répondants ou présentées dans les rapports annuels des organismes de transport en commun. Les statistiques sur l'achalandage annuel pour Oshawa comprennent des données partielles de la région de Durham et une estimation pour le GO Transit. Les données de Toronto pour 2006 comprennent l'achalandage total du système ferroviaire GO Rail (les données du système ferroviaire GO Rail applicables à Oshawa n'ont pas pu être désagrégées).

Bien que l'achalandage total absolu soit beaucoup plus élevé dans les grandes régions urbaines et que les hausses de l'achalandage en termes absolus demeurent les plus élevées dans les grandes régions urbaines, les changements

observés en pourcentage relatif par groupe sont plus grands pour les petites et moyennes régions urbaines de 2001 à 2006. La Figure 6.1 indique les changements absolus et relatifs de l'achalandage total par groupe (c'est-à-dire la somme de l'achalandage annuel du transport en commun dans les régions urbaines d'un groupe). De 1996 à 2001, les grandes régions urbaines (groupe A) ont connu un taux de croissance élevé et les petites régions urbaines (groupes C et D) ont connu une faible hausse de l'achalandage total (de nombreuses régions signalant même une diminution de l'achalandage, comme l'illustre la Figure 6.2). Toutefois, cette tendance des taux de croissance a changé de 2001 à 2006. L'achalandage total dans les trois régions urbaines les plus grandes (Toronto, Montréal et Vancouver) continue d'augmenter, mais à un rythme moins rapide que pour la période allant de 1996 à 2001 et aussi à un rythme moins rapide que dans les régions des groupes B et C pour la période de 2001 à 2006. Autrement dit, l'achalandage total du transport en commun dans les petites et moyennes régions urbaines connaît une croissance plus rapide que dans les régions urbaines plus grandes. Même si les régions du groupe A affirment avoir connu une augmentation annuelle de 89 millions de déplacements de 2001 à 2006 et que celles du groupe C affirment avoir connu une augmentation de l'achalandage annuel de presque 18 millions de déplacements pendant la même période, l'achalandage total dans les régions du groupe C a augmenté de 21 % par rapport à une augmentation de 8 % pour les régions du groupe A.



Année d'enquête
■ 2006
■ 2001

Figure 6.1 : Changements de l'achalandage annuel du transport en commun par groupe, 1996-2006²⁸

²⁸ Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 1996 et en 2001.

La Figure 6.2 illustre l'achalandage annuel du transport en commun en termes absolus de 1996 à 2006. L'achalandage total du transport en commun dans les 33 régions qui ont fourni des données correspondait à plus de 1,7 milliard de déplacements en 2006. L'achalandage annuel du transport en commun est étroitement lié à la population d'une région, les régions de Toronto et de Montréal ayant signalé l'achalandage le plus élevé pour les trois années d'enquête. Chacune des régions urbaines des groupes A et B ont assuré plus de 20 millions de déplacements par année au cours de la dernière décennie.

Pour la période allant de 1996 à 2001, on observait certaines baisses de l'achalandage annuel, alors que presque toutes les régions urbaines ont connu une hausse de l'achalandage total de 2001 à 2006 (sauf St. John's). Dans certains cas (Winnipeg, Windsor, Saskatoon et Kingston), les régions ont récupéré les pertes d'achalandage qu'elles avaient connues de 1996 à 2001, et elles signalent un achalandage plus élevé en 2006 que celui de 1996. Les plus fortes hausses en pourcentage de 2001 à 2006 ont été signalées par les régions d'Abbotsford, de St. Catharines - Niagara et d'Edmonton.

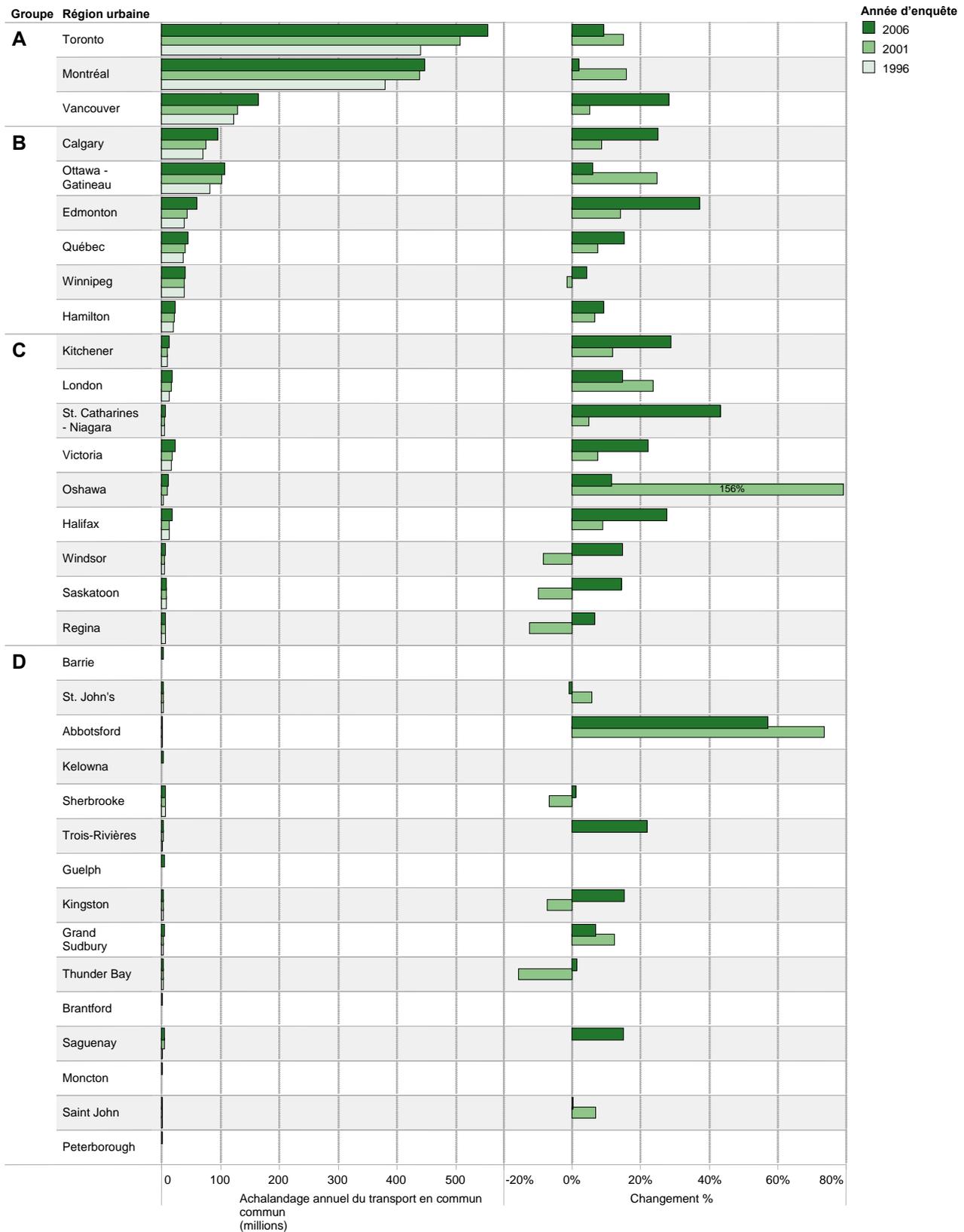


Figure 6.2 : Achalandage annuel du transport en commun. 1996-2006 ²⁹

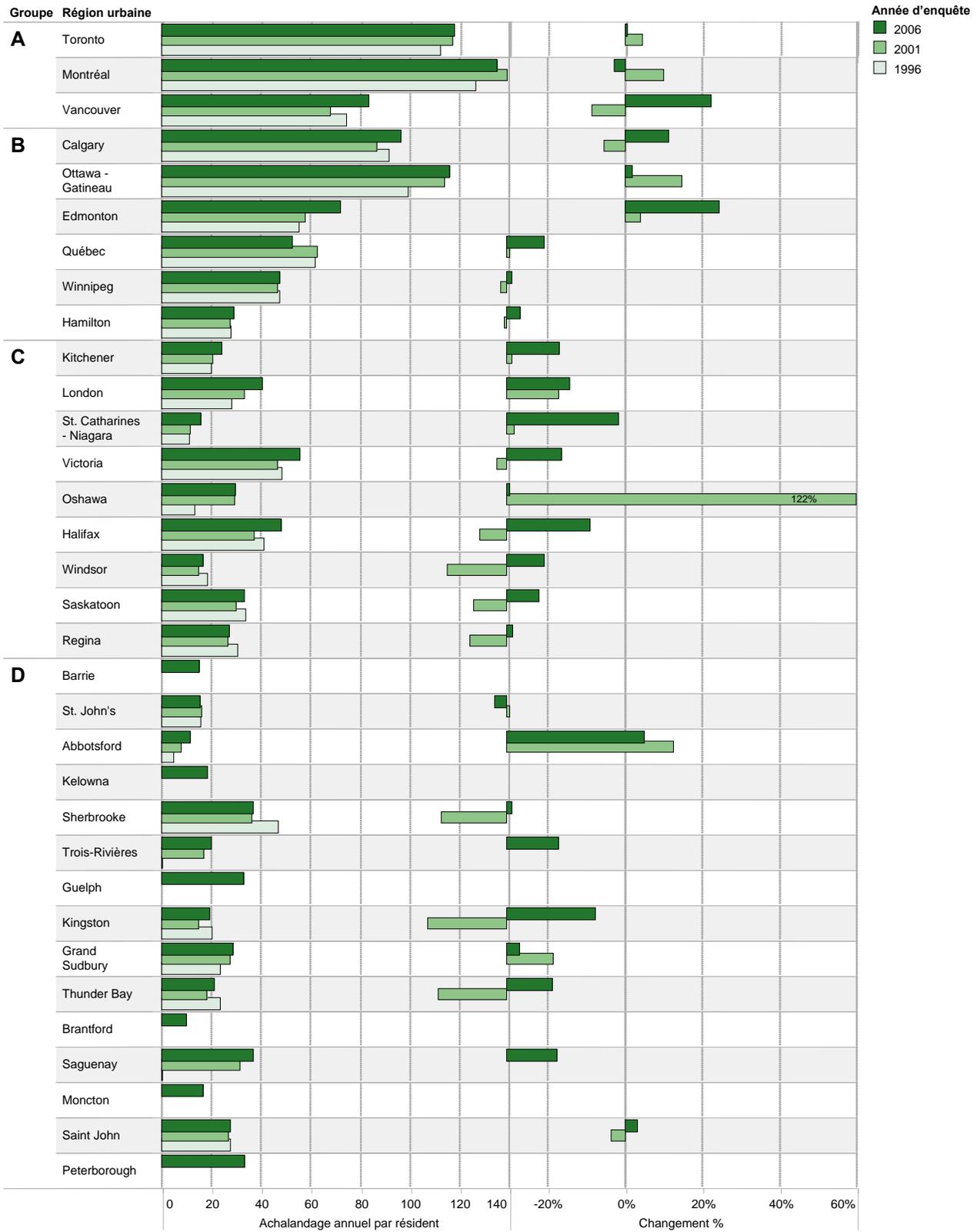
²⁹ Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 1996 et en 2001.

L'achalandage annuel du transport en commun, par résident, et les changements en pourcentage sont indiqués à la Figure 6.3. En 2006, Toronto, Montréal et Ottawa-Gatineau ont signalé les niveaux les plus élevés d'achalandage du transport en commun, par résident, avec plus de 100 déplacements par personne. Les variations de l'achalandage par résident sont semblables à ceux observés pour l'achalandage annuel du transport en commun (Figure 6.2). Les régions de St. Catharines - Niagara, Halifax, Abbotsford et Kingston affichent des pourcentages élevés de changement parmi les petites et moyennes régions urbaines, et il en est de même pour Vancouver et Edmonton parmi les régions urbaines plus grandes. Toutes les régions qui avaient connu une baisse de l'achalandage, par résident, de 1996 à 2001 ont signalé une hausse pour la période de 2001 à 2006, même si, dans certains cas, les déplacements en transport en commun, par résident, en 2006 sont demeurés inférieurs à ceux indiqués en 1996.

Il est à noter que le plus grand pourcentage d'augmentation de l'achalandage du transport en commun au cours de la dernière décennie a été observé à Oshawa, où on a observé une hausse marquée de 1996 à 2001, comme l'illustrent la Figure 6.2 et la Figure 6.3. Cette hausse est principalement attribuable à l'ajout de l'achalandage du système ferroviaire GO Rail aux données d'achalandage de 2001. La majeure partie de l'achalandage du transport en commun dans la région d'Oshawa est composée de l'achalandage du système ferroviaire GO Rail, en provenance et en direction du CV de Toronto. En 2000, le service GO Rail a été amélioré. Auparavant, seul un service limité était offert pendant les heures de pointe, Maintenant, un service est offert pendant toute la journée de manière complète jusqu'à Whitby et de manière limitée les fins de semaine et les jours fériés jusqu'à Oshawa. En 2006, le service complet s'est étendu jusqu'à Oshawa. Il est également important de souligner que le service de transport en commun de Durham a été créé en 2006 par la fusion des services offerts par des fournisseurs individuels de services de transport en commun.

Parts modales du transport en commun pour les déplacements domicile-travail

Pour la période allant de 1996 à 2006, les parts modales du transport en commun dérivées des données sur les déplacements domicile-travail de Statistique Canada paraissent à la Figure 6.3. Ces parts modales varient de plus de 20 % pour Toronto et Montréal à moins de 5 % pour plus de la moitié des régions urbaines – principalement celles qui ont une population moins grande – et elles diminuent habituellement avec la population. Les parts modales du transport en commun en 2006 pour les cinq régions les plus peuplées étaient supérieures à 15 %. La Figure 6.3 indique également les changements survenus dans les parts modales du transport en commun pour les déplacements domicile-travail pour les périodes allant de 1996 à 2001 et de 2001 à 2006. Vancouver, qui avait connu une baisse dans ce domaine de 1996 à 2001, en partie à cause de la grève des transports en commun en 2001, a signalé la plus forte hausse de la part modale du transport en commun (soit de 11,5 % à 17,2 %, une augmentation de 50 %). D'autres régions urbaines ont connu une hausse de la part modale du transport en commun supérieure à 2 %, soit celles de Calgary et Halifax. Oshawa a connu une baisse de 3 % de la part modale du transport en commun dans cette région. Les autres régions sont demeurées relativement stables (un changement de moins de 2 %). Il ne semble pas y avoir de tendance consistante en ce qui concerne les changements survenus dans l'achalandage du transport en commun (Figure 6.3) et les changements survenus dans les parts modales du transport en commun pour les déplacements domicile-travail.



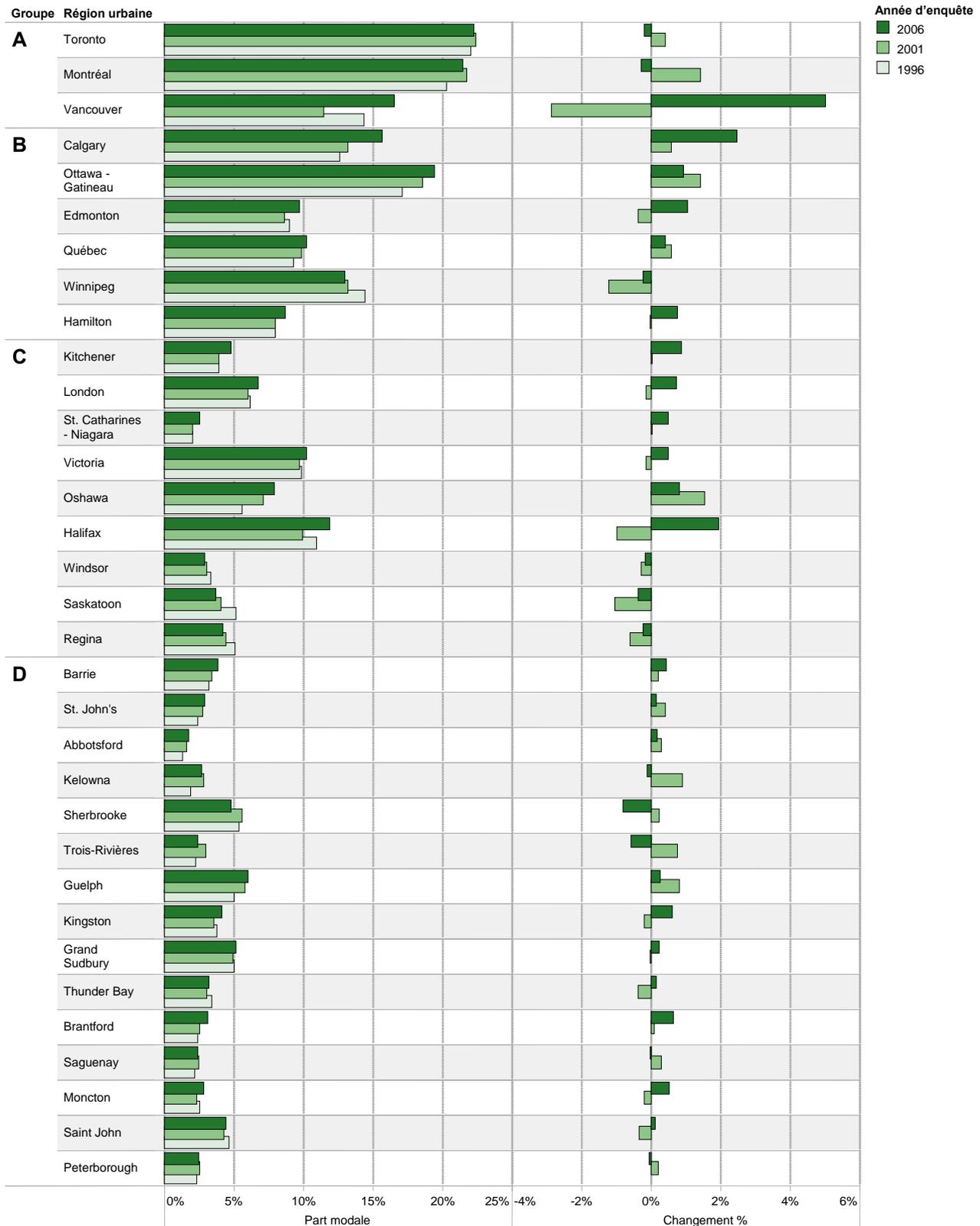


Figure 6.3 : Parts modales du transport en commun pour les déplacements domicile-travail dans les RMR, 1996-2006

Source : Statistique Canada

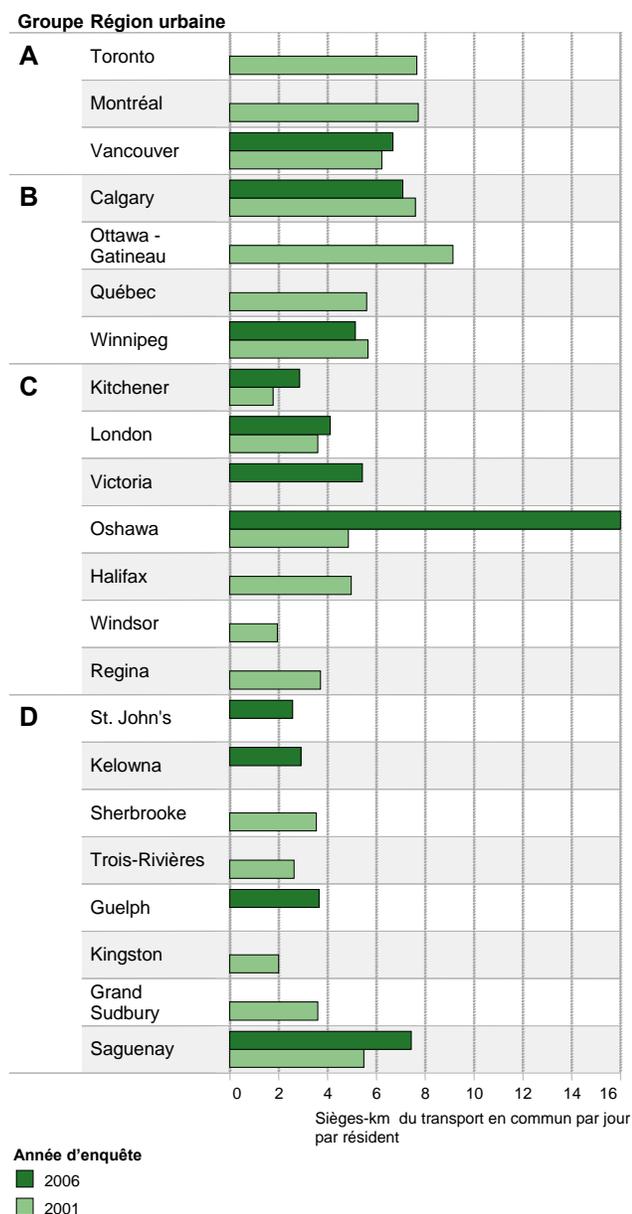


Figure 6.4 : Sièges-km du transport en commun par jour, par résident, 2001-2006³⁰

6.2 Offre de transport en commun

Sièges-km du transport en commun

Pour la Figure 6.4 et la Figure 6.5, les limites des RUE de 2006 ont été utilisées pour ré-estimer les populations de 2001.

La Figure 6.4 indique les sièges-km du transport en commun par résident en 2001 et en 2006. Sur les 11 régions urbaines qui ont fourni des données pour 2006, quatre ont indiqué avoir offert plus de 6 sièges-km par résident. Selon la tendance observée, les grandes régions urbaines offrent plus de sièges-km par résident, bien que seulement deux des cinq régions urbaines les plus peuplées aient pu fournir des données sur les sièges-km du transport en commun pour 2006. Les données fournies par les régions de Montréal et Ottawa-Gatineau ont été exclues puisque ces données ont respectivement été présentées en véhicules-km et pour Ottawa seulement. Parmi les RMR qui ont fourni des données pour 2001 et 2006, cinq ont signalé une hausse des sièges-km du transport en commun par résident (Vancouver, Kitchener, London, Oshawa et Saguenay), tandis que les deux autres régions (Calgary et Winnipeg) ont connu une baisse dans ce secteur. Les hausses observées dans ces cinq régions urbaines semblent être en corrélation avec les changements survenus dans l'achalandage annuel du transport en commun par résident (**Error! Reference source not found.**), même si les changements associés à l'offre et à la demande pour Winnipeg étaient très mineurs. Les données de la région d'Oshawa comprennent les données applicables au transport en commun de la région de Durham et à GO Transit, ce qui explique la valeur élevée des sièges-km du transport en commun.

La Figure 6.5 indique les sièges-km du transport en commun pour cinq régions qui ont présenté des données pour 1996, 2001 et 2006. Les résultats obtenus ne semblent pas consistants. En effet, la moitié des régions urbaines a signalé une hausse et l'autre moitié, une baisse. Seule la région de Kitchener a connu un changement de plus de 1,0 siège-km du transport en commun par résident.

³⁰ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les régions urbaines omises. Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 2001. La figure exclut les données fournies pour Ottawa seulement pour l'année 2006.

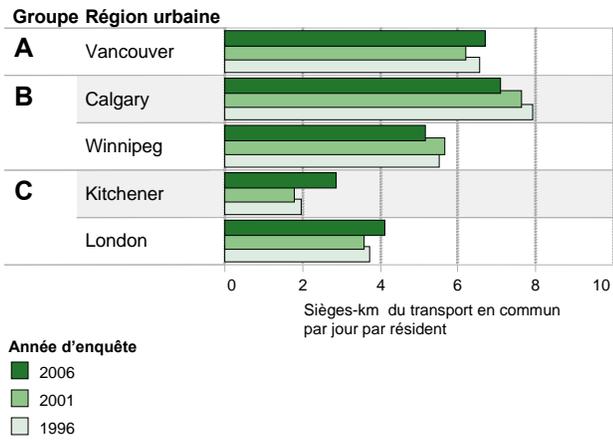


Figure 6.5 : Sièges-km du transport en commun par jour, par résident, pour certaines villes, 1996-2006

Stationnement incitatif

La Figure 6.6 indique le nombre d'espaces de stationnement incitatif par résident dans les RUE pour la période allant de 1996 à 2006. La population pour 1996 et 2006 a été estimée d'après les limites des RUE de 2006. Dix-huit (18) régions urbaines ont présenté de l'information dans l'*Enquête sur les ITU* de 2006, neuf d'entre elles ayant signalé qu'aucun espace de stationnement incitatif n'était disponible dans leur région (Kitchener, Windsor, Saskatoon, Regina, St. John's, Kelowna, Grand Sudbury, Trois-Rivières et Guelph).

Les six RMR les plus peuplées (celles comptant plus de 1 million de résidents) ont plus de trois espaces de stationnement incitatif par 1000 résidents. Ce résultat découle directement du fait que ces régions urbaines sont les seules qui ont disposé d'un système de transport en commun rapide qui justifie un besoin en matière de stationnement incitatif. Même si la région de Toronto n'a pas présenté de données pour l'année 2006 et que les données qui ne s'appliquent qu'à la ville d'Ottawa ont été exclues, on sait que des espaces de stationnement incitatif sont offerts à Ottawa et par la Toronto Transit Commission, GO Transit et d'autres services locaux de transport en commun de la région de Toronto. Le nombre d'espaces de stationnement incitatif en 2006 pour Ottawa seulement était de plus de 4 800, et les données fournies par Toronto en 2001 indiquaient que le nombre d'espaces de stationnement incitatif était supérieur à 43 000 espaces. La seule exception est la région d'Oshawa, qui compte 14,6 espaces de stationnement incitatif par 1000 résidents, lesquels sont associés au système de transport ferroviaire GO Rail entre Oshawa et Toronto. Montréal a signalé le plus grand nombre d'espaces de stationnement incitatif en 2006 – 28 000 – ce qui représente une augmentation de près de 10 000 espaces par rapport à 2001. Parmi les RMR qui ont présenté des données en 2001 et en 2006, Vancouver et Victoria affichent une diminution du nombre d'espaces par résident, tandis que les autres régions n'ont connu aucun changement ou ont connu une augmentation dans ce secteur.

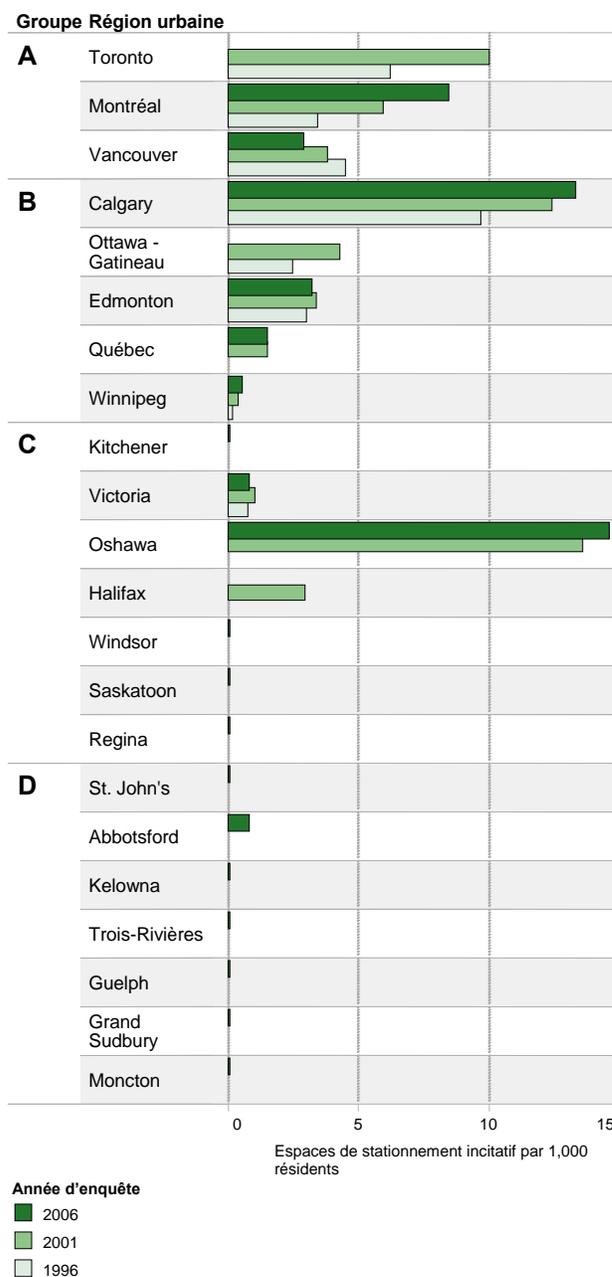


Figure 6.6 : Espaces de stationnement incitatif par 1000 résidents, 1996-2006³¹

³¹ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les régions urbaines omises. Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 2001. La figure exclut les données fournies pour Ottawa seulement pour l'année 2006.

7. Transport actif

7.1 Demande de transport à la marche et à vélo

La Figure 7.1 illustre la part modale du vélo pour les migrations journalières, tel qu'indiqué dans les données sur les déplacements domicile-travail du Recensement de 2006 de Statistique Canada. En 2006, Victoria affichait, de loin, le taux le plus élevé de déplacements à vélo avec 5,8 %, ce qui représente une hausse importante par rapport au taux de 4,8 % de 2001, qui était déjà relativement élevé. Kitchener, St. Catharines – Niagara et Thunder Bay affichent également une hausse considérable pour 2006. Il est intéressant de noter que la seule région urbaine qui a connu une hausse importante de la part modale du vélo en 2001 et en 2006 est celle de Montréal. La plupart des régions urbaines ont connu soit un changement relativement faible soit une hausse constante des taux d'utilisation du vélo, comme l'indique la colonne qui illustre ces variations. Même si les parts modales de la marche et du vélo de Vancouver semblent avoir diminué depuis 2001, il faut faire preuve de prudence dans l'interprétation de ces données puisque la région a connu une grève des transports en commun en 2001.

Les données du recensement comprennent également la part modale de la marche, qui a connu une tendance semblable à la hausse de 2001 à 2006, après que des baisses soient survenues dans ce domaine de 1996 à 2001 (voir la Figure 7.2). Presque toutes les régions urbaines qui avaient connu une baisse de la part modale de la marche pour les migrations journalières en 2001 ont vu cette tendance s'inverser en 2006. Les deux seules régions urbaines où se maintient cette tendance à la baisse de la marche sont celles de Windsor et Saguenay. La proportion des personnes qui se rendent au travail à pied à Victoria a continué de croître pour atteindre 11 % en 2006. Cette région est suivie de près par deux autres villes universitaires, celles de Kingston et Halifax.

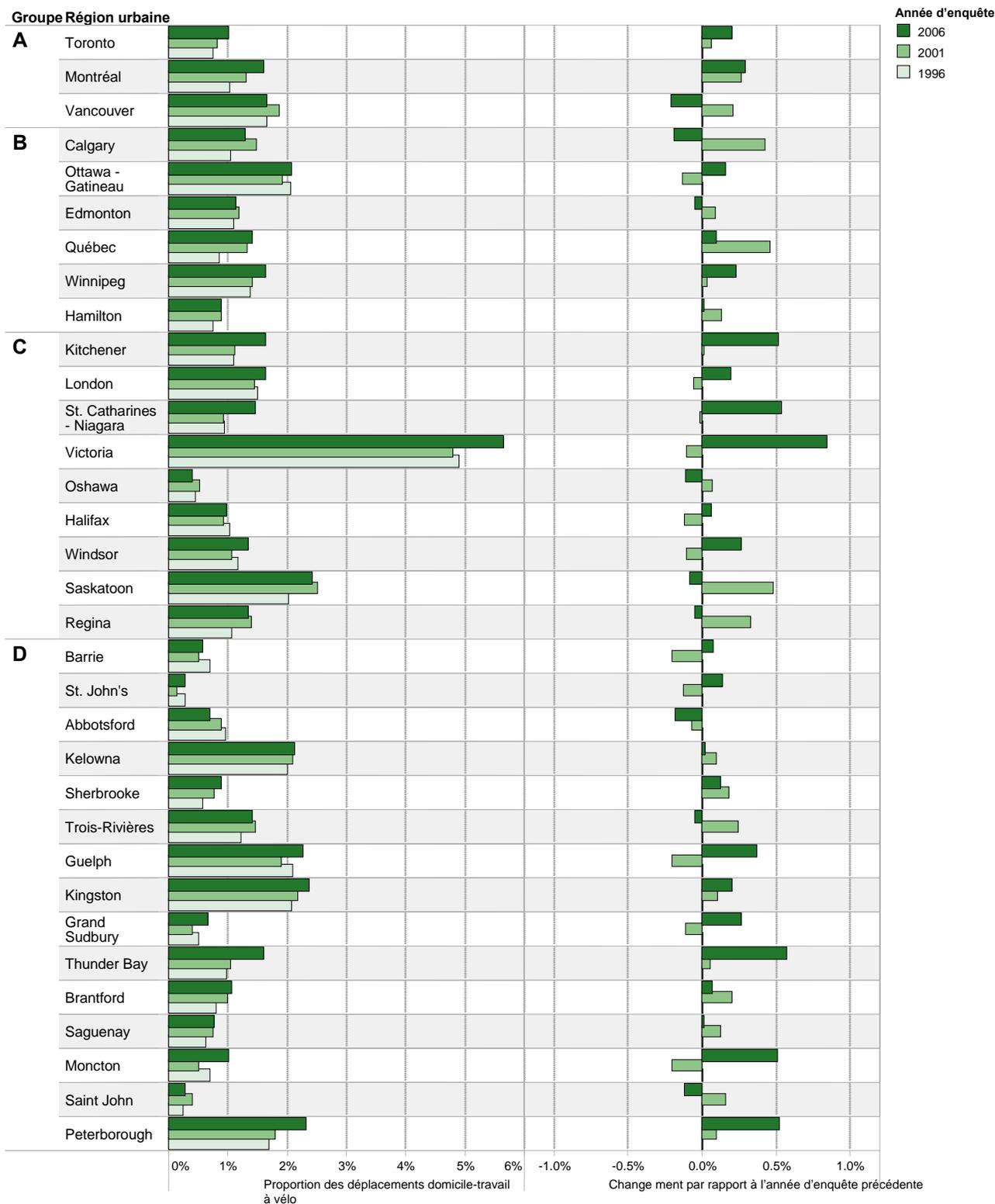


Figure 7.1 : Parts modales du vélo pour déplacements domicile-travail dans les RMR, 1996-2006

Source : Statistique Canada

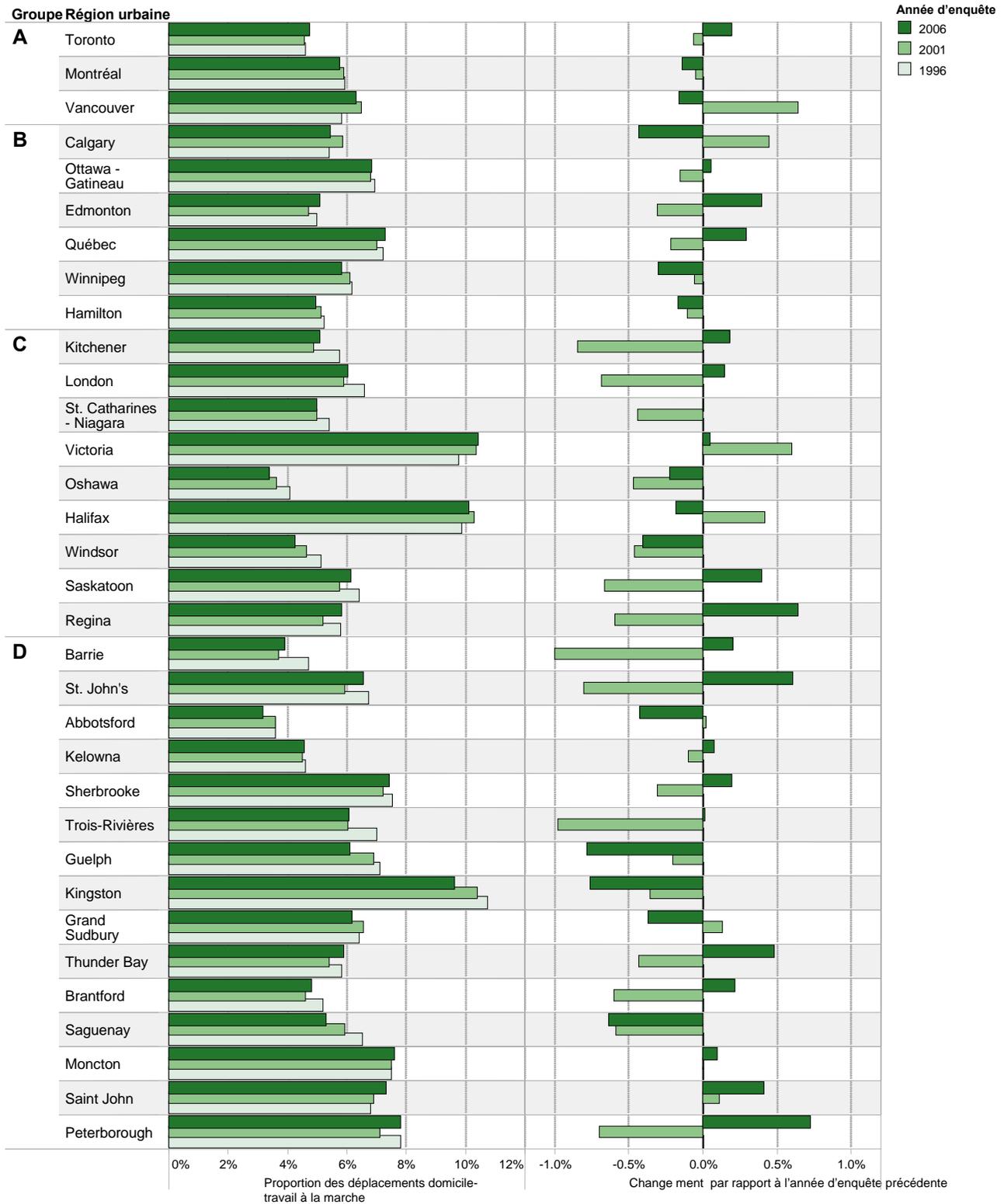


Figure 7.2 : Parts modales de la marche pour les déplacements domicile-travail, 1996-2006

Source : Statistique Canada

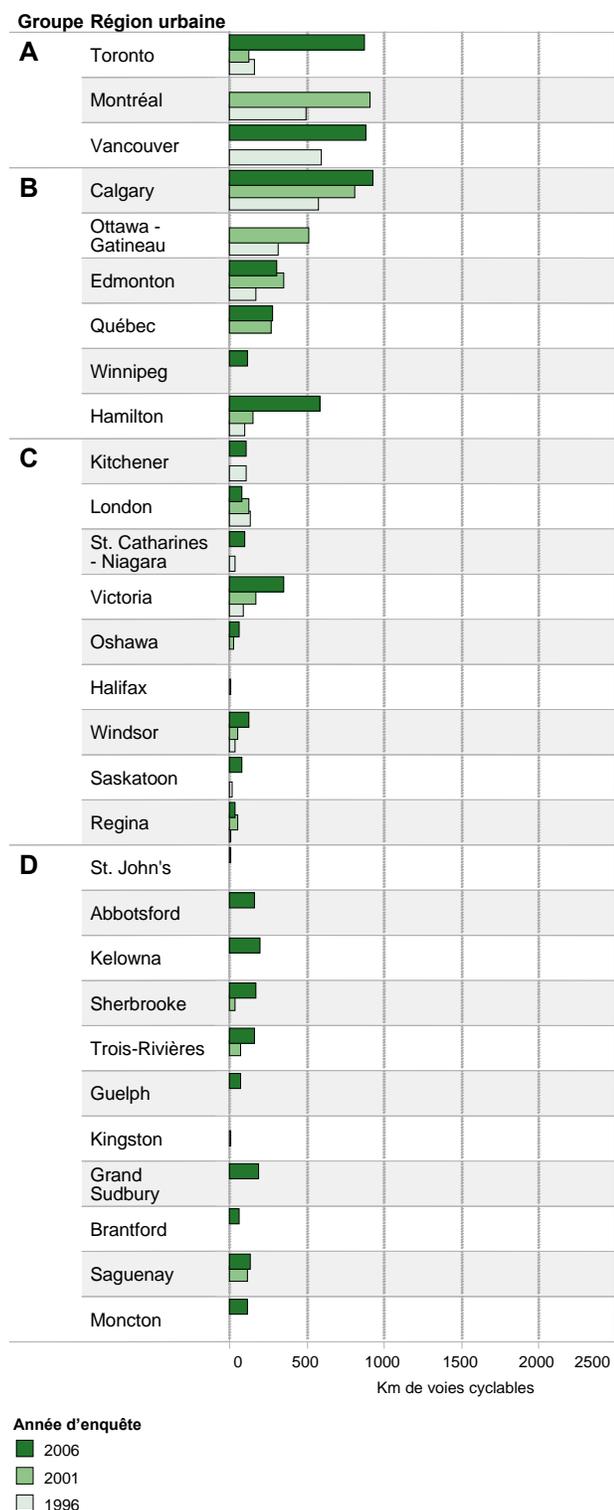


Figure 7.3 : Total en kilomètres des voies cyclables dans les RUE, 1996-2006³²

³² Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les régions urbaines omises. Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 1996 et en 2001. La figure exclut les données fournies pour Ottawa seulement en 2006.

7.2 Offre de transport à vélo

La Figure 7.3 indique le total en kilomètres de voies cyclables³³ dans les RUE depuis 1996. De plus, puisque l'enquête de 2001 établissait une distinction entre les voies cyclables sur-rue et les pistes cyclables séparées de la rue, il est possible d'examiner les tendances récentes d'aménagement de voies cyclables désignées dans les rues.

En 2006, Toronto, Vancouver et Calgary ont signalé des totaux kilométriques relativement élevés pour tous les types de voies cyclables, tandis que la majorité des régions urbaines en ont moins de 500. Les régions urbaines continuent d'élargir leurs infrastructures cyclables, à l'exception d'Edmonton, de London et de Regina. De plus, dans certains cas, comme à Toronto, Hamilton, Victoria, et Sherbrooke, cette expansion semble être en très grande accélération. Les voies cyclables sont très variées, puisqu'elles comprennent, entre autres, les rues cyclables, les pistes cyclables, les voies cyclables, les sentiers cyclables et les routes signalisées. Étant donné que les enquêtes précédentes n'ont recueilli que les données agrégées sur les voies-kilomètres cyclables, il existe de nombreuses incertitudes concernant les données des années précédentes. Par exemple, Toronto n'avait pas inclus les sentiers cyclables dans les infrastructures de cyclisme, ce qui peut aussi être le cas d'Hamilton. De même, plusieurs régions urbaines affichent des baisses plutôt surprenantes quant au nombre de routes-km, ce qui suggère certaines incohérences quant aux méthodes d'analyse utilisées dans les différentes enquêtes. Par conséquent, depuis l'enquête de 2001, l'ATC vise à améliorer de manière graduelle le questionnaire afin de mieux déterminer le spectre des infrastructures de cyclisme aménagées dans les régions urbaines.

Même si les données sur les voies cyclables sont plutôt rares, les données de 2006 suggèrent que plusieurs des petites régions urbaines ont mené de grands efforts pour augmenter le pourcentage des voies-km de chaussée dédiées aux cyclistes. Par exemple, ce pourcentage atteint 11 % et 8 % à Abbotsford et à Sherbrooke respectivement (voir la Figure 7.4). Hamilton et Victoria se démarquent des autres régions urbaines de moyenne dimension puisque 5 % des kilomètres de routes sont dédiés aux cyclistes dans chacune de ces régions. Malheureusement, parmi les grandes régions

³³ Les kilomètres de voies cyclables sont présentés en kilomètres linéaires (c'est-à-dire en routes-km), et non en voies-kilomètres.

urbaines, seule celle de Vancouver a été en mesure de fournir de telles informations pour 2006. En ce qui concerne les tendances, Québec, Hamilton, Sherbrooke et Trois-Rivières se démarquent pour avoir rapidement élargi leurs réseaux depuis 2001. Curieusement, Edmonton, Windsor et Regina semblent avoir marqué des pertes dans ce domaine.

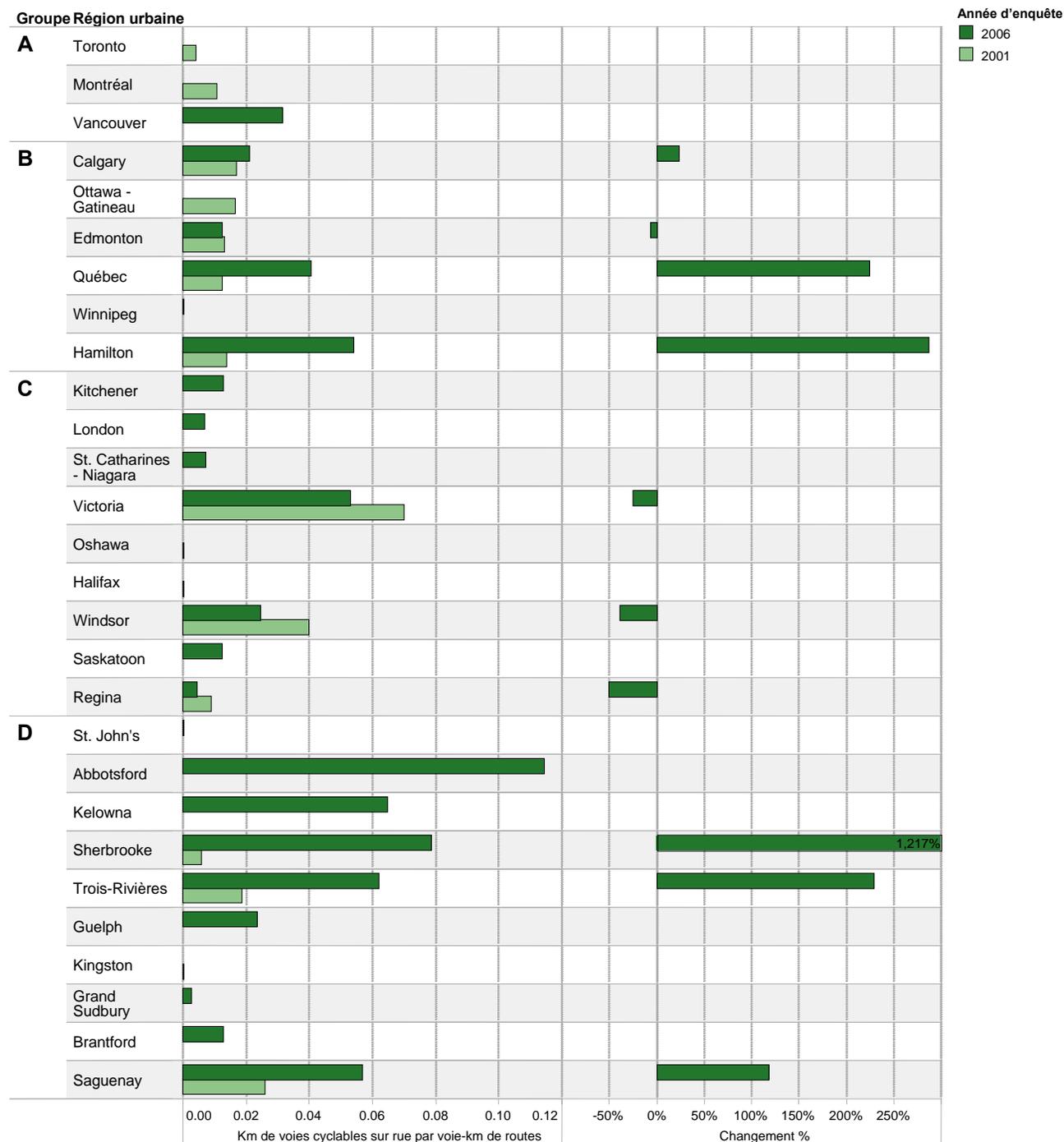


Figure 7.4 : Routes-km de voies cyclables sur-rue par voie-km de routes dans les RUE, 2001-2006 ³⁴

³⁴ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les RUE omises. Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 2001. La figure exclut les données fournies pour Ottawa seulement pour l'année 2006.

Dans l'enquête de 2006, on a augmenté le nombre de catégories d'infrastructures de cyclisme pour

obtenir une meilleure image qualitative des infrastructures existantes. Par exemple, si les routes signalisées de base sont exclues des totaux de la Figure 7.4, la quantité d'infrastructures indiquée par Québec, Abbotsford, Kelowna, Sherbrooke, Trois-Rivières et Saguenay se démarque plus facilement (voir la Figure 7.5). Puisque les voies cyclables hors-rue ne requièrent pas, par définition, la réaffectation de l'espace routier, cette forme d'offre de transport à vélo est comparée au territoire urbain (voir la Figure 7.6). Pour la Figure 7.6, les limites des RUE de 2006 ont été utilisées pour réévaluer le territoire des RUE de 2001. Le grand réseau de sentiers multifonctionnels de Calgary est le plus dense parmi toutes les régions urbaines. Comme pour les voies cyclables sur-rue, plusieurs des petites régions urbaines se démarquent également par la densité élevée de leurs infrastructures hors-rue.

Le nombre de régions urbaines qui affichent une augmentation importante de la densité de leurs voies cyclables hors-rue par rapport aux niveaux de 2001 est très encourageant. Hamilton, Oshawa, Windsor et Sherbrooke ont toutes connu une augmentation remarquable de la densité de leurs voies cyclables hors-rue par rapport à 2001. Cette image positive en ce qui concerne les voies cyclables hors-rue (comme les sentiers multifonctionnels) peut découler de l'intérêt accru manifesté à l'égard de l'offre d'infrastructures de

cyclisme, ainsi que des obstacles sociopolitiques et institutionnels majeurs nuisant à la réaffectation du précieux espace routier.

Pour la première fois dans l'enquête de 2006, on a demandé aux répondants d'indiquer le nombre de membres du personnel municipal équivalents temps plein dédiés aux projets de cyclisme et piétonniers. Les résultats sont présentés à la Figure 7.7. Il semble évident que les répondants ont eu de la difficulté à répondre à cette question puisque de nombreux membres du personnel participent aux projets de transport actif à différents niveaux, la mise en œuvre des projets étant assurée par de nombreux services tels ceux des parcs et loisirs, de la planification stratégique, de la planification des transports, de la planification communautaire, de la gestion des infrastructures et de la gestion de la circulation. Par exemple, les données fournies pour Toronto et Vancouver ne s'appliquent qu'à la ville de Toronto et à la ville de Vancouver et TransLink, respectivement. Cette question visait à déterminer combien d'employés équivalents temps plein étaient affectés aux projets de cyclisme et piétonniers en 2006 par million de résidents. Les petites régions urbaines se démarquent une fois de plus puisqu'elles consacrent des ressources relativement grandes, par résident, au transport actif, particulièrement à Kelowna (voir la Figure 7.8).

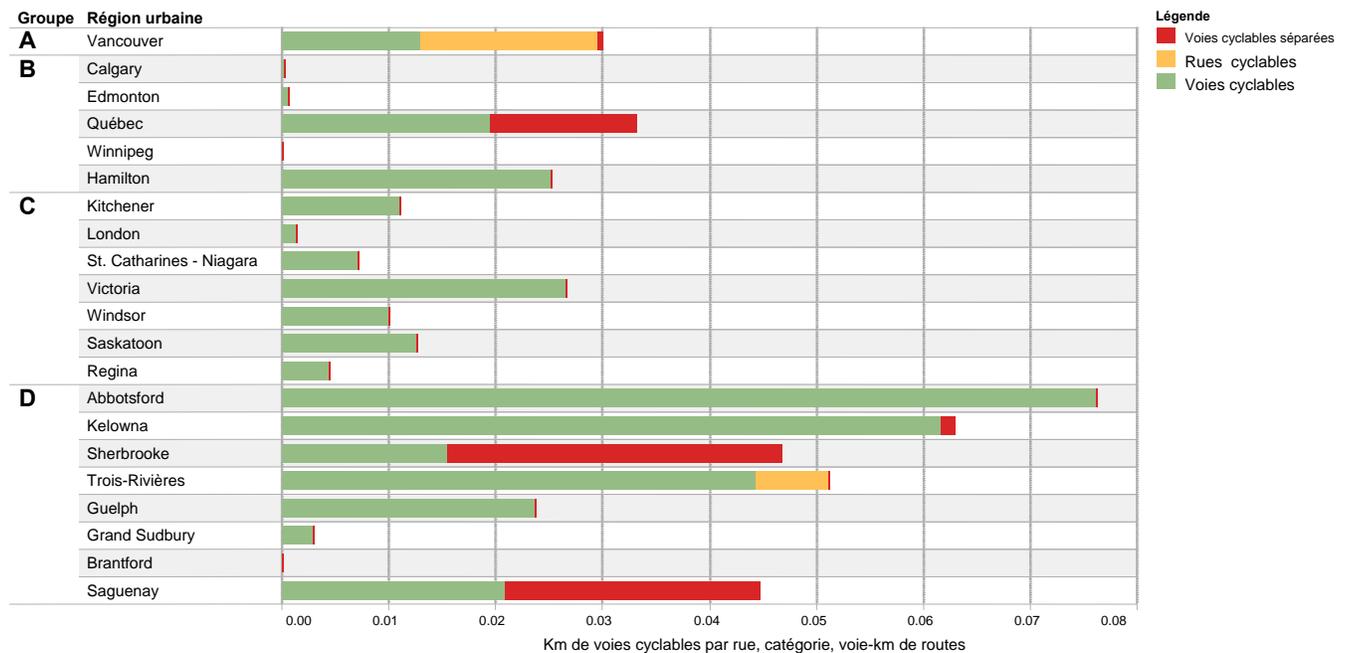


Figure 7.5 : Routes-km de voies cyclables sur-rue, par catégorie, par voie-km de routes, 2006 ³⁵

³⁵ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les régions urbaines omises. La figure exclut les données fournies pour Ottawa seulement pour l'année 2006.

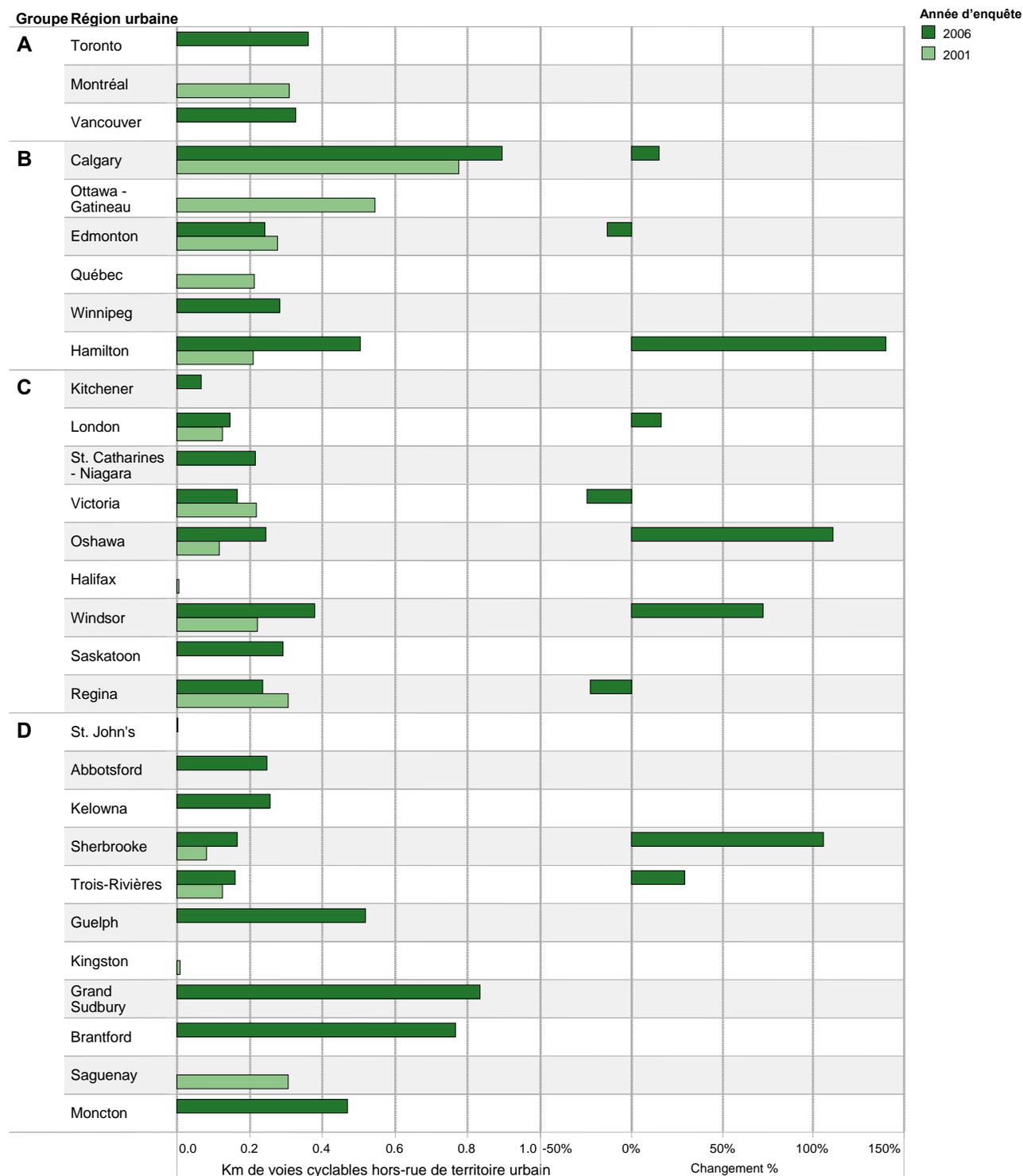
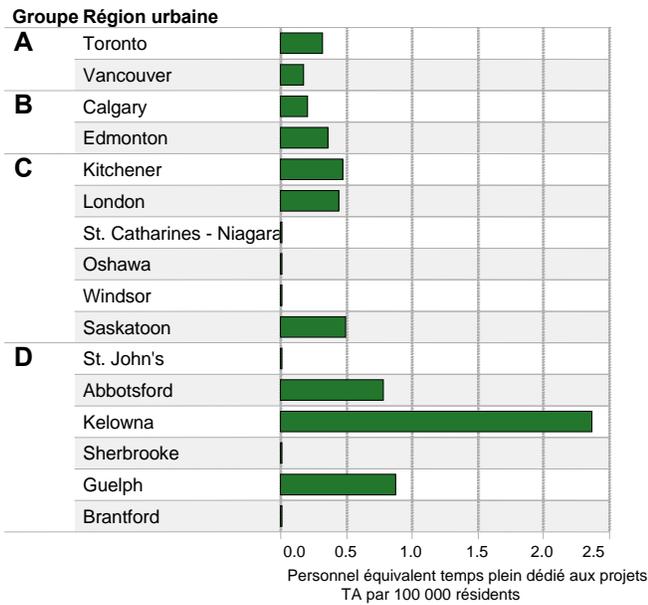


Figure 7.6 : Routes-km de voies cyclables hors-rue dans les RUE par km² de territoire urbain, 2001-2006 ³⁶

³⁶ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les RUE omises. Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 2001. La figure exclut les données fournies pour Ottawa seulement pour l'année 2006.



7.3 Sécurité des piétons et des cyclistes

Les données sur les blessures et décès liés aux transports de la Figure 7.8 s'appliquent aux piétons et aux cyclistes. Comme nous l'avons expliqué ci-dessus, la comparaison des données sur la sécurité entre les régions est particulièrement problématique. De plus, les données de 2006 suggèrent peu de tendances discernables, sauf en ce qui concerne les taux relativement élevés qui s'appliquent aux blessures des piétons à Montréal, Vancouver, Saskatoon et Kelowna et aux blessures des cyclistes à Kelowna, comme l'illustre la Figure 7.8. Il sera intéressant de comparer ces résultats aux taux de blessures qui seront signalés dans la prochaine enquête.

Figure 7.7 : Personnel équivalent temps plein dédié aux projets de cyclisme et piétonniers dans les RUE, par 100 000 résidents, 2006³⁷

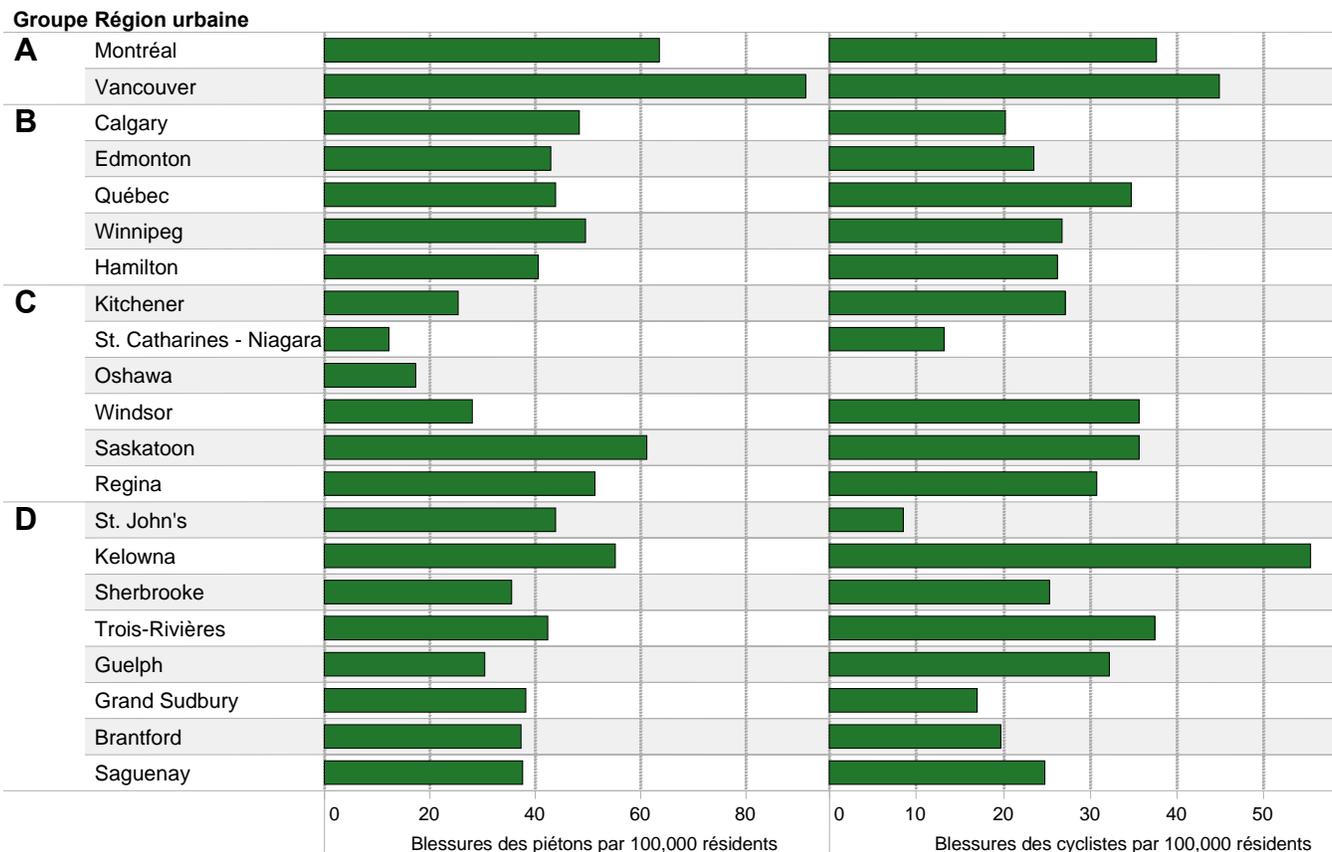


Figure 7.8 : Blessures des piétons et des cyclistes dans les RUE, par 100 000 résidents, 2006

³⁷ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les RUE omises. La figure exclut les données fournies pour Ottawa seulement pour l'année 2006. Les données de Toronto ne s'appliquent qu'à la ville de Toronto. Les données de Vancouver ne s'appliquent qu'à la ville de Vancouver et à TransLink.

8. Routes et utilisation des véhicules motorisés

Les véhicules motorisés sont utilisés dans environ 80 % de tous les déplacements de passagers dans les régions urbaines du Canada. De même, les camions constituent le mode dominant de transport des marchandises dans les régions urbaines. Les véhicules motorisés demeureront le mode de transport urbain dominant dans l'avenir prévisible tant que la structure urbaine et les prix de l'énergie demeureront stables. Ces véhicules sont appréciés pour leur confort, leur sécurité, leur efficacité et leur facilité d'utilisation par rapport aux autres modes de transport pour de nombreux types de déplacements. Malgré la prévalence des routes et des véhicules motorisés, la plupart des régions urbaines mettent de plus en plus l'accent sur la création d'environnements dans lesquels les automobiles peuvent tenir un rôle plus équilibré. Ce chapitre présente les indicateurs de base en ce qui concerne le rôle actuel des routes et des véhicules motorisés et les changements observés.

8.1 Offre routière

Grâce à la prolifération des systèmes d'information géographique (SIG), on peut plus facilement évaluer l'offre de routes, ce qui s'avérait une tâche difficile auparavant. Les tendances en matière d'offre routière (voies-kilomètres d'autoroutes, d'artères et de routes collectrices) par résident sont illustrées à la Figure 8.1. Il n'est pas surprenant de constater que l'offre routière par résident dans la plupart des villes a diminué de 2001 à 2006, ce qui est probablement attribuable à l'importance accrue accordée par les régions urbaines au maintien et à l'optimisation de la capacité routière plutôt qu'à son expansion. Dans certains cas, cette tendance peut également découler du fait que la croissance de la population urbaine excède la capacité des administrations routières à accroître l'offre routière en raison de facteurs tels que la perturbation des activités urbaines, les préoccupations environnementales et les grandes ressources financières requises. C'est probablement ce qui s'est passé à Calgary et Edmonton, où on observe des augmentations importantes de la croissance de la population de 2001 à 2006.

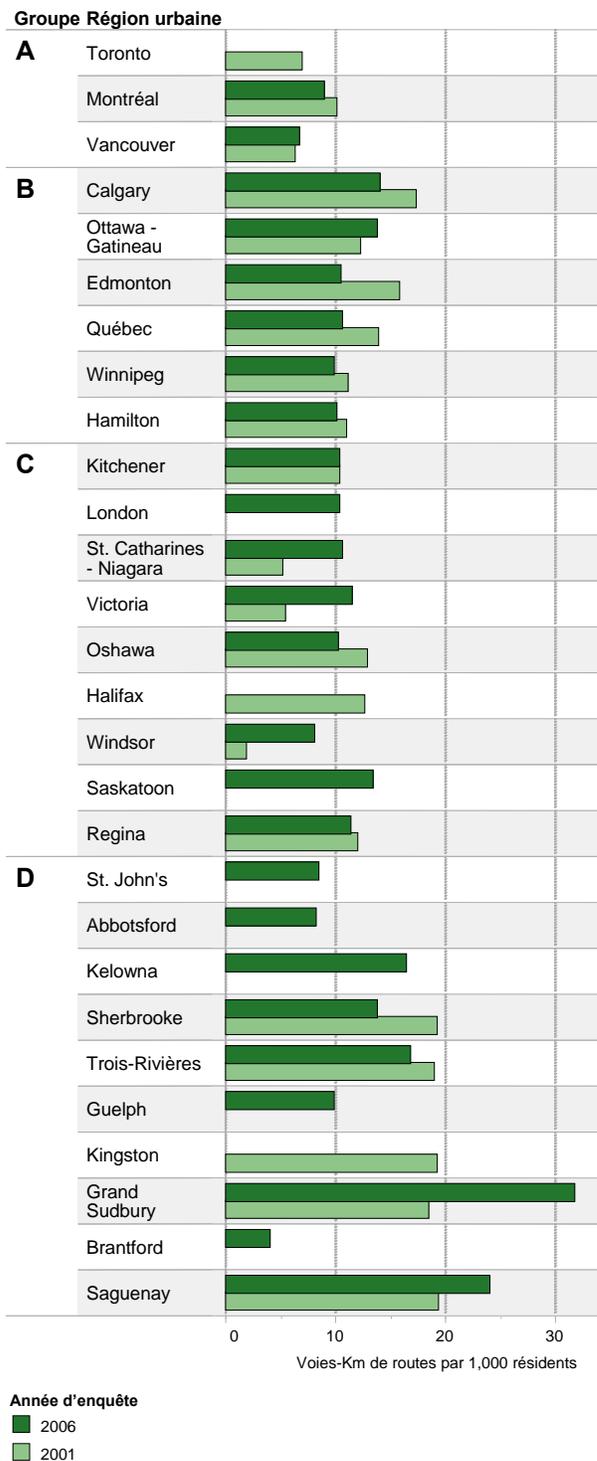


Figure 8.1 : Voies-kilomètres de routes dans les RUE par 1000 résidents, 2001-2006³⁸

³⁸ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les RUE omises. Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 2001. Les données de Kitchener pour 2001 ont été réévaluées en fonction des limites de la RUE de 2006.

8.2 Offre de stationnement

L'offre de stationnement est l'un des facteurs qui influent le plus sur l'environnement bâti. L'offre de stationnement et son coût influent sur le mode de transport choisi pour se rendre au travail, à l'école, aux commerces et à d'autres activités. Ce facteur influe aussi sur les coûts d'aménagement et l'attractivité d'un secteur urbain.

Dans une région urbaine, on retrouve des stationnements sur-rue et des stationnements hors-rue, ainsi que différents niveaux d'accessibilité qui varient du stationnement entièrement privé au stationnement public pleinement accessible. Étant donné le grand nombre de types de stationnements offerts et les défis associés à l'évaluation de l'offre de stationnement privé, la plupart des régions urbaines ne tiennent pas de données sur l'offre de stationnement pour l'ensemble de leur territoire. Toutefois, de nombreuses régions urbaines mesurent l'offre de stationnement dans leur CV.

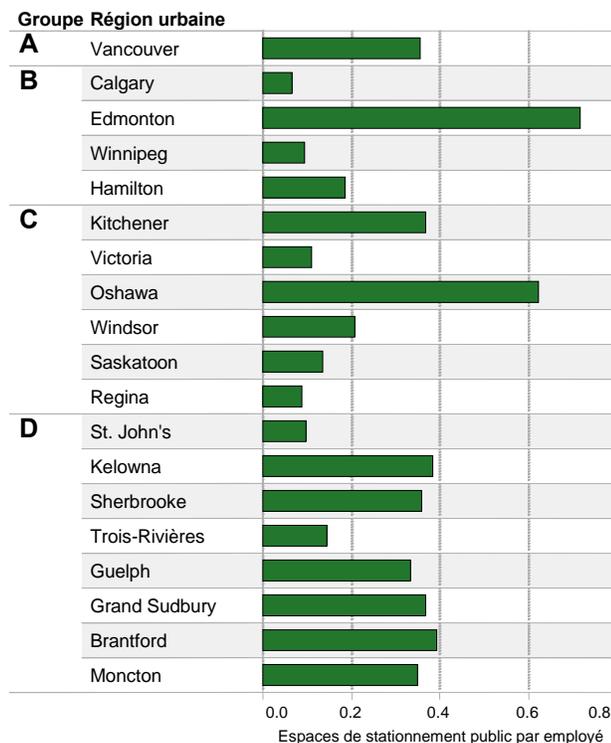


Figure 8.2 : Offre de stationnement par employé au CV, 2006

Comme dans les enquêtes précédentes de l'ATC, les régions urbaines n'étaient pas toutes en mesure de fournir des données sur le stationnement et, pour celles qui ont pu le faire, on constate de grands écarts avec les enquêtes précédentes. Les données sont également limitées en ce sens que les données fournies ne concernent que les stationnements publics, tandis que dans certaines régions urbaines, les exploitants de stationnements privés représentent une proportion importante de l'offre de stationnement.

Même si les données sur le stationnement sont limitées, la Figure 8.2 présente une comparaison de l'offre de stationnement public par employé dans le CV pour certaines régions urbaines. Du point de vue de la durabilité, une offre de stationnement public peu élevée peut poser d'aussi grands défis qu'une offre élevée, puisque cela signifie habituellement que la municipalité a une moins grande influence sur les prix et l'aménagement des stationnements. La figure illustre qu'il existe peu de liens entre le nombre d'espaces de stationnement par employé dans le CV et l'importance de la population de la RMR.

Les études de transport dans les régions urbaines démontrent que l'offre, la commodité et le prix de stationnement dans les régions secondaires ont une grande influence sur la proportion des déplacements effectués en automobile vers chacune de ces régions secondaires, en particulier lorsque les autres modes de transport (c'est-à-dire le transport en commun, le vélo, la marche) offrent une certaine concurrence à l'automobile pour de nombreux déplacements. Par conséquent, les enquêtes futures sur les ITU de l'ATC devraient viser à ce que plus de données soient recueillies sur l'offre et les prix de stationnement afin d'améliorer les connaissances sur cette importante variable en matière de politique.

³⁹ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les RUE omises. La figure exclut les données fournies pour Ottawa seulement pour l'année 2006.

8.3 Possession de véhicules motorisés

Véhicules de tourisme

Chaque année, Statistique Canada recueille des données sur la possession de véhicules motorisés, à partir des données fournies par les provinces et les territoires. Les catégories de véhicules motorisés comprennent les motocyclettes et les cyclomoteurs, les remorques, les véhicules hors route, les autobus, les véhicules légers de moins de 4 500 kg, les camions de 4 500 kg à 15 000 kg et les camions de plus de 15 000 kg.

Afin d'assurer le suivi des tendances en matière de possession de véhicules de tourisme, l'*Enquête sur les ITU* de l'ATC inclut tous les véhicules légers de moins de 4 500 kg, les motocyclettes et les cyclomoteurs dans la catégorie des véhicules de tourisme. Certains de ces véhicules légers peuvent être utilisés à des fins commerciales, mais on croit que leur pourcentage est peu élevé.

Depuis 1999, Statistique Canada utilise une méthodologie normalisée pour la collecte des données sur l'immatriculation des véhicules motorisés, une méthode qui a résolu les problèmes d'uniformité des rapports produits. Aussi depuis 1999, les sources utilisées sont les fichiers obtenus du bureau d'immatriculation des véhicules de chaque province et territoire, tandis que lors des années précédentes, on obtenait ces données en demandant aux provinces et territoires de répondre à un questionnaire. Ce chapitre ne présente donc que des données se rapportant à 2001 et 2006.

La Figure 8.3 indique la quantité de véhicules légers immatriculés par résident dans la RUE des 33 RMR pour 2001 et 2006, ainsi que les changements en pourcentage. En moyenne, on dénombre environ un véhicule pour deux personnes qui vivent dans les régions urbaines du Canada. La majorité des RMR montrent une augmentation dans ce domaine, les régions de Québec et d'Abbotsford affichant les changements en pourcentage les plus élevés, soit 36 % et 30 % respectivement. Ottawa-Gatineau, Halifax, Windsor, St. John's et le Grand Sudbury ont connu des baisses de plus de 5 % du nombre de véhicules légers par résident. On croit que les pourcentages très élevés de hausse qui s'appliquent à Québec et à d'autres régions urbaines peuvent être attribuables aux différences dans les méthodes de compilation ou dans les définitions géographiques.

Sans tenir compte des grands changements en pourcentage qui sont survenus dans certaines régions, il existe tout de même une tendance à la hausse ou un maintien du nombre de véhicules possédés dans presque toutes les régions urbaines. Un des facteurs potentiels pouvant influencer sur cette tendance constitue le vieillissement de la population, qui fait en sorte que les ménages comptent moins d'enfants et plus de personnes en âge de conduire. Ainsi, le taux de possession de véhicules par résident s'en trouve augmenté. Toutefois, des recherches plus approfondies sur cette question devraient être réalisées pour confirmer cette tendance.

Bien que le présent rapport ne vise pas à examiner les relations qui existent entre les facteurs de causalité potentiels et les habitudes de transport, il est tout de même intéressant de noter les fortes corrélations qui existent entre la possession de véhicules et les parts modales de l'automobile, comme l'illustre la Figure 8.4. En général, il existe une forte corrélation entre la possession de véhicules et l'utilisation de l'automobile; mais certaines exceptions s'appliquent à cette tendance. Par exemple, les régions de Victoria, Calgary et Kelowna ont toutes des taux de possession de véhicules plus élevés qu'attendu selon les parts modales de l'automobile qu'elles connaissent. Victoria et Calgary affichent également des parts modales très élevées en ce qui a trait à la marche et au vélo, ce qui suggère qu'il est peut-être possible de « briser » le lien entre la possession de véhicules et l'utilisation de modes de transport plus durables. Exception faite de ces régions, il semble que la principale direction à prendre pour assurer un transport plus durable soit de réduire le taux de possession de véhicules.

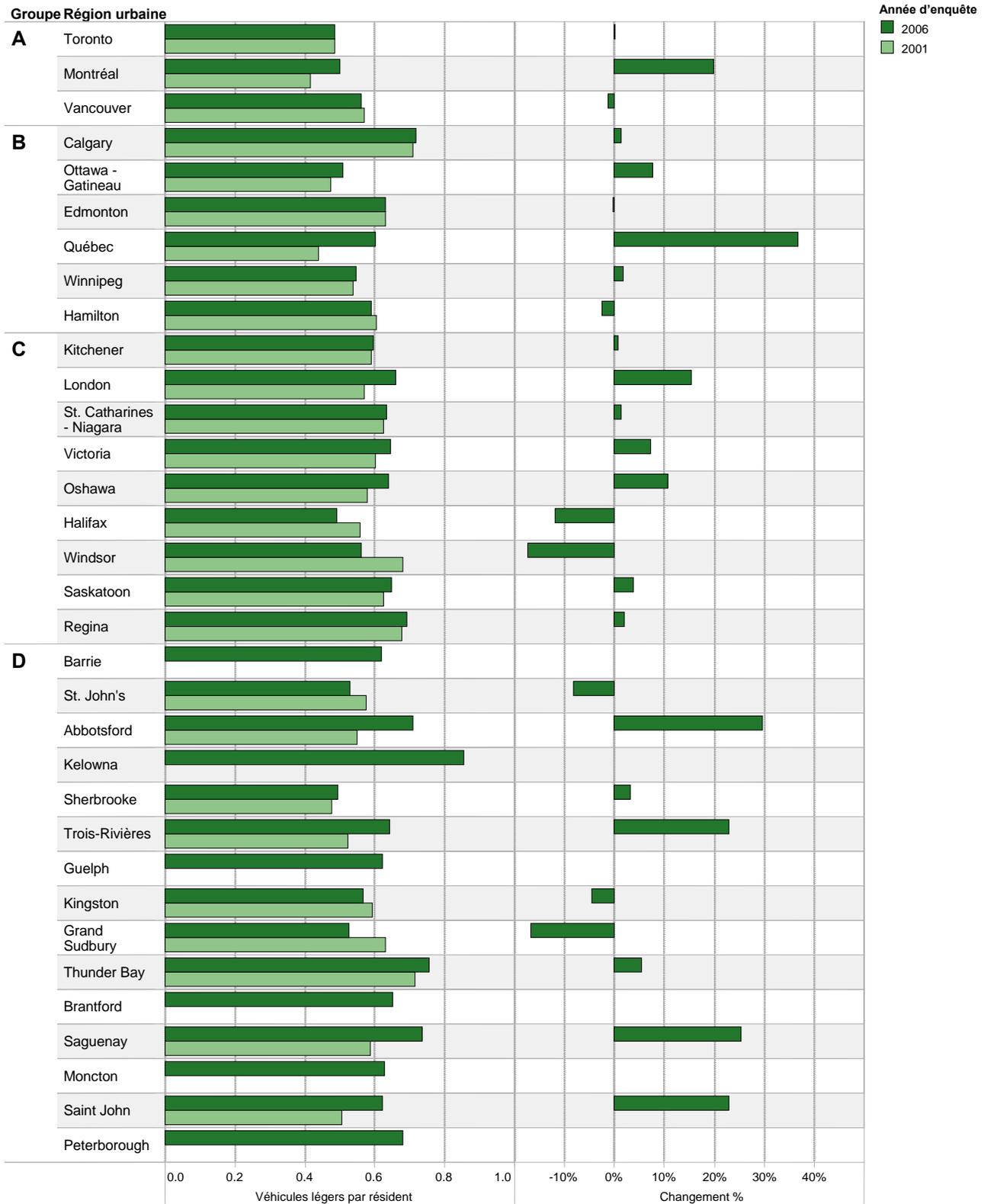


Figure 8.3 : Véhicules légers dans les RUE par résident, 2001-2006 ⁴⁰

Source : Statistique Canada

⁴⁰ Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 2001.

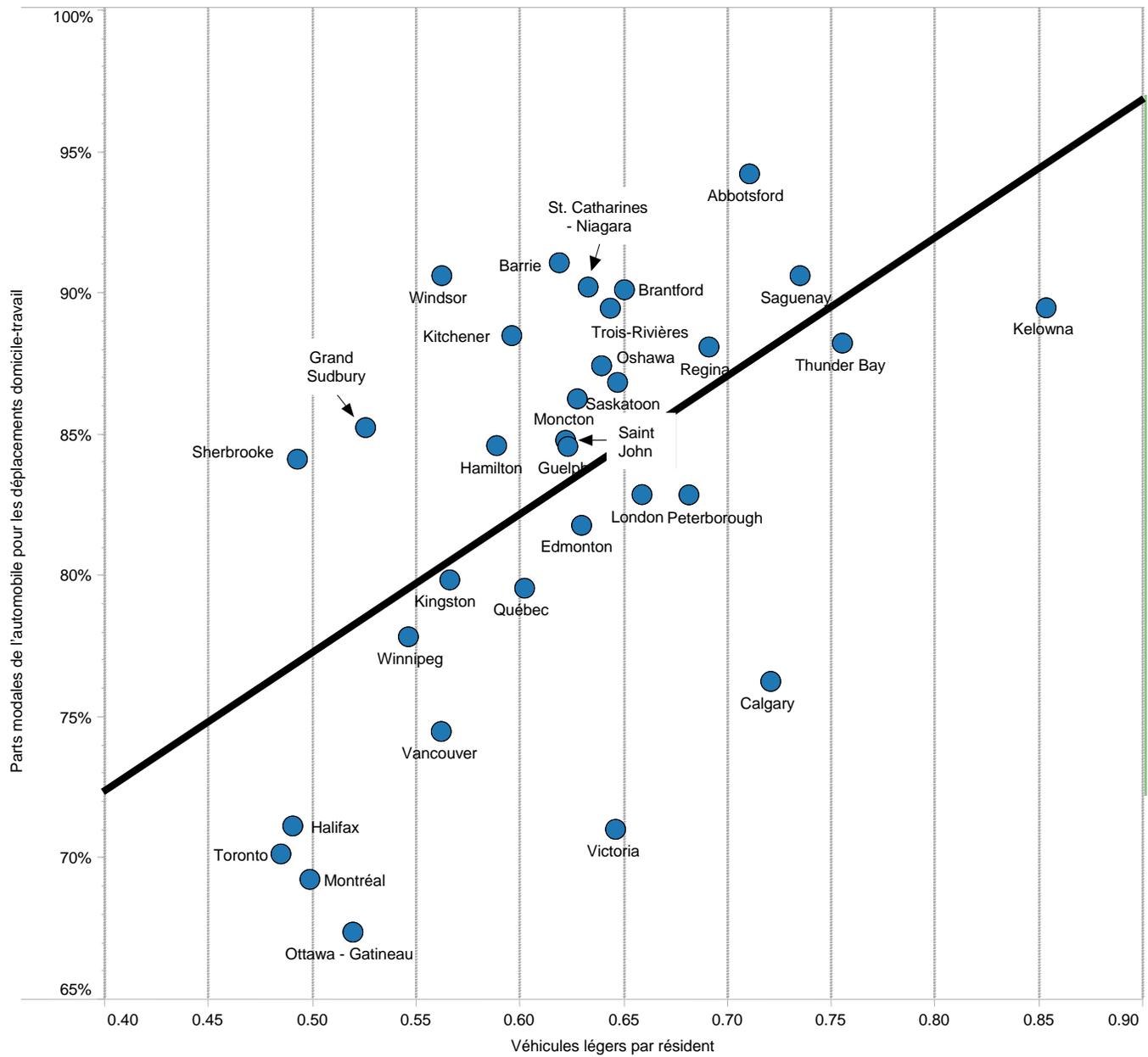


Figure 8.4 : Tendence relative aux véhicules légers par résident et parts modales de l'automobile pour les déplacements domicile-travail, 2006 ⁴¹

Source : Statistique Canada

⁴¹ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les municipalités omises.

Véhicules commerciaux

Les tendances relatives aux véhicules commerciaux, y compris les véhicules lourds et les autobus, sont illustrées à la Figure 8.5. Les données sont normalisées en fonction de la population des régions urbaines respectives. Dans l'ensemble, nous n'observons aucune hausse marquée des taux de véhicules lourds immatriculés par 1000 résidents, de nombreuses régions urbaines ayant même connu des baisses dans le domaine. Les taux sont plus élevés dans les RMR de l'Ouest, probablement en raison des grandes distances entre les régions urbaines, les activités agricoles et peut-être même l'exploitation des sables bitumineux.

Outre l'information requise sur les véhicules commerciaux immatriculés, l'*Enquête sur les ITU* de l'ATC ne contient aucune question sur la demande de transport de marchandises, principalement parce que la plupart des municipalités ne font pas le suivi des déplacements de véhicules commerciaux, sauf par le biais de comptages sporadiques de circulation.

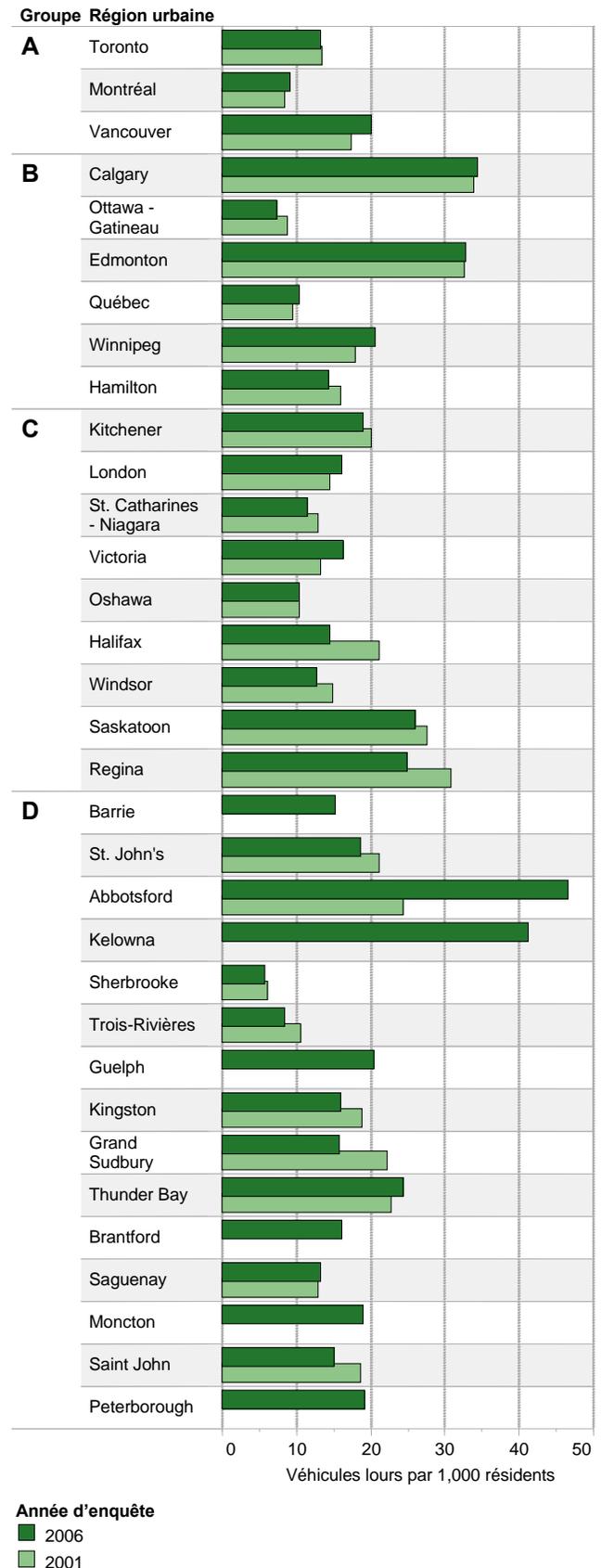


Figure 8.5 : Véhicules lourds dans les RUE par 1000 résidents, 2001-2006 ⁴²

⁴² Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 2001.

8.4 Usage de la route

Pour la plupart des régions urbaines, il est difficile d'évaluer l'usage de la route à l'échelle de la région puisque cela requiert un modèle de demande de transport complet ou encore des données extensives de comptage de circulation. Toutefois, quelques régions urbaines ont pu fournir une évaluation des véhicules-kilomètres parcourus sur chaque type de route, comme l'illustre la Figure 8.6. Tel qu'illustré, la répartition des déplacements entre les artères et les autoroutes varie d'une région urbaine à l'autre, et elle est grandement influencée par la structure du réseau dans chaque région. Par exemple, les régions de Calgary, Montréal et Trois-Rivières affichent toutes un ratio élevé entre les autoroutes et les artères.

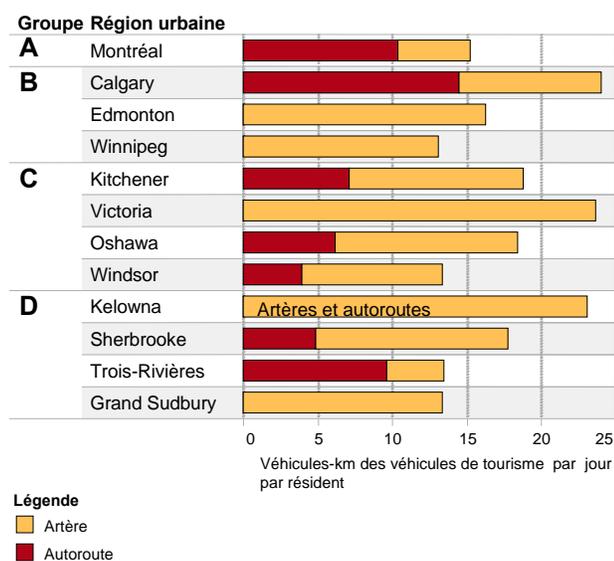


Figure 8.6 : Véhicules-kilomètres parcourus chaque jour par des véhicules de tourisme, par résident, 2006⁴³

La Figure 8.5 illustre les changements longitudinaux survenus en ce qui concerne les véhicules-kilomètres par résident dans les régions urbaines qui ont présenté des données s'appliquant à au moins deux années.⁴³ La plupart des changements sont probablement attribuables à l'utilisation de différentes méthodes de signalement des données, mais deux régions urbaines en particulier se démarquent : Toronto et Calgary. Ces deux régions ont signalé des hausses importantes du nombre de véhicules-kilomètres parcourus chaque jour par résident, ce qui est conforme à la croissance urbaine dans ces régions. Pour ce qui est de Calgary, cette hausse est également conforme à la

⁴³ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les régions urbaines omises.

forte augmentation des distances moyennes des déplacements domicile-travail, comme indiqué précédemment dans ce rapport.

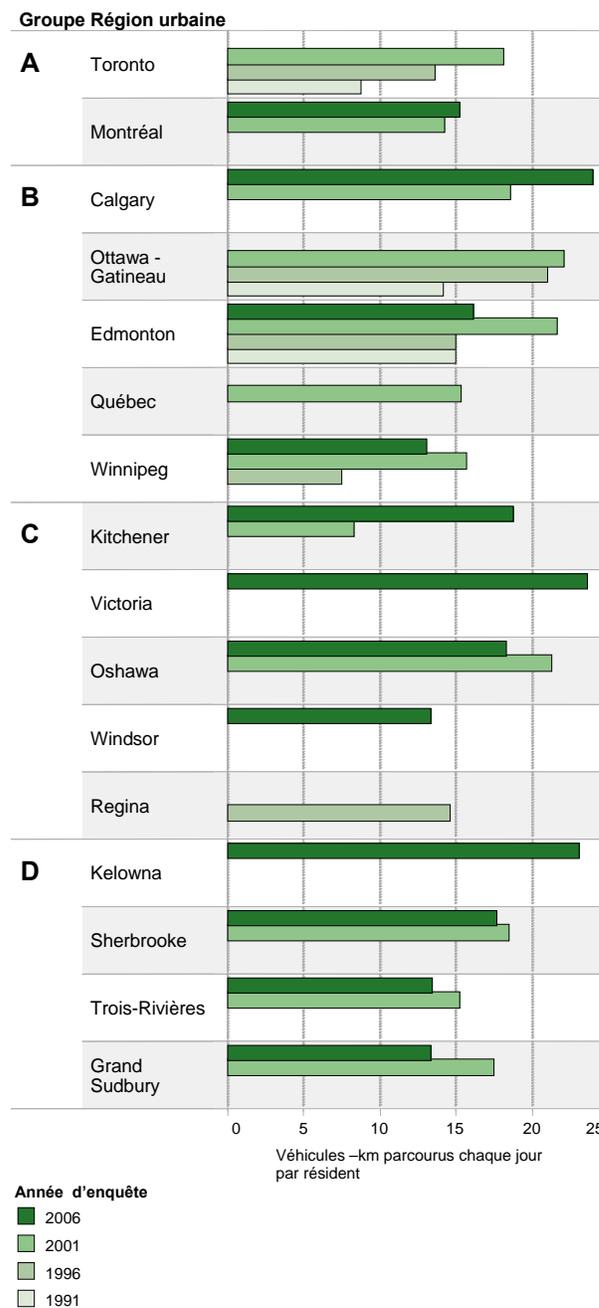


Figure 8.7 : Véhicules-kilomètres parcourus chaque jour, par résident, 1991-2006

9. Coûts et financement des transports

Le présent chapitre porte sur les questions liées au financement des transports qui sont posées dans le volet B de l'*Enquête sur les ITU* de 2006, ainsi que sur les questions liées aux ressources et au financement dédiés aux systèmes de transport qui sont posées dans le volet C de l'*Enquête sur les ITU* de 2006 (questions 48 à 50). Le volet B de l'enquête comprenait des questions sur les sources de revenus utilisées pour financer les systèmes de transport, ainsi que sur la source et leur pourcentage de financement des différents types de dépenses. Dans les questions 48 à 50, on demandait aux répondants de fournir des données sur les budgets en capital et sur les budgets d'exploitation relativement aux routes municipales et régionales, aux routes provinciales et au transport en commun.

9.1 Sources de revenus

La Figure 9.1 présente le sommaire des réponses fournies aux questions 11 à 14 du volet B de l'enquête. Les deux sources de revenus les plus fréquentes demeurent les taxes foncières municipales et les frais d'utilisation du transport en commun. Vint-neuf (29) RMR ont indiqué qu'elles utilisaient les taxes foncières municipales comme source de financement, et 76 % d'entre elles ont indiqué qu'elles les appliquaient au transport en commun et aux routes municipales. Cette situation constitue un virage marqué par rapport à 2001, alors que la majorité des répondants avaient indiqué que ces taxes étaient affectées aux revenus généraux. Les tarifs d'utilisation du transport en commun demeurent la source principale des frais et surcharges des usagers, 88 % des RMR participantes appliquant ces fonds directement au transport en commun et que 15 % les affectant aux revenus généraux. Les régions urbaines qui affectent les frais d'utilisation du transport en commun aux revenus généraux sont Saguenay, Calgary, Vancouver et Hamilton; cette dernière a indiqué appliquer ces fonds au transport en commun et aux revenus généraux.

On constate une tendance généralisée accrue d'octroi de subventions fédérales et provinciales récurrentes, plus de RMR participantes ayant indiqué qu'elles utilisaient ces fonds en 2006 qu'en

2001. De plus, l'application de ces fonds était plus variée en 2006, ce qui est particulièrement vrai pour les subventions fédérales récurrentes, qui, en 2001, étaient principalement utilisées pour les routes fédérales et provinciales.

Presque toutes les RMR participantes utilisent ou prévoient utiliser les subventions fédérales et régionales ponctuelles, ces subventions étant réparties dans les cinq catégories d'affectation offertes. La tendance observée en 2006 est semblable à celle de 2001, de nombreuses RMR appliquant ces fonds au transport en commun et aux routes municipales.

Une autre tendance observée concerne l'augmentation du nombre de RMR qui utilisent les taxes sur l'essence désignées comme source de financement – elles étaient cinq en 2001 et 19 en 2006. La majorité des RMR appliquent ces fonds au transport en commun, mais certaines d'entre elles les utilisent pour les routes municipales et d'autres améliorations des immobilisations. Les autres frais et surcharges sont moins utilisés par les RMR. Aucune d'entre elles n'a indiqué qu'elle utilisait la tarification routière comme source de financement, mais les régions de Toronto, Montréal et Winnipeg étudient cette possibilité. Cinq RMR ont indiqué utiliser les taxes sur l'immatriculation des véhicules – quatre d'entre elles étant situées au Québec⁴⁴ et Toronto affectant ces fonds aux revenus généraux.

Vancouver est la seule RMR qui a indiqué des surcharges de stationnement, des taxes sur le stationnement et des taxes perçues sur l'essence et les émissions, tous ces montants étant affectés aux revenus généraux.

Les prélèvements sur le développement immobilier et le recouvrement de coûts sont utilisés dans environ la moitié des RMR participantes. L'affectation de ces fonds varie grandement d'une RMR à l'autre, les routes municipales étant le secteur dans lequel ces fonds sont le plus fréquemment affectés. En 2006, 18 RMR ont indiqué utiliser au moins un type de prélèvement ou de recouvrement de coûts.

⁴⁴ La taxe sur l'immatriculation des véhicules au Québec comprend, pour les municipalités des six RMR, une contribution annuelle spéciale de 30 \$ au transport en commun. Puisque la taxe est de ressort provincial et qu'elle est directement versée aux agences de transport en commun, les municipalités ne peuvent pas la comptabiliser. Sherbrooke est la seule municipalité du Québec qui n'a pas indiqué utiliser cette taxe.

9.2 Routes municipales

La Figure 9.2 indique les budgets annuels en capital et les budgets annuels d'exploitation et d'entretien des routes municipales et régionales, par résident. La population de 2001 a été réévaluée en fonction des limites des RUE de 2006. Les grandes régions urbaines ont signalé des dépenses en capital élevées, plus de 200 \$ par résident pour bon nombre d'entre elles, à l'exception de Toronto, qui n'a fourni que des données applicables à la ville de Toronto, et Vancouver, qui n'a fourni que des données sur les dépenses de TransLink applicables au réseau routier principal et qui ne comprennent pas les dépenses effectuées directement par les municipalités. De plus, le budget indiqué pour le Grand Sudbury s'applique à la totalité de la région du Grand Sudbury, ce qui y explique la valeur élevée de 762 \$ par résident. Parmi les autres régions urbaines et celles qui ont présenté des données en 2001 et en 2006, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Hamilton et Kitchener ont signalé une hausse marquée de plus de 100 \$ des dépenses par résident applicables aux routes municipales.

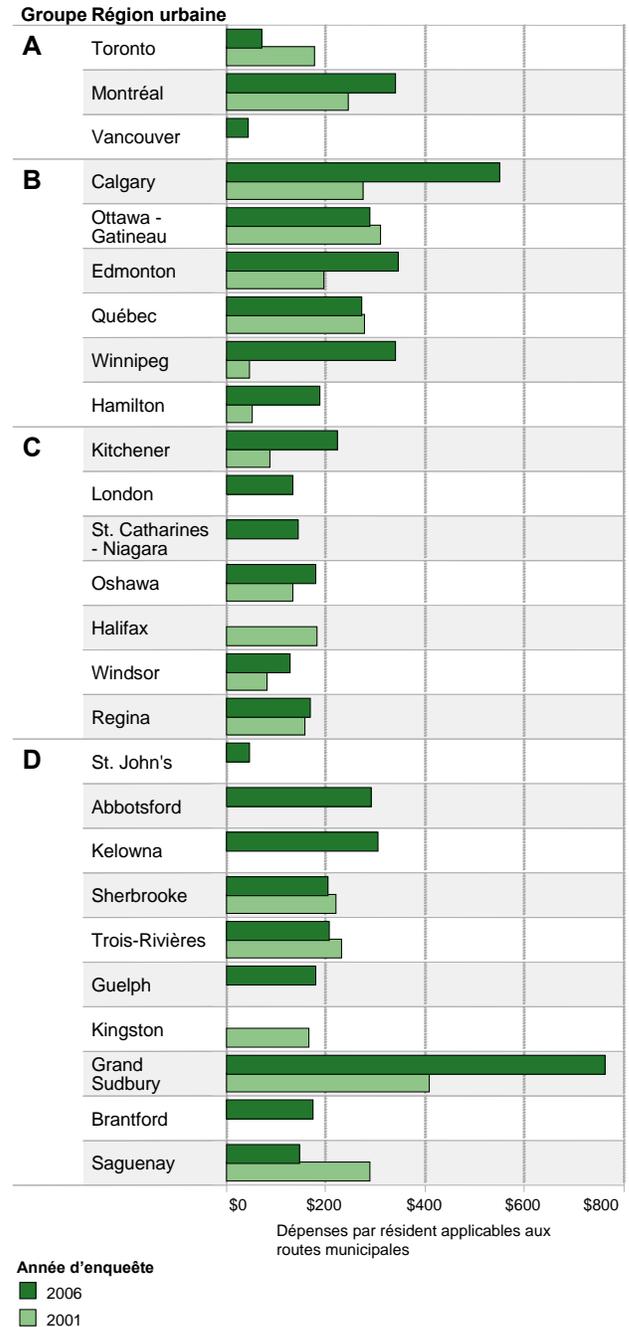


Figure 9.2 : Dépenses par résident applicables aux routes municipales dans les RUE, 2001-2006⁴⁵

⁴⁵ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les RUE omises.

La Figure 9.3 indique les pourcentages des sources de financement signalées en 2006 pour les dépenses en capital applicables aux routes municipales (enquête de 2006, volet B, question 15).⁴⁶ Les principales sources de financement indiquées par les RMR participantes sont les taxes locales et surtaxes, ainsi que les subventions et transferts fédéraux et provinciaux. Dans la majorité des RMR, les taxes locales financent plus de la moitié des dépenses en capital applicables aux routes municipales. Comme l'indique le chapitre précédent, les subventions et transferts fédéraux et provinciaux sont de plus en plus utilisés. En 2006, 17 régions urbaines ont indiqué que leur utilisation des subventions fédérales et provinciales se situait entre 6 % et 65 %. En 2001, seulement 11 régions avaient indiqué qu'elles utilisaient les subventions fédérales et provinciales comme source de financement, tous les pourcentages d'utilisation étant inférieurs à 20 %. Comme le démontre aussi la Figure 9.1, de nombreuses RMR utilisent également le prélèvement sur le développement immobilier et le recouvrement de coûts pour financer leurs routes municipales. Vancouver et Hamilton sont les seules RMR qui ont indiqué qu'une partie importante de leur financement provenait des frais, taxes et surcharges assumés par les usagers.

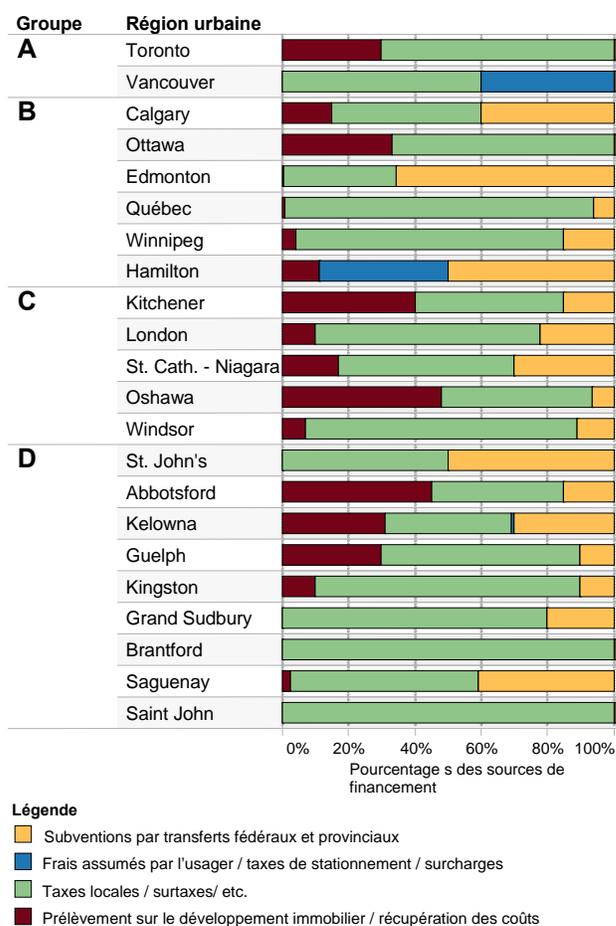


Figure 9.3 : Sources de financement des dépenses en capital applicables au système routier municipal, 2006

⁴⁶ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les régions urbaines omises. Des données sont disponibles pour Ottawa seulement, et non pour Gatineau.

La Figure 9.4 présente le sommaire des réponses fournies à la question 16, du volet B de l'enquête de 2006, portant sur le pourcentage des fonds utilisés pour les dépenses d'exploitation associées aux routes municipales.⁴⁶ Toutes les RMR participantes, sauf une, ont indiqué que plus de 80 % des dépenses d'exploitation associées aux routes municipales étaient couvertes par les taxes surcharges locales.. La seule exception est la région de Vancouver, qui a indiqué une ventilation en pourcentage de 60/40 entre les taxes locales et les frais et surcharges assumés par les usagers – cette dernière catégorie affichant le plus haut pourcentage parmi les RMR participantes. Les autres sources de financement sont moins fréquemment utilisées, puisque seulement trois RMR indiquent y recourir : Edmonton, Québec et Saguenay. Seules les régions de Québec et Saguenay déclarent utiliser les subventions et transferts fédéraux et provinciaux, mais cela correspondant à moins de 2 % du financement d'exploitation pour les routes municipales dans ces deux RMR.

9.3 Systèmes de transport en commun

La Figure 9.4 présente le sommaire des réponses fournies dans l'enquête de 2006 sur les pourcentages des sources de financement des dépenses en capital associées au système de transport en commun (enquête de 2006, volet B, question 17).⁴⁷ Comme pour les dépenses en capital associées aux routes municipales, les principales sources de financement sont les taxes locales et surcharges, ainsi que les subventions et transferts fédéraux et provinciaux. Toutefois, en ce qui concerne les systèmes de transport en commun, les subventions et transferts fédéraux et provinciaux sont plus fréquemment utilisés par les RMR. Seulement huit RMR ont indiqué qu'elles finançaient leurs projets d'immobilisations par les prélèvements sur le développement immobilier et le recouvrement des coûts, alors que quatre ont indiqué que les frais et surcharges assumés par les usagers faisaient partie de leurs sources de financement.

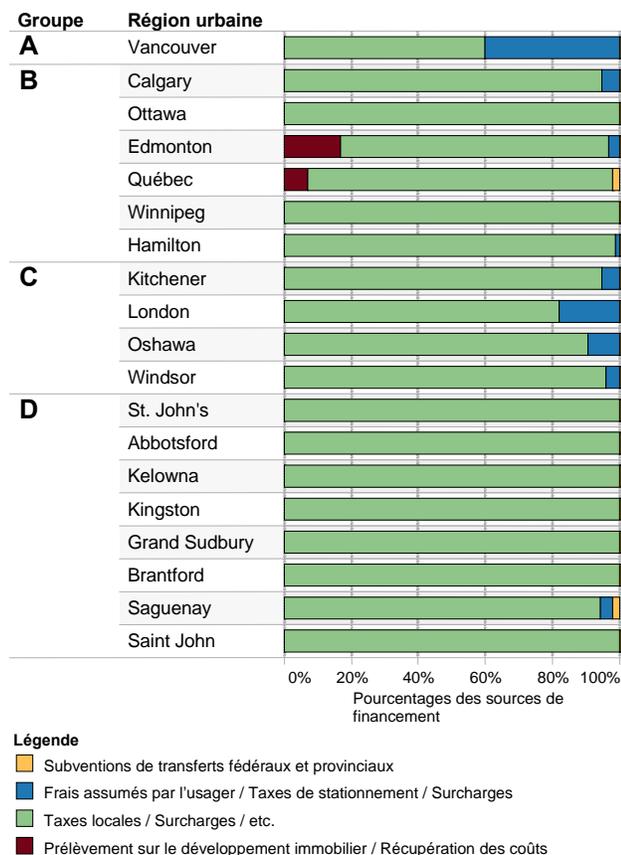


Figure 9.4 : Sources de financement des dépenses d'exploitation associées au système routier municipal, 2006

⁴⁷ Des données étaient manquantes ou incomplètes pour les régions urbaines omises. Des données sont disponibles pour Ottawa seulement, et non pour Gatineau.

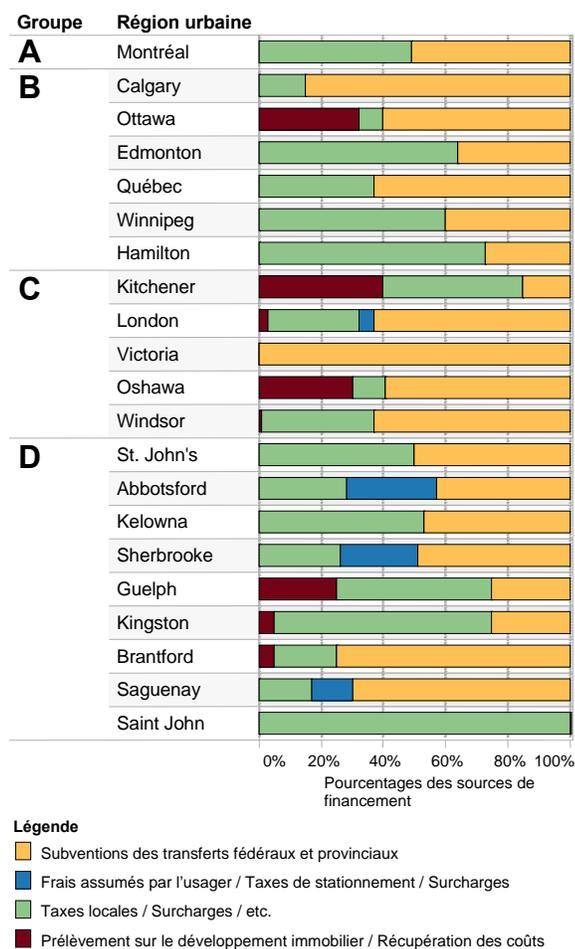


Figure 9.5 : Sources de financement des dépenses en capital associées au transport en commun, 2006

À l’opposé, de nombreuses autres RMR utilisent les frais et surcharges assumés par les usagers comme source principale de financement pour les dépenses d’exploitation associées au système de transport en commun, comme le démontre la Figure 9.6.⁴⁷ Cette source de financement représente de 30 % à 60 % du financement (Windsor et Winnipeg affichant les pourcentages les plus élevés). Les taxes locales constituent l’autre source principale de financement pour l’exploitation du transport en commun. Les subventions fédérales et provinciales semblent être plus fréquemment utilisées dans les petites régions urbaines. Des tendances semblables avaient été observées dans le cadre de l’*Enquête sur les ITU* de 2001. London et Victoria ont indiqué que les prélèvements sur le développement immobilier et le recouvrement des coûts représentaient plus de 10 % de leur financement.

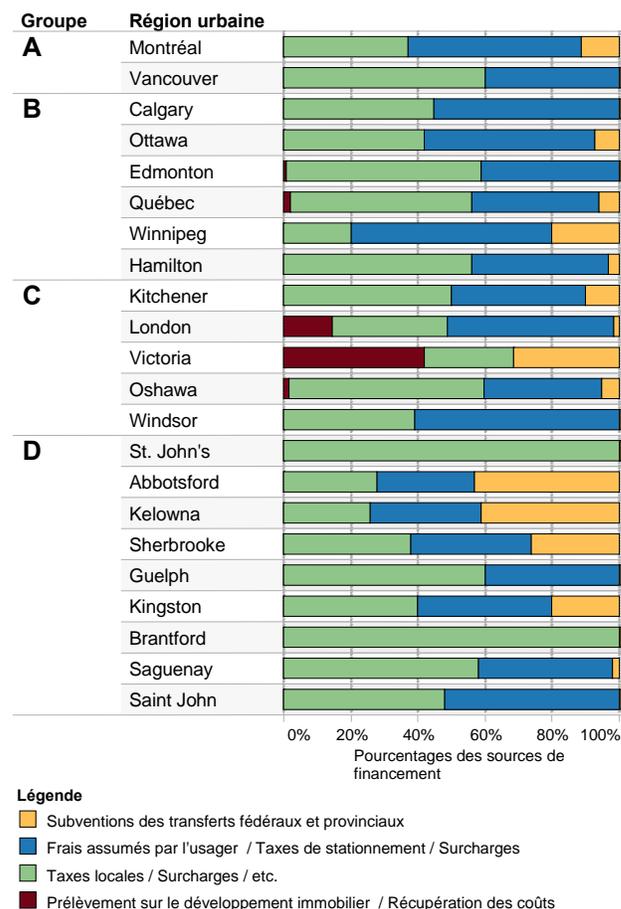


Figure 9.6 : Sources de financement pour les dépenses d’exploitation associées au système de transport en commun, 2006

La Figure 9.7 présente les budgets annuels en capital et les budgets annuels d'exploitation et d'entretien, par résident, applicables au transport en commun.⁴⁸ Pour cette figure ainsi que la Figure 9.8, la population pour 2001 a été réévaluée en fonction des limites des RUE de 2006. Comme prévu, les six RMR les plus peuplées, qui sont les seules à avoir des systèmes de transport en commun rapide, affichent les dépenses les plus élevées par résident pour le transport en commun, soit plus de 300 \$. Les dépenses par résident pour le transport en commun semblent reliées au niveau de population, ainsi qu'à l'achalandage du transport en commun par résident (Figure 6.3). Toutes les autres régions urbaines, sauf Winnipeg, Halifax et Victoria, affichent des dépenses par résident de moins de 200 \$ pour le transport en commun. Toutes les RMR qui ont fourni des données pour 2001 et 2006, à l'exception de Québec, affichent une hausse marquée des dépenses par résident pour le transport en commun. Cette hausse est variable : par exemple, elle est de 25 \$ à Hamilton et de 150 \$ à Edmonton.

Les revenus annuels, par résident, provenant des tarifs d'utilisation du transport en commun pour 2001 et 2006 sont indiqués à la Figure 9.8.⁴⁸ Les quatre régions urbaines les plus grandes – Toronto, Montréal, Vancouver et Ottawa-Gatineau – affichent les revenus les plus élevés, par résident, provenant des frais d'utilisation du transport en commun, soit plus de 150 \$. Ces revenus semblent également corrélés au niveau de population et à l'achalandage du transport en commun, la majorité des petites et moyennes régions urbaines affichant des revenus de moins de 50 \$ par résident. Toronto, Québec et Regina sont les seules régions qui ont signalé une baisse des revenus, par résident, provenant des tarifs d'utilisation du transport en commun. Toutes les autres régions pour lesquelles des données sont disponibles ont indiqué une hausse de ces revenus par résident de 2001 à 2006.

Les taux de couverture des tarifs d'utilisation du transport en commun, qui correspondent aux revenus annuels des tarifs divisés par le budget d'exploitation annuel, sont indiqués à la Figure 9.9.⁴⁸ Malgré la baisse marquée connue par Toronto depuis 2001, ce taux est demeuré élevé, comme cela est aussi le cas pour Windsor. Plusieurs autres régions urbaines, notamment London, Oshawa, Halifax, Sherbrooke et le Grand Sudbury, ont connu une baisse importante de leur taux de couverture des tarifs d'utilisation du transport en commun. D'autre part, Montréal et Kingston affichent des hausses importantes dans ce domaine.

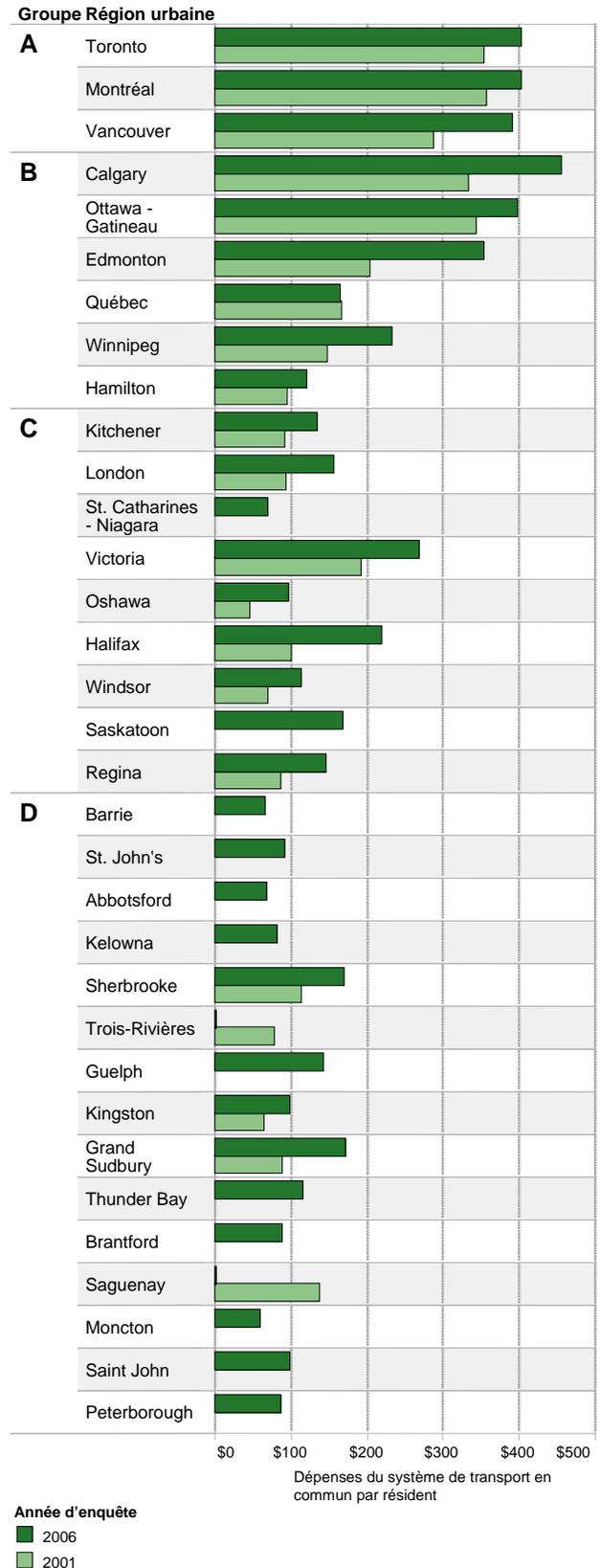


Figure 9.7 : Dépenses du système de transport en commun, par résident, 2006

⁴⁸ Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 2001.

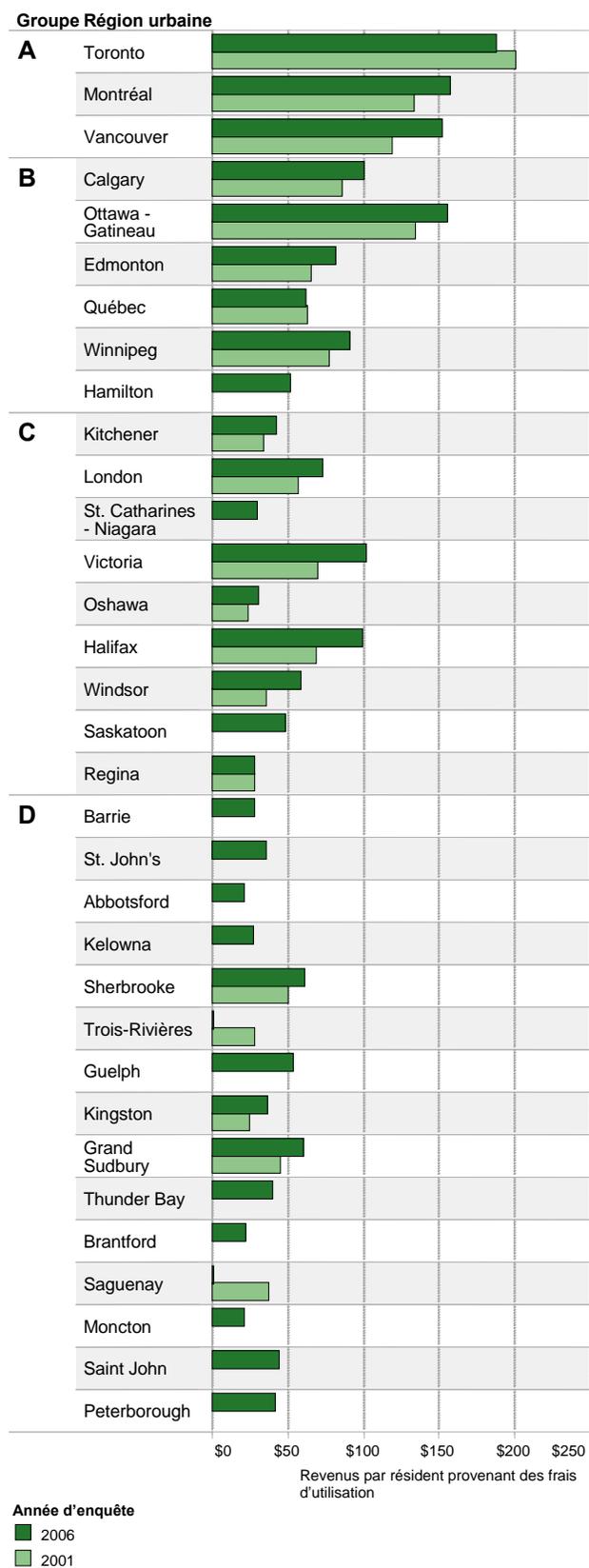


Figure 9.8 : Revenus annuels, par résident, provenant des tarifs d'utilisation du transport en commun, 2001-2006

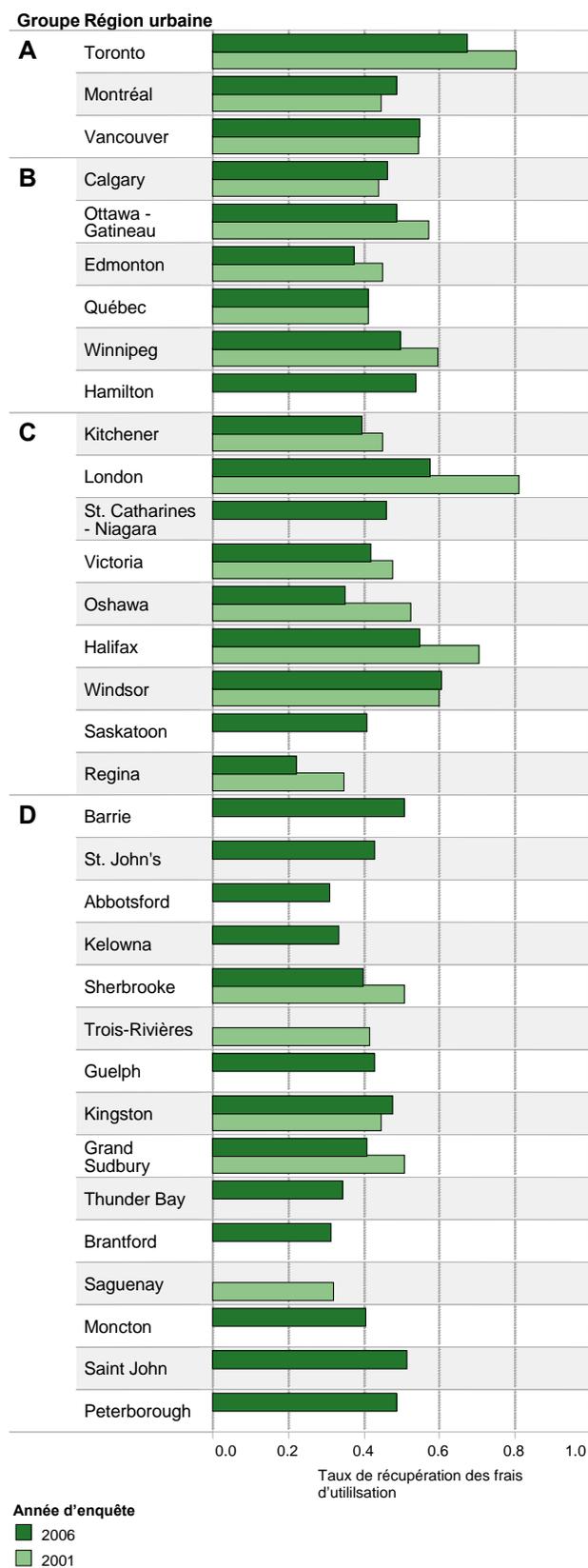


Figure 9.9 : Taux de couverture des tarifs d'utilisation, 2001-2006

10. Conclusions et améliorations potentielles aux enquêtes futures

Voilà 15 ans déjà que le Conseil des transports urbains a lancé la première *Enquête sur les indicateurs de transports urbains*. Cette enquête, qui en est maintenant à sa quatrième édition, permet aux régions urbaines de comparer leur performance à celle des autres régions urbaines à l'aide de divers indicateurs de transport. Mais, surtout, les données de l'enquête permettent le suivi des progrès réalisés partout au Canada en ce qui concerne les mesures mises en place pour favoriser des transports plus durables.

On considère que cette quatrième enquête est un succès car non seulement elle est la plus grande réalisée à ce jour, couvrant les 33 régions métropolitaines de recensement, mais aussi parce qu'elle a connu le taux de réponse le plus élevé jusqu'à maintenant, 31 régions ayant répondu à une partie ou à la totalité des questions de l'enquête. Toutefois, comme pour les enquêtes précédentes, certains défis se sont posés en ce qui concerne la disponibilité et la cohérence des données relatives à de nombreux indicateurs. Il est donc important de souligner que certains des indicateurs les plus robustes de l'enquête découlent de données normalisées rassemblées par d'autres organismes, dont Statistique Canada et l'Association canadienne du transport urbain. Ayant peu de ressources pour accomplir une telle tâche, de nombreuses régions urbaines ne recueillent en effet aucune donnée sur un grand nombre d'indicateurs de l'enquête. Il est également important de souligner les difficultés qui se présentent lors de l'intégration de l'information relative à une multitude de municipalités et agences de transport en commun à l'intérieur des RMR les plus grandes.

En général, le Conseil des transports urbains, les participants à l'enquête et la grande communauté des transports, notamment les décideurs clés, considèrent que les enquêtes sur les ITU, qui sont effectuées à des intervalles de cinq ans, sont d'une grande valeur. Toutefois, il y a toujours place à amélioration. Ci-dessous sont présentées quelques possibilités d'amélioration qui pourraient faire l'objet d'un examen plus attentif.

Accroître le rôle des indicateurs normalisés.

Comme nous l'expliquons ci-dessus, certains des indicateurs de transports urbains les plus cohérents et les plus fiables reposent sur des données recueillies dans le cadre d'initiatives autres que la présente enquête (c'est-à-dire des données sur l'aménagement du territoire, l'achalandage du transport en commun, la consommation de carburant, les parts modales applicables aux déplacements domicile-travail et les immatriculations de véhicules). Dans le cadre des enquêtes futures, on pourrait donc réduire de manière sélective le nombre d'éléments de données requis des participants, par exemple, une partie ou la totalité des questions sur l'utilisation des systèmes de transport, et se fier simplement aux sources de données externes. Cette approche serait conforme à la demande formulée par le Conseil des transports urbains à Statistique Canada en vue de développer les questions sur les transports qui font partie du recensement. L'élimination de certaines des questions plus fines de l'enquête comporte toutefois certains inconvénients, dont la perte du suivi de ces indicateurs par rapport aux enquêtes sur les ITU précédentes. Cette approche comporte aussi un risque de discontinuité d'importantes séries de données si Statistique Canada ou d'autres sources de données externes ne pouvaient plus fournir les données attendues.

Mettre l'accent sur les nouveaux enjeux.

Si un plus grand rôle est accordé aux données externes, il serait peut-être possible d'utiliser le questionnaire de l'enquête sur les ITU pour obtenir des réponses sur les nouveaux enjeux ou les nouvelles tendances en matière de transport durable. Comme l'explique le présent rapport, il existe de grandes lacunes en ce qui concerne les données sur les activités et infrastructures de cyclisme, sur les installations piétonnières, ainsi que sur l'offre et la tarification du stationnement. Ces lacunes sont en partie attribuables au fait que certaines régions urbaines ne recueillent ou ne consignent tout simplement pas de telles informations. Mais cela peut également découler du fait que la collecte de ces données exigerait trop d'effort de la part des répondants par rapport aux ressources dont ils disposent et à l'utilité

qu'ils en tireraient. Un questionnaire moins long pourrait en partie pallier au problème. .

De plus, il pourrait s'avérer utile de recueillir des données sur les nouvelles tendances comme l'auto-partage ou l'utilisation de programmes offerts par des associations de gestion des déplacements (ex. : programmes de retour au domicile garanti, covoiturage) qui œuvrent dans certaines régions urbaines. Ces questions viseraient à fournir de nouvelles données de référence permettant de comparer les collectivités semblables.

Promouvoir l'utilisation de l'enquête auprès du milieu de la recherche.

Un des plus grands avantages offerts par l'*Enquête sur les ITU* est qu'elle fournit des données pour répondre aux questions qui portent sur le transport et sa durabilité, ainsi que sur les liens qui existent entre les divers facteurs de causalité et la performance du système de transport. Le présent rapport constitue les premières étapes de l'étude de ces liens, mais des recherches beaucoup plus approfondies peuvent et doivent être réalisées sur ce sujet. L'ATC devrait penser à distribuer la base de données des ITU à plus grande échelle auprès de toutes les institutions d'enseignement postsecondaire qui offrent un programme de planification des transports ou d'urbanisme, de sorte à étendre l'utilisation de cette base de données pour la réalisation de précieuses recherches et d'évaluations de politiques..

Continuer à accroître l'utilisation des données électroniques et des SIG.

En ce qui concerne les enquêtes sur les ITU réalisées à des intervalles de cinq ans, les données sur la population et l'emploi sont disponibles au niveau des secteurs de recensement. De même, il est maintenant possible ou il sera bientôt possible d'obtenir facilement des données des SIG sur les trajets et arrêts en transport en commun, sur les installations de cyclisme et sur les infrastructures routières. La combinaison de ces deux types de données permet la création d'indicateurs raffinés sur les niveaux d'offre et la performance des transports urbains, exploitant de ce fait des données externes. Les nouveaux indicateurs créés pourraient comprendre, par exemple, le pourcentage de la population qui vit à 400 m

ou moins d'un arrêt de transport en commun ou le nombre d'employés qui sont à 1 km ou moins d'une voie cyclable.

Raffiner et améliorer le programme des enquêtes sur les ITU de l'ATC.

Un travail collaboratif entre les comités permanents du Conseil des transports urbains (CTU) et les organismes externes concernés – en particulier Statistique Canada – est requis pour qu'ils acceptent de fournir des données et pour que le questionnaire de l'enquête sur les ITU soit ajusté à la lumière des ententes signées avec ces organismes. Cette approche permettra aux régions urbaines canadiennes et à leurs administrations municipales de disposer, à des coûts raisonnables, des données fondamentales et des connaissances requises pour mettre en place un transport plus durable et pour évaluer les progrès réalisés en vue de cet objectif de plus en plus important.

De plus, on recommande que les données d'Ottawa et de Gatineau soient recueillies et consignées de manière séparée pour les prochaines enquêtes sur les ITU. Il s'est avéré difficile d'effectuer la collecte et d'assurer l'harmonisation des données combinées. Même s'il sera ainsi problématique d'effectuer des comparaisons avec les données des enquêtes précédentes, le traitement distinct de ces deux villes permettra de dégager des tendances plus cohérentes en ce qui concerne les initiatives et le transport urbain dans ces territoires pour les enquêtes futures sur les ITU.

Annexe A

Questionnaire de l'enquête



RÉSUMÉ DE L'ENQUÊTE ET DIRECTIVES GÉNÉRALES

Résumé de l'enquête

L'enquête de l'ATC sur les indicateurs de transports urbains a pour but de cerner le lien entre l'aménagement du territoire et le secteur des transports ainsi que son évolution dans le temps. La présente enquête, la quatrième en son genre, porte sur l'année 2006, l'année du plus récent recensement. Des intervenants des 33 régions métropolitaines canadiennes ont été approchés pour remplir le présent questionnaire. Ce dernier se divise en trois volets :

Volet A : Gestion du transport et de l'aménagement du territoire (4 pages)

Volet B : Financement du transport (2 pages)

Volet C : Données sociodémographiques et données sur les transports (6 pages)

Le Groupe IBI a été mandaté par l'ATC pour réaliser la présente enquête. Le ministère des Transports du Québec est également partenaire dans la réalisation de cette enquête pour le Québec. Pour tout soutien vous pouvez communiquer avec :

Magali Amiel (magali.amiel@ibigroup.com)

Le Groupe IBI/DAA, Montréal

(514) 954-5357

ou

Anna Mori (uti.itu@ibigroup.com)

Le Groupe IBI, Toronto

(416) 596-1930

Sylvie Arbour (sylvie.arbour@mtq.gouv.qc.ca)

Ministère des Transports

(514) 864-1750 poste 5049

De plus, un site internet a été mis sur pied pour ce projet afin de fournir de l'information sur le déroulement de l'enquête et répondre aux questions fréquemment posées.

Voir le www.uti-itu.ca/fr

DÉCOUPAGES GÉOGRAPHIQUES

Quatre aires géographiques sont définies pour les fins de cette enquête :

Région (RMR) : Région métropolitaine de recensement, telle que définie par Statistique Canada (2006)

Région urbaine existante (RUE) : Territoire urbanisé à l'intérieur de la RMR

Secteur central (SC) : Zone de développement mixte avoisinant le centre-ville

Centre-Ville (CV) : Principale zone d'emploi dans la région urbaine

Les volets A et B du questionnaire concernent seulement les *RUE*, alors que le volet C s'applique aux quatre zones. Les RMR, les RUE et les CV ont été préalablement définis dans l'Onglet "Géographie". Dans certains cas, une délimitation du secteur central (SC) a été proposée. Toutefois, cette délimitation pourrait être modifiée sur la base des critères indiqués au volet C du questionnaire.

Remarque pour les répondants responsables de plusieurs municipalités

Dans certains cas, les réponses devront porter sur un ensemble de municipalités à l'intérieur de la limite géographique de la Région urbaine (RUE). Si tel est le cas, nous nous attendons à des réponses les plus représentatives possible de l'ensemble des municipalités. Un complément d'information sur le sujet est donné dans les volets A et B du questionnaire.

Retour du questionnaire

Veuillez s'il vous plaît compléter le questionnaire en ligne au plus tard le **20 mars 2009**.



Indicateurs de transport urbains - Quatrième enquête

Si d'autres personnes que vous-mêmes sont impliquées dans l'étude, veuillez nous indiquer leurs noms et leurs coordonnées afin que ces personnes soient identifiées dans le rapport final.

Personne-ressource principale

Nom : _____

Rôle : _____

Organisme _____

Téléphone : _____

Courriel : _____

Représentant technique

Nom : _____

Rôle : _____

Organisme _____

Téléphone : _____

Courriel : _____

Représentant technique

Nom : _____

Rôle : _____

Organisme _____

Téléphone : _____

Courriel : _____

Représentant technique

Nom : _____

Rôle : _____

Organisme _____

Téléphone : _____

Courriel : _____

Représentant technique

Nom : _____

Rôle : _____

Organisme _____

Téléphone : _____

Courriel : _____

Représentant technique

Nom : _____

Rôle : _____

Organisme _____

Téléphone : _____

Courriel : _____

Représentant technique

Nom : _____

Rôle : _____

Organisme _____

Téléphone : _____

Courriel : _____

Représentant technique

Nom : _____

Rôle : _____

Organisme _____

Téléphone : _____

Courriel : _____

VOLET A
Gestion du transport et de l'aménagement du territoire
Indications pour le Volet A

Cette section porte sur les mesures de gestion du transport et de l'aménagement du territoire à l'intérieur des Régions urbaines existantes (RUE). Elle fournit une liste de mesures variées regroupées sous 10 catégories. Pour chaque mesure, il est demandé aux répondants d'indiquer la portée de leur mise en oeuvre dans leur RUE.

Pour chaque catégorie, un espace est prévu pour permettre aux répondants d'indiquer des exemples de mesures ou d'initiatives qui sont considérés comme représentatives des progrès ou des "bonnes pratiques" à l'intérieur de la région urbaine. La liste des exemples n'a pas à être exhaustive; il s'agit plutôt d'offrir aux répondants l'occasion de nous faire part de leurs initiatives les plus marquantes, lesquelles pourront être citées dans le rapport final.

Tel que mentionné précédemment, si vous devez composer avec plusieurs municipalités, vous devez fournir des réponses les plus représentatives possible de l'ensemble des municipalités composant votre RUE. Par exemple, si seulement l'une des municipalités a mis en application une initiative donnée, il faudrait alors cocher sous "Mise en application sur une partie du territoire."

Veillez noter que certaines des initiatives peuvent ne pas s'appliquer aux zones urbaines plus petites (ex. système de gestion des accidents). Si tel est le cas, les répondants peuvent indiquer que cet item ne s'applique pas.

1		STRUCTURE URBAINE / AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE							Indiquer quelle réponse correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)		
		Ne s'applique pas	N'est pas une priorité pour le moment	À l'étude	Des politiques ou normes ont été adoptées	Projet(s) pilote(s) mis en oeuvre	Mise en application sur une partie du territoire	Mise en application sur l'ensemble du territoire			
		Bas		Niveau de déploiement			Élevé				
(a) Plan intégré de transport et d'aménagement à long terme		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(b) Cibles de densité pour les pôles d'activité mixtes		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(c) Limitation du développement urbain à des zones désignées		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(d) Politiques et mesures incitatives visant le développement des friches industrielles		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(e) Abattement de taxes ou mesures incitatives pour un développement mixte et compact		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Commentaires ou exemples:											
2		AMENAGEMENT URBAIN							Indiquer quelle réponse correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)		
(a) Politiques et normes d'aménagement favorisant le transport collectif		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(b) Politiques et normes visant à favoriser l'utilisation de la bicyclette		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(c) Politiques et normes d'aménagement favorisant les piétons		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
(d) Mesures ou politiques d'apaisement de la circulation		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Commentaires ou exemples:											

3	MARCHE	Indiquer quelle réponse correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)						
		Ne s'applique pas	N'est pas une priorité pour le moment	À l'étude	Des politiques ou normes ont été adoptées	Projet(s) pilote(s) mis en œuvre	Mise en application sur une partie du territoire	Mise en application sur l'ensemble du territoire
		Bas		Niveau de déploiement			Élevé	
	(a) Plan piétonnier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(b) Traverses de piétons aménagées entre les intersections, dans les zones à forte activité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(c) Aménagement et signalisation des intersections favorisant les piétons	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(d) Déneigement et déglacage des trottoirs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(e) Participation municipale à des comités consultatifs ou de promotion de la marche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Commentaires ou exemples:							
4	VÉLO	Indiquer quelle réponse correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)						
		Ne s'applique pas	N'est pas une priorité pour le moment	À l'étude	Des politiques ou normes ont été adoptées	Projet(s) pilote(s) mis en œuvre	Mise en application sur une partie du territoire	Mise en application sur l'ensemble du territoire
	(a) Politique sur le vélo incorporant le développement d'un réseau cyclable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(b) Programme municipal de stationnement pour vélos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(c) Participation municipale à des comités consultatifs ou de promotion du vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(d) Normes de zonage requérant des installations pour favoriser le vélo dans les nouveaux développements immobiliers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(e) Programmes de vélo partagés ou en libre-service	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(f) Mesures liées à la formation des cyclistes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Commentaires ou exemples:							
5	TRANSPORT EN COMMUN	Indiquer quelle réponse correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)						
		Ne s'applique pas	N'est pas une priorité pour le moment	À l'étude	Des politiques ou normes ont été adoptées	Projet(s) pilote(s) mis en œuvre	Mise en application sur une partie du territoire	Mise en application sur l'ensemble du territoire
	(a) Voies réservées aux autobus ou aux véhicules à haute occupation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(b) Autres mesures prioritaires au transport en commun	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(c) Installations de stationnement pour les vélos (bike'n'ride)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(d) Coordination régionale des services de transport en commun	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(e) Coordination régionale de la tarification	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(f) Intégration du transport en commun urbain avec les services interurbains	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(g) Tarification spéciale pour les étudiants (collégial et université)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(h) Programme de rabais tarifaire pour achat en grand volume	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(i) Service d'informations en ligne ou par téléphone pour la planification des déplacements	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(j) Information en temps réel sur les heures d'arrivée aux arrêts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Commentaires ou exemples:							

6	STATIONNEMENT	Indiquer quelle réponse correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)						
		Ne s'applique pas	N'est pas une priorité pour le moment	À l'étude	Des politiques ou normes ont été adoptées	Projet(s) pilote(s) mis en œuvre	Mise en application sur une partie du territoire	Mise en application sur l'ensemble du territoire
		Bas	Niveau de déploiement				Élevé	
	(a) Normes relatives au stationnement variables en fonction des conditions locales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(b) Normes limitant l'offre de stationnement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(c) Tarification dissuasive des stationnements publics pour les navetteurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(d) Mesures défavorisant l'utilisation des stationnements privés par les navetteurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires ou exemples:								
7	OPTIMISATION DES SYSTÈMES ROUTIERS	Indiquer quelle réponse correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)						
	(a) Prise en compte de tous les modes dans les études de transport et de circulation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(b) Voies pour véhicules à occupation élevée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(c) Stationnements incitatifs pour les covoitureurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(d) Programmes de gestion du système routier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(e) Le plan de transport identifie les intersections qui requièrent une amélioration	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(f) Contrôle en temps réel et coordination des feux de circulation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(g) Système de gestion des incidents/accidents	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires ou exemples:								
8	TRANSPORT DES MARCHANDISES	Indiquer quelle réponse correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)						
	(a) Stratégie sur le transport des marchandises	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(b) Activités de consultation auprès de l'industrie du transport des marchandises	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(c) Sites de chargement hors rue requis en vertu des règlements de zonage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(d) Identification d'un réseau spécifique pour le camionnage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(e) Terminaux intermodaux et/ou de centres de consolidation de marchandises	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires ou exemples:								

9 BESOINS DES USAGERS PARTICULIERS		Indiquer quelle réponse correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)						
		Ne s'applique pas	N'est pas une priorité pour le moment	À l'étude	Des politiques ou normes ont été adoptées	Projet(s) pilote(s) mis en œuvre	Mise en application sur une partie du territoire	Mise en application sur l'ensemble du territoire
		Bas		Niveau de déploiement			Elevé	
(a)	Véhicules de transport collectif accessibles aux handicapés physiques	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(b)	Arrêts/stations de transport en commun accessibles aux handicapés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(c)	Services de transport adapté pour les besoins particuliers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(d)	Trottoir dénivelé aux intersections ou aux traverses piétonnières	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(e)	Normes minimales sur la provision d'espaces de stationnement désignés pour personnes à mobilité réduite	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(f)	Signalisation piétonnière audible	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires ou exemples:								
10 ENERGIE, ENVIRONNEMENT ET GESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT		Indiquer quelle réponse correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)						
(a)	Flottes de véhicules municipaux à haute efficacité énergétique/utilisant des carburants alternatifs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(b)	Véhicules de transport en commun à haute efficacité énergétique/utilisant des carburants alternatifs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(c)	Stratégies obligatoires de contrôle des émissions polluantes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(d)	Stratégie régionale de gestion de la demande en transport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(e)	Initiatives de tarification routière	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(f)	Services de gestion de la demande en transport fournis aux entreprises / lieux de travail	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(g)	Gestion de la demande en transport pour les écoles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(h)	Services de jumelage en covoiturage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(i)	Appui à des services privés ou non lucratifs d'auto-partage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(j)	Cibles de réduction des gaz à effet de serre (GES)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(k)	Cibles de réduction établies pour d'autres polluants de l'air	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires ou exemples:								



VOLET B
FINANCEMENT DU TRANSPORT

Indications pour le Volet B

Le volet B du questionnaire porte sur les enjeux liés au financement du transport.

De la même façon que pour le volet A, si votre région urbaine (RUE) est composée de plusieurs municipalités, fournissez une réponse qui soit la plus représentative de la majorité des municipalités qui la composent.

	Quelles sources de revenus, parmi les suivantes, sont utilisées pour financer (directement or indirectement) l'amélioration du système de transport et comment s'appliquent-elles ?	Utilisée?			Si utilisée, comment s'applique-t-elle? (cocher toutes les réponses valides)				
		Qui	A l'étude	Non	Placé dans un compte de revenus généraux	Appliqué au transport collectif local ou régional	Appliqué au réseau routier municipal ou régional	Appliqué au réseau routier supérieur (ex. provincial, fédéral)	Appliqué à d'autres améliorations du système de transport
11	Subventions et transferts gouvernementaux (provincial et fédéral)								
	(a) Contribution fédérale récurrente	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(b) Contribution provinciale récurrente	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(c) Contribution fédérale ponctuelle	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(d) Contribution provinciale ponctuelle	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	Frais assumés par l'utilisateur / taxes de stationnement / surcharges								
	(e) Surchage sur les tarifs de stationnement public	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(f) Taxes sur les revenus ou espaces de stationnement privé	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(g) Tarification des usagers du transport en commun	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(h) Tarification routière/péage	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(i) Taxe sur les carburants dédiée au transport	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(j) Taxe sur l'enregistrement/immatriculation des véhicules	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	Taxes locales / surtaxes								
	(k) Taxe foncière municipale	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(l) Taxes municipales/régionales levées sur le carburant ou les émissions	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	Prélèvements sur le développement immobilier / récupération des coûts								
	(m) Prélèvement de partage des bénéfices sur le développement	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(n) Prélèvement selon la longueur de façade ("frontage")	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(o) Récupération des coûts liés aux nouveaux développements	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(p) Autres (S.V.P., décrire ci-après):	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Description des autres" (i.e. surtaxe sur l'électricité)								

15-19 Approximativement quel pourcentage de votre financement en matière de transport pour les différents types de dépenses provient des sources suivantes ?

	Dépenses en capital pour le système routier municipal	Budget d'exploitation du système routier municipal	Dépenses en capital pour le système de transport en commun	Budget d'exploitation du système de transport en commun	Autres dépenses en transport
(a) Subventions et transferts gouvernementaux (provincial et fédéral)					
(b) Frais assumés par l'utilisateur / taxes de stationnement / surcharges					
(c) Taxes locales / surtaxes					
(d) Prélèvement sur le développement immobilier					
Total	100%	100%	100%	100%	100%

20 Notes et commentaires additionnels:



VOLET C

Données sur la sociodémographie et les transports**Indications pour le Volet C**

Le Volet C du questionnaire s'intéresse aux données décrivant la sociodémographie et le système de transport, ainsi que son utilisation, sous quatre niveaux géographiques.

Les données recherchées visent l'année 2006. Si les données de 2006 ne sont pas disponibles pour certaines questions, veuillez fournir les données pour l'année la plus récente, en le signalant dans la colonne prévue à cet effet.

Des précisions sur les questions spécifiques sont fournies tout au long du formulaire.

Définition de la zone centrale

Les questions 1 à 3 portent sur la structure urbaine et les données concernant la superficie, la population et l'emploi. Ces données ont été précalculées pour la région métropolitaine (RMR), la région urbaine existante (RUE), et le centre-ville (CV), tels que défini par l'équipe du projet. Nous proposons aussi dans certains cas une définition du Secteur central (SC). Ces découpages sont montrés sur les cartes annexées à l'onglet suivant. S'il s'avérait nécessaire de modifier les découpages établis, vous voudrez bien communiquer avec les personnes-ressources du projet, qui s'occuperont ensuite de recalculer les indicateurs socio-démographiques. Si vous devez (re)définir le Secteur central (SC), ses limites devraient être basées sur les critères suivants :

- il doit être de deux à trois fois plus grand en superficie que le centre-ville;
- il doit montrer une densité relativement élevée d'emplois et de population;
- ses limites doivent respecter celles de secteurs de recensement de Statistique Canada.

Note: Pour les régions qui ont participé à l'enquête précédente et qui avaient déjà défini un Secteur Central, sa définition ainsi que les données démographiques associées ont été adoptés pour la présente enquête. Bien vouloir confirmer que ces informations demeurent applicables et que les données sont justes.

Note: Pour les questions 27 à 29, veuillez déterminer votre zone centrale sur la carte prévue à cet effet. Consultez les indications ci-dessus pour vous y aider.

STRUCTURE URBAINE	ZONE	DONNÉE	AN	NOTES (SOURCES)
21 Superficie terrestre (km2)	RMR		2006	Statistiques Canada
	RUE			
	SC			
	CV			
22 Population résidente	RMR		2006	
	RUE			
	SC			
	CV			
23 Emploi total (temps plein et temps partiel)	RMR		2006	
	RUE			
	SC			
	CV			

Définitions et disponibilité des données

Est-ce qu'il existe pour votre région une enquête origine-destination sur les déplacements ?

25 Comment un déplacement est-il défini dans votre enquête Origine-Destination (le cas échéant) ?

Est-ce que votre région dispose d'un modèle de prévision de la demande de transport ?

Pouvez-vous, le cas, échéant, décrire sommairement ce modèle?

27 Pour les réponses fournies plus bas, comment sont définies les périodes de pointe?

période de pointe du matin (pointe AM) : _____ (ex. 6h00 - 9h00)
 période de pointe du soir (pointe PM) : _____ (ex. 15h30 - 18h30)

28 Quelles données sont collectées dans votre région à propos des déplacements de véhicules commerciaux?

29 Comment votre région fait-elle la différence entre autoroutes/routes à plusieurs voies et grandes artères?

O/N	Année	Période de l'année
-----	-------	--------------------

--

(ex.: tout déplacement effectué par des personnes âgées de 11 ans et plus)

O/N	Année de base	Période(s) de la journée
-----	---------------	--------------------------

(ex: modes inclus, données utilisées, références documentaires, etc.)

--

(ex.: comptages classifiés, enquêtes O-D, etc.)

--

L'OFFRE DE TRANSPORT	ZONE	DONNÉE	AN	NOTES (SOURCES)
30 Voies-kilomètres de routes [voies-km] <i>Note: Si les voies-kilometres ne peuvent être estimées sous ces catégories, veuillez fournir la meilleure information disponible et fournir des précisions dans la colonne de droite.</i> (a) Voies-kilomètres de rues locales (b) Voies-km du réseau collecteur (c) Voies-km du réseau artériel (d) Voies-km du réseau autoroutier (excluant VOE) (e) Voies-km réservées aux véhicules à occupation élevée (VOE)	RUE			
31 Kilomètres d'infrastructure réservée au transport en commun <i>Note: Services en site-propre, mesurés selon la longueur du tracé et non en voies-km.</i> (a) Autobus en site-propre / emprise réservée (km) (b) Metro / Tramway / Système léger sur rail (km) (c) Train de banlieue (km)	RUE			
32 Offre de transport collectif (en sièges-km) <i>Cet indicateur est calculé selon le niveau de service (nombre de voyages) multiplié par la longueur du circuit (km), puis par le nombre de sièges offerts par véhicule.</i> (a) Période de pointe AM (b) Période de pointe PM (c) Offre totale sur 24 heures	RUE			

33 Voies piétonnières et pistes cyclables (a) Voies cyclables réservées ou pistes cyclables physiquement séparées d'un écran (route-km) de la circulation de véhicules motorisés (b) Voies cyclables réservées sur la rue désignée par des bandes, de la signalisation ou des marquages sur la chaussée pour l'usage exclusif des cyclistes (route-km) (c) Routes partagées réservées en priorité aux cyclistes, comportant des caractéristiques de mesure d'apaisement de la circulation pour assurer l'utilisation préférentielle par les cyclistes (route-km) (d) Des routes partagées pour cyclistes comportant des panneaux de signalisation et/ou des marquages (route-km) (e) Des pistes à usage multiple ou des pistes cyclables dans les aires autres que les rues (route-km) (f) Autre (route-km) (g) Trottoirs (km)	RUE			
34 Véhicules enregistrés (excluant les autobus) (a) Véhicules légers (incluant automobiles, camionnettes, et camions légers < 4,5 t) (b) Véhicules commerciaux moyens (camions pesant entre 4,5 et 15 tonnes) (c) Véhicules commerciaux lourds (camions de plus de 15 tonnes)	RUE		2006	Statistique Canada
35 Nombres de places désignées de stationnement incitatif	RUE			
36 Espaces de stationnement au centre-ville (a) Stationnement public sur-rue (disponible au public) (b) Stationnement public hors-rue (disponible au public) (c) Coût horaire maximum (sur-rue) (d) Coût maximum d'une passe mensuelle (hors-rue)	CV			

Note : Certaines questions dans la prochaine section reposent sur des Enquêtes de déplacements de type Origine-Destination (ex. partage modal). Si votre région ne dispose pas d'une telle enquête, tentez de répondre au meilleur de votre jugement (en l'indiquant dans la colonne de droite). Si les données ne sont pas aisément disponibles pour chacune des périodes de pointe de la journée, une des deux sera suffisante.

UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT	ZONE	DONNÉE		AN	NOTES (SOURCES)		
Partage modal au Centre-Ville <i>Note: Si les données pour le CV ne sont pas disponibles, fournissez alors les données pour le SC et précisez-le. Les parts modales sont calculées sur la base de l'ensemble des déplacements</i>	CV	Se destinant à la zone (exclut les déplacements ayant le CV pour point de départ)	Originant de la zone (inclut les déplacements ayant le CV pour point de départ et point d'arrivée)				
37 (a) Partage modal durant la période de pointe AM [%]							
- conducteur de véhicule privé							
- passager de véhicule privé							
- transport en commun							
- autobus scolaire							
- vélo							
- marche à pied							
- autre (taxi, motocyclette, etc.)							
Total :						100%	100%
Nombre total de déplacements en période de pointe AM :							
38 (b) Partage modal durant la période de pointe PM [%]	CV						
- conducteur de véhicule privé							
- passager de véhicule privé							
- transport en commun							
- autobus scolaire							
- vélo							
- marche à pied							
- autre (taxi, motocyclette, etc.)							
Total :						100%	100%
Nombre total de déplacements en période de pointe PM :							
39 (c) Partage modal sur 24 heures [%]	CV						
- conducteur de véhicule privé							
- passager de véhicule privé							
- transport en commun							
- autobus scolaire							
- vélo							
- marche à pied							
- autre (taxi, motocyclette, etc.)							
Total :						100%	100%
Nombre total de déplacements (24 heures) :							

Parts modales dans la région urbaine (RUE)				
<i>Note: Les parts modales concernent l'ensemble des déplacements générés dans la région urbaine (ie. y originant, s'y destinant ou internes).</i>				
40 (a) Partage modal durant la période de pointe AM [%]		RUE		
- conducteur de véhicule privé				
- passager de véhicule privé				
- transport en commun				
- autobus scolaire				
- vélo				
- marche à pied				
- autre (taxi, motocyclette, etc.)				
Total :				100%
Nombre total de déplacements période de pointe AM :				
41 (b) Partage modal durant la période de pointe PM [%]		RUE		
- conducteur de véhicule privé				
- passager de véhicule privé				
- transport en commun				
- autobus scolaire				
- vélo				
- marche à pied				
- autre (taxi, motocyclette, etc.)				
Total :				100%
Nombre total de déplacements période de pointe PM :				
42 (c) Partage modal sur 24 heures [%]		RUE		
- conducteur de véhicule privé				
- passager de véhicule privé				
- transport en commun				
- autobus scolaire				
- vélo				
- marche à pied				
- autre (taxi, motocyclette, etc.)				
Total :				100%
Nombre total de déplacements (24 heures) :				

43 Achalandages - Transport en commun <i>Note : Pour assurer l'uniformité avec les statistiques de l'ACTU, un passage représente un déplacement utilisant les services d'un seul organisme de transport. Les déplacements qui incluent des correspondances (transferts) entre opérateurs de transport devraient être comptabilisés comme autant de déplacements distincts.</i> (a) Passagers annuels (excluant les autobus scolaires) (b) Nombre de passagers pour un jour ouvrable typique (c) Nombre de passagers-km pour un jour ouvrable typique	RUE			
Vehicule-kilomètres de déplacement <i>Note : Les deux prochaines questions portent sur l'ensemble des déplacements générés dans la région urbaine (ie. y originant, s'y destinant ou internes).</i> <i>Note : Les véhicules-km peuvent être estimés en multipliant les volumes sur les liens routiers par leur longueur. Alternativement, les données peuvent être estimées à partir des enquêtes O-D en utilisant un modèle de transport. Si ces méthodes ne sont pas disponibles, signalez-le dans la colonne de droite.</i>	RUE			
44 Véhicules-km sur le réseau artériel ou régional [véh-km] (a) En période de pointe AM - Véhicules de promenade (b) En période de pointe PM - Véhicules de promenade (c) Véh-km pour 24 heures - Véhicules de promenade				
45 Véhicules-km sur le réseau autoroutier [véh-km] (a) En période de pointe AM - Véhicules de promenade (b) En période de pointe PM - Véhicules de promenade (c) Véh-km pour 24 heures - Véhicules de promenade	RUE			

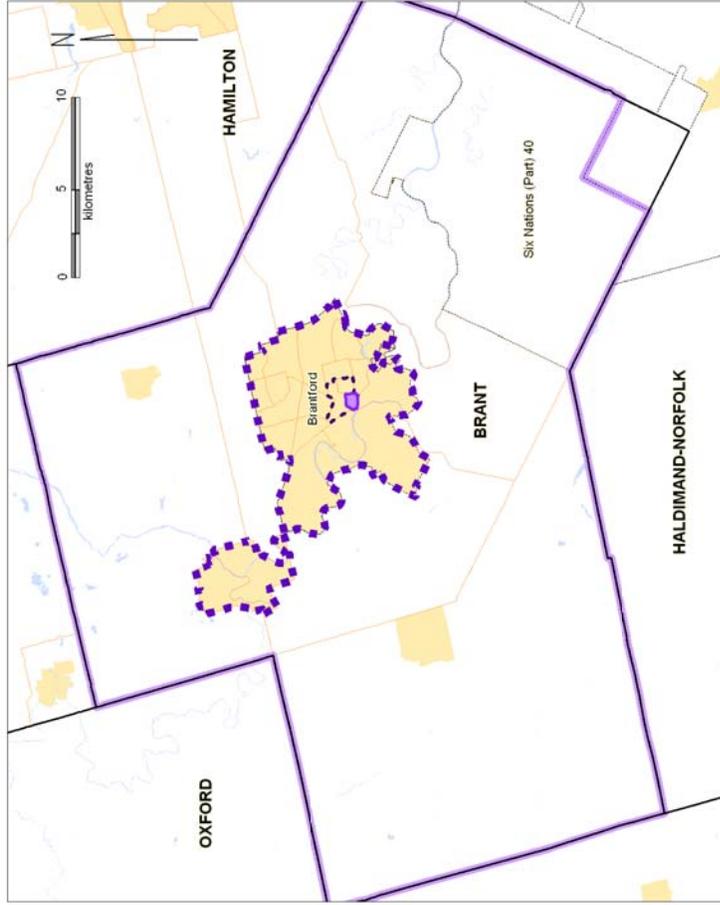
PERFORMANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT	ZONE	DONNÉE	AN	NOTES (SOURCES)
<i>Note : La longueur des trajets porte sur l'ensemble des déplacements générés dans la région urbaine (ie. y originant, s'y destinant ou internes). La distance réelle est préférable à celle estimée à vol d'oiseau (SVP indiquez quelle méthode est utilisée). La longueur moyenne des trajets domicile-travail peut être tirée du Recensement canadien (données sur les lieux de résidence et de travail). Cette dernière information est fournie pour référence.</i>				
46 Distance moyenne des migrations pendulaires journalières (km) Distance moyenne des migrations pendulaires journalières (km)	RUE			
	RMR		2006	Statistiques Canada
47 Accidents de la route - Nombre de décès et blessés par année (a) Automobilistes - Blessés (b) Automobilistes - Décédés (c) Piétons - Blessés (d) Piétons - Décédés (e) Cyclistes - Blessés (f) Cyclistes - Décédés (g) Total - Blessés (h) Total - Décédés	RUE			Veuillez indiquer si les données piétons et cyclistes sont agrégées ensemble.

RESSOURCES ET FINANCEMENT DÉDIÉS AU SYSTÈME DE TRANSPORT	ZONE	DONNÉE	AN	NOTES (SOURCES)
48 Routes municipales et régionales (a) Budget annuel en capital (incluant réfections majeures) (b) Budget annuel d'exploitation et d'entretien	RUE			
49 Routes provinciales (a) Budget annuel en capital (incluant réfections majeures) (b) Budget annuel d'exploitation et d'entretien	RUE			
50 Transport en commun (a) Budget annuel en capital (incluant réfections majeures) (b) Budget annuel d'exploitation et d'entretien (c) Revenu annuel de la tarification du transport en commun	RUE			ACTU ACTU ACTU
51 Nombre d'employé(e)s dédiés aux projets de transport actif (en équivalent temps-complet)	RUE			

Annexe B

Définition des régions géographiques

Brantford



Urban Transportation Indicators Indicateurs de Transport Urbains

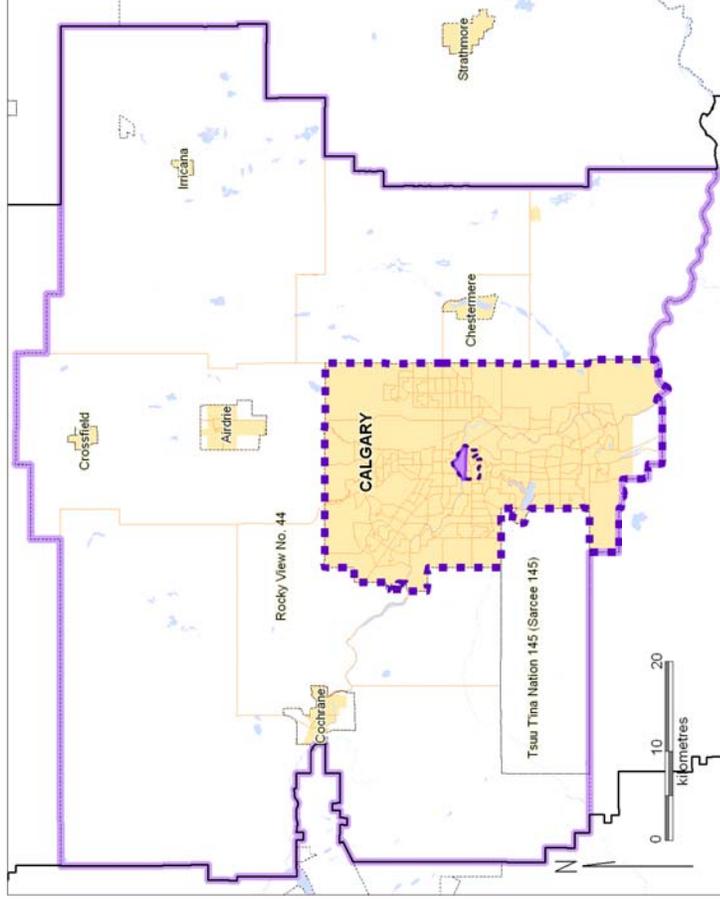
Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- abc
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Calgary

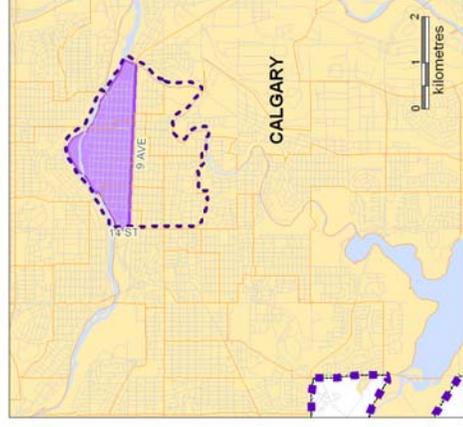


Urban Transportation Indicators Indicateurs de Transport Urbains

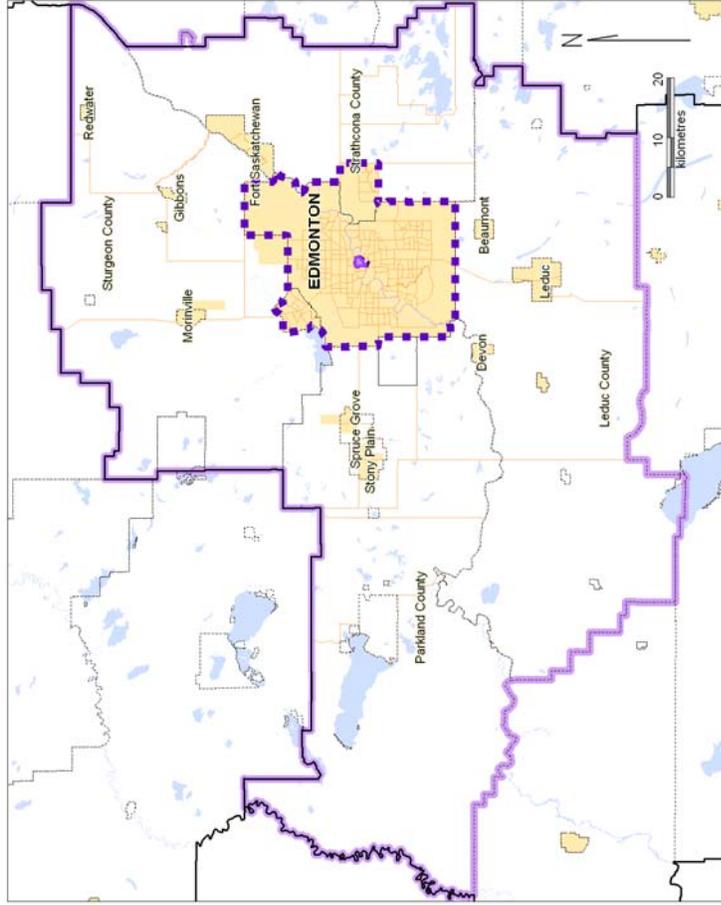
Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- abc
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Edmonton



Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

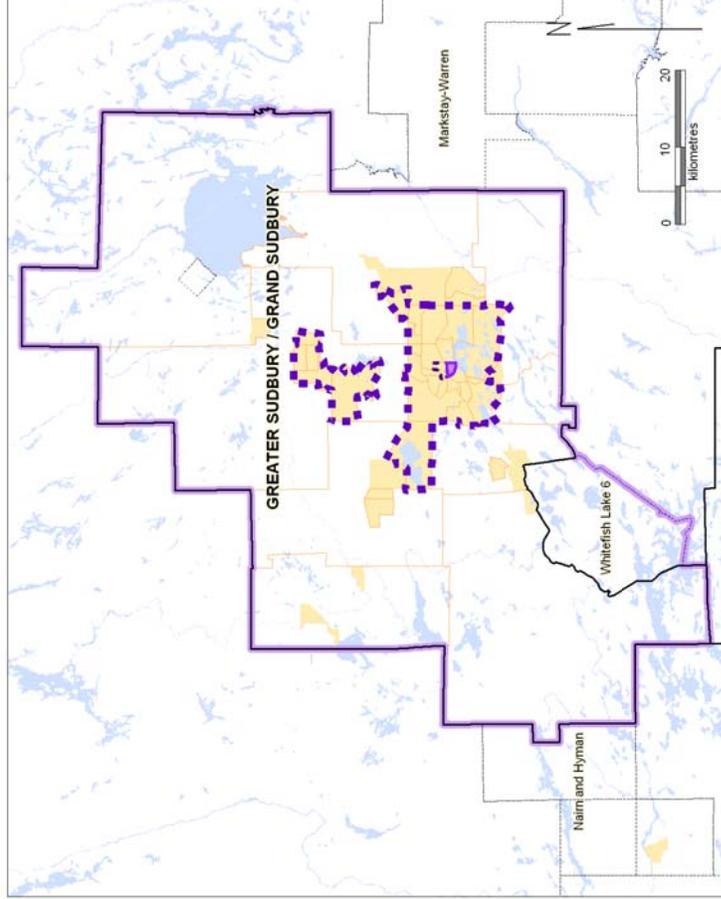
Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- Census Subdivision 2006
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Grand Subbury



Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

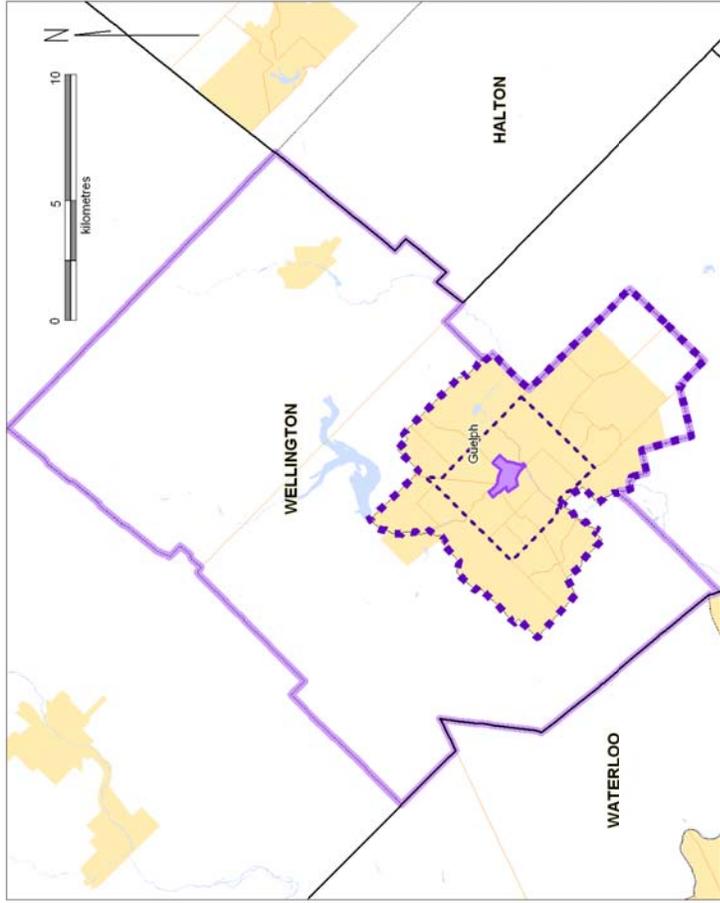
Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- Census Subdivision 2006
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Guelph



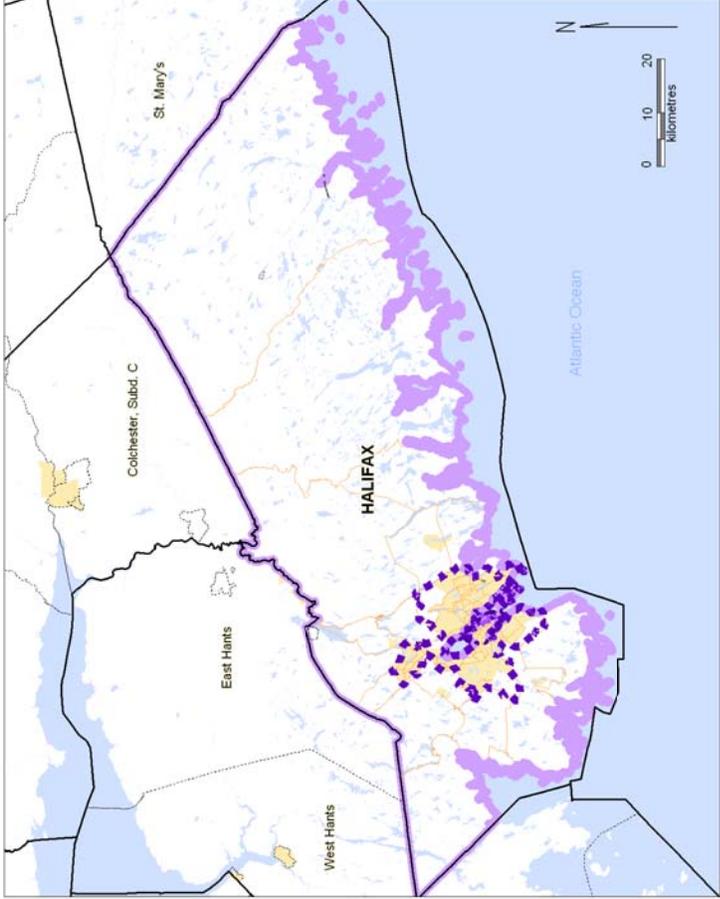
Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- abc
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)

Halifax



Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

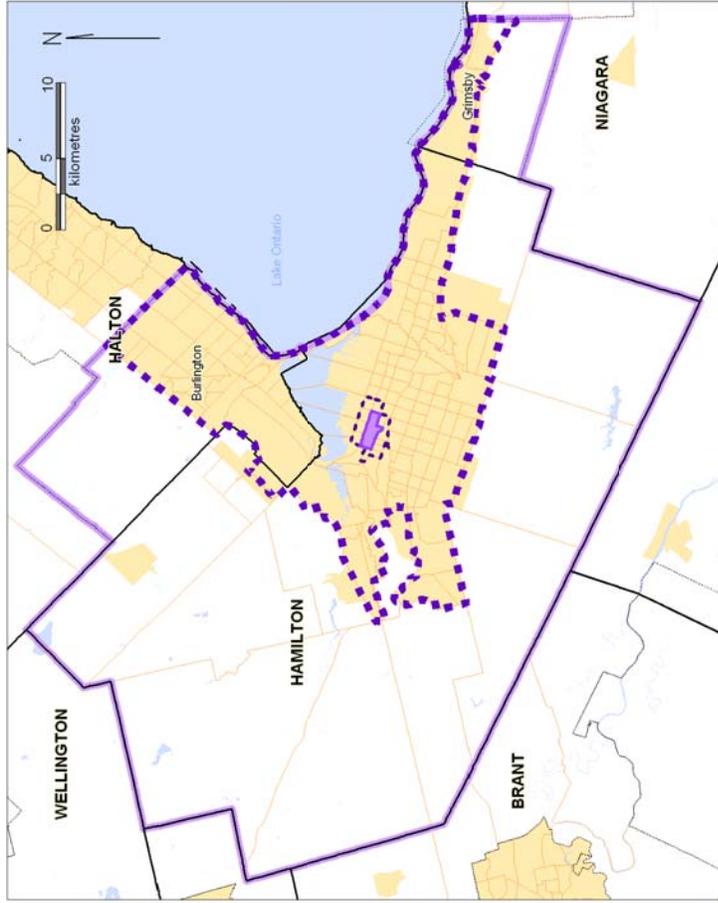
Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- abc
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)

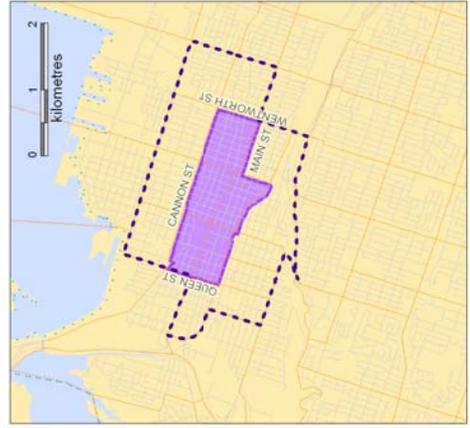


Hamilton

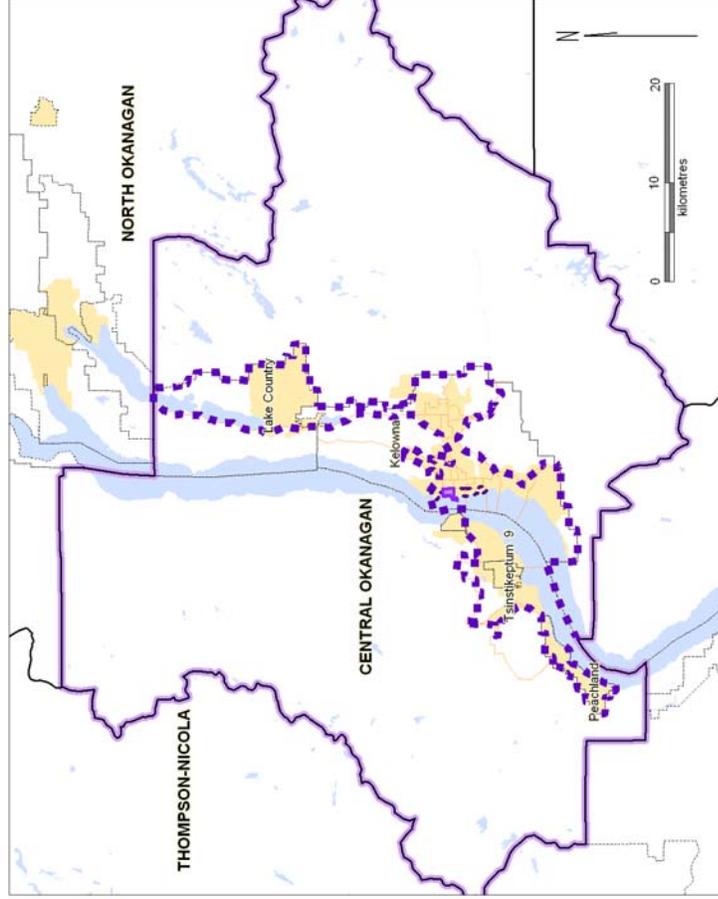


Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains
Boundaries/ Limites

- LEGENDE/ LEGENDE**
- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
 - Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
 - Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
 - Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
 - Census Division
Division de recensement
 - Census Subdivision 2006
Subdivision de recensement 2006
 - Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
 - Road/Route
 - Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)

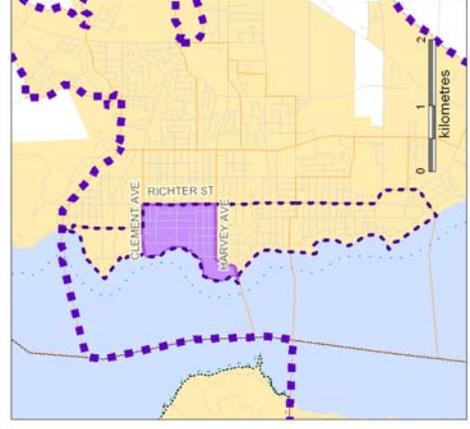


Kelowna

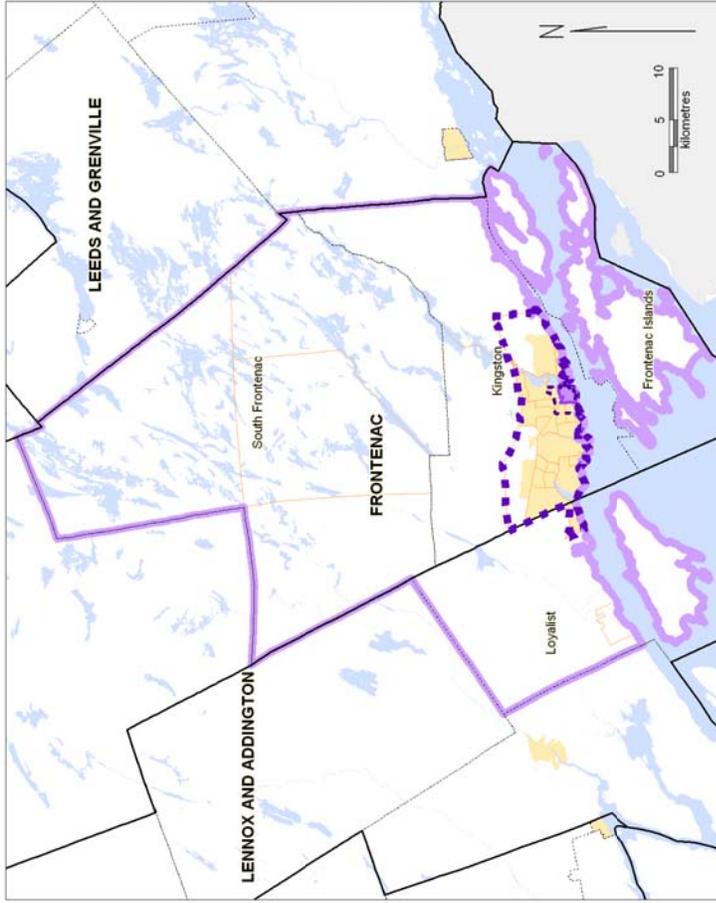


Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains
Boundaries/ Limites

- LEGENDE/ LEGENDE**
- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
 - Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
 - Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
 - Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
 - Census Division
Division de recensement
 - Census Subdivision 2006
Subdivision de recensement 2006
 - Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
 - Road/Route
 - Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Kingston



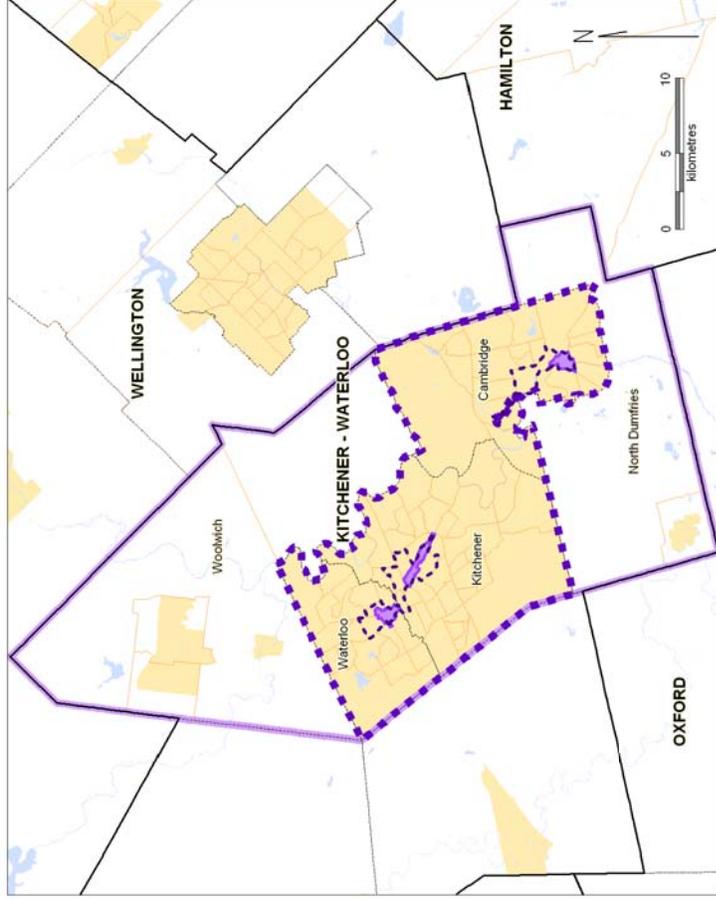
Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- Census Subdivision 2006
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)

Kitchener

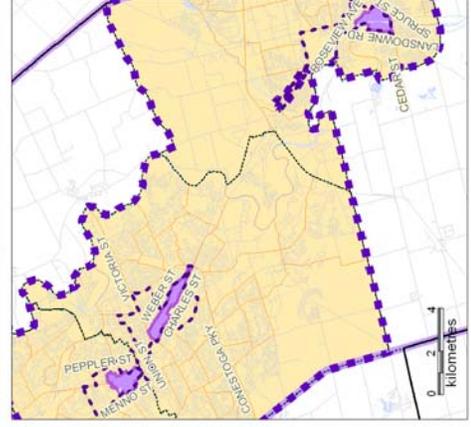
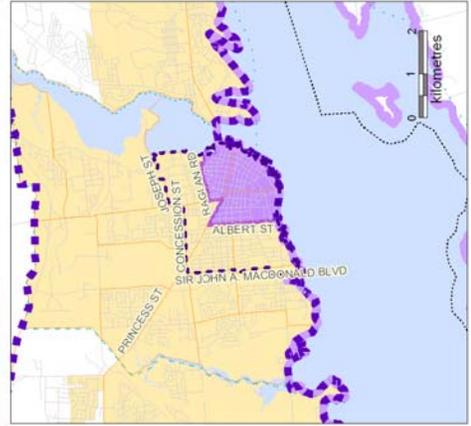


Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

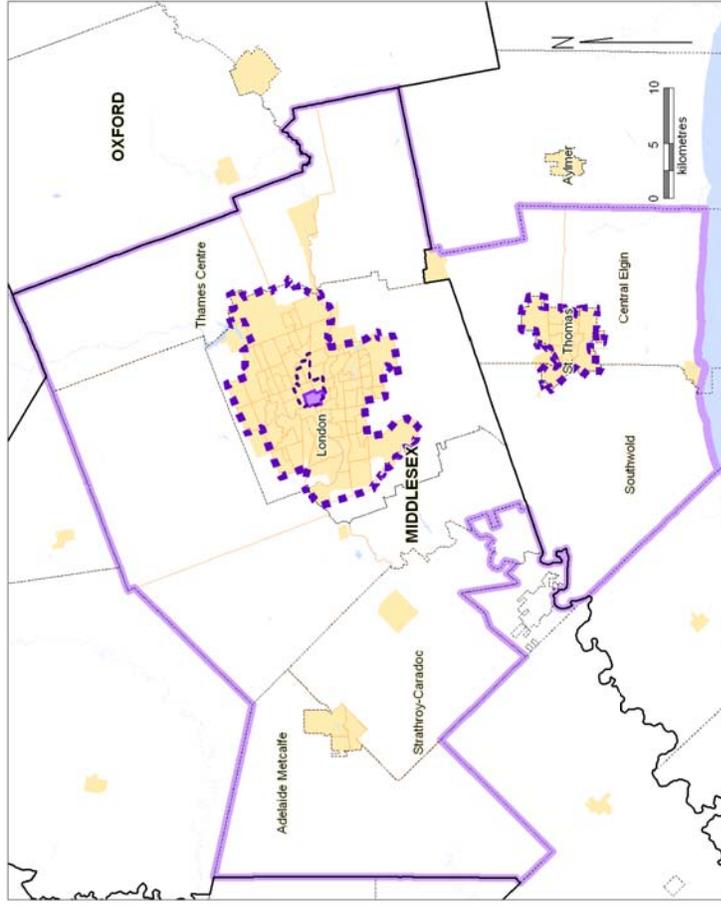
Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- Census Subdivision 2006
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



London



Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

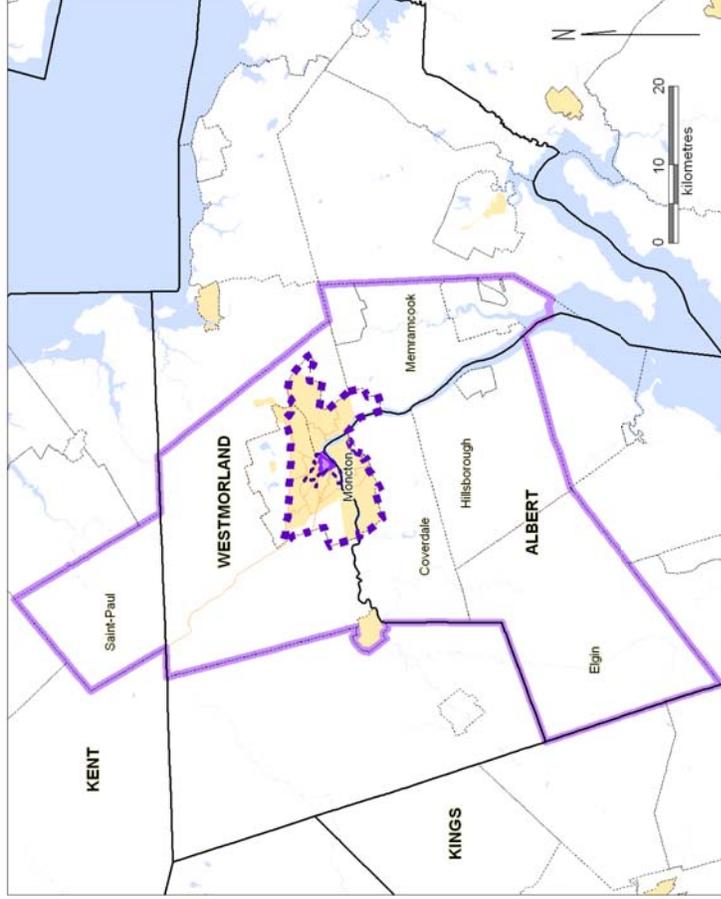
Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- abc
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Moncton

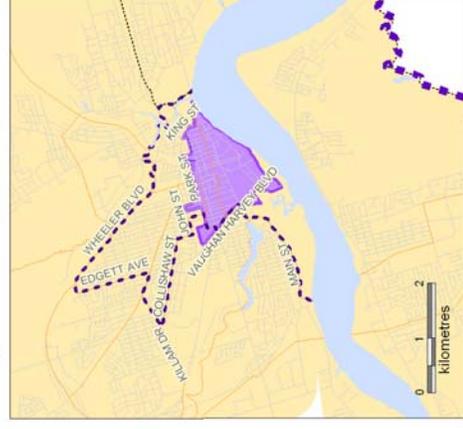


Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

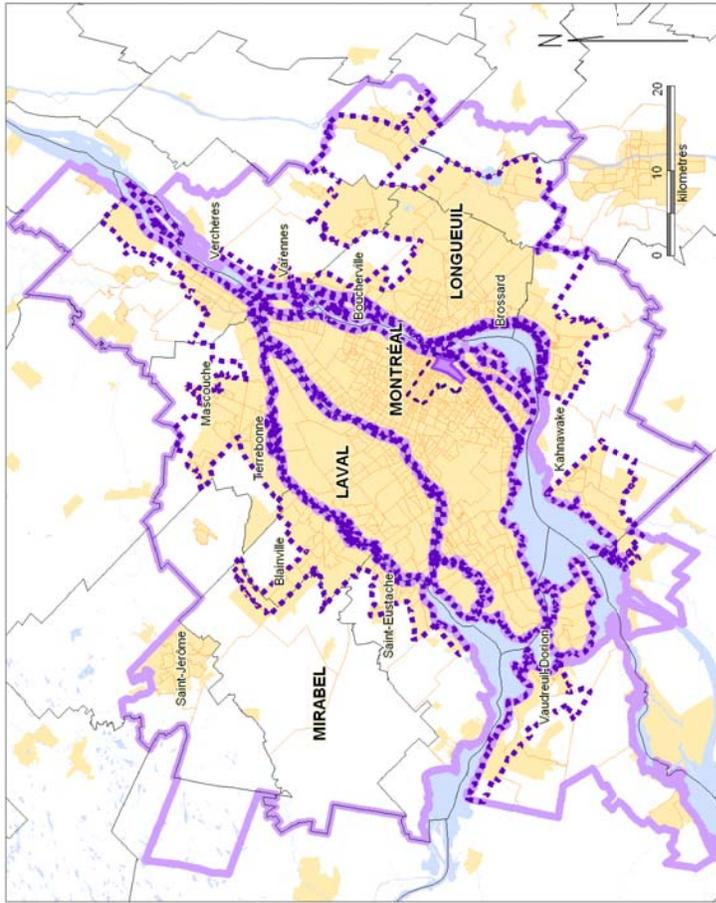
Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- abc
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Montréal



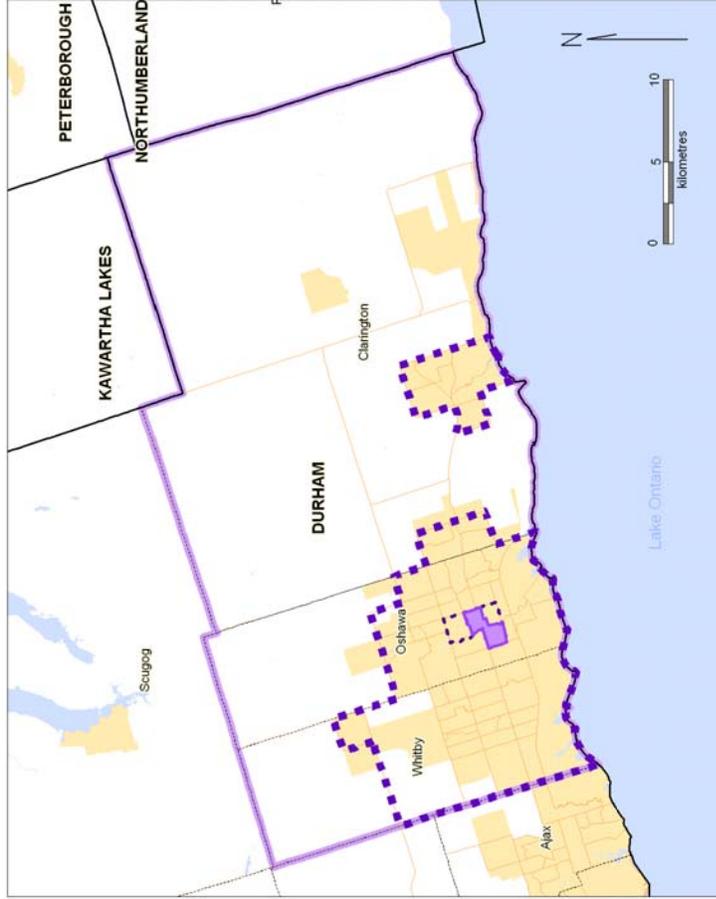
Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMFR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)

Oshawa

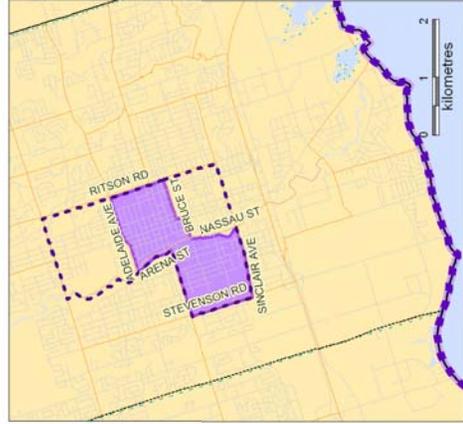


Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

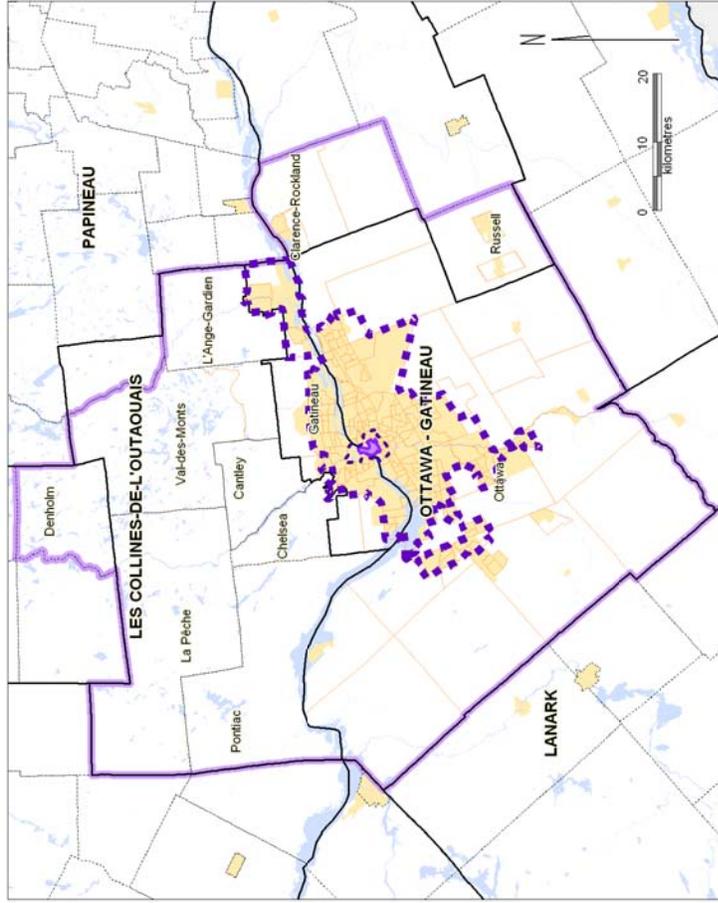
Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMFR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Ottawa – Gatineau

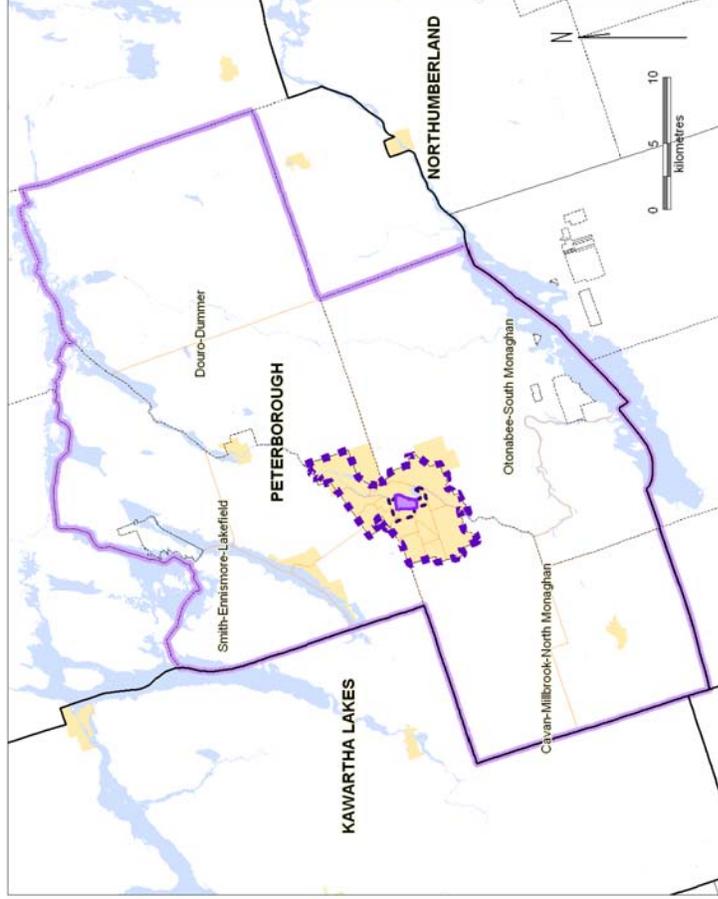


**Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains
Boundaries/ Limites**

- LEGENDE/ LEGENDE**
- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
 - Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
 - Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
 - Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
 - Census Division
Division de recensement
 - Census Subdivision 2006
Subdivision de recensement 2006
 - Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
 - Road/Route
 - Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)

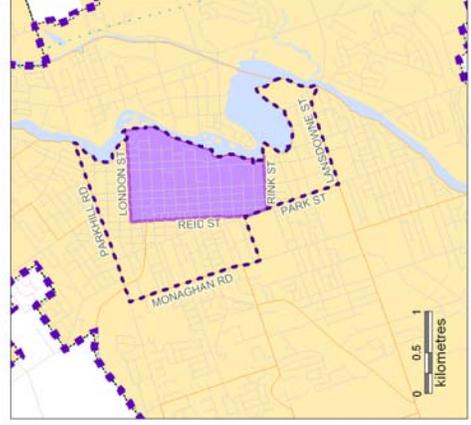


Peterborough

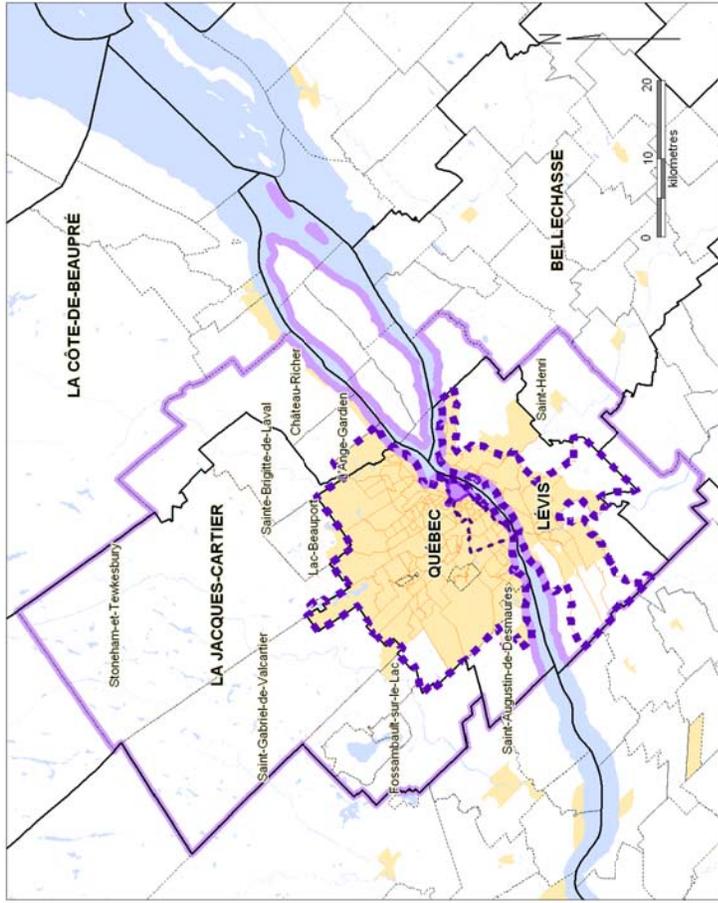


**Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains
Boundaries/ Limites**

- LEGENDE/ LEGENDE**
- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
 - Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
 - Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
 - Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
 - Census Division
Division de recensement
 - Census Subdivision 2006
Subdivision de recensement 2006
 - Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
 - Road/Route
 - Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Québec

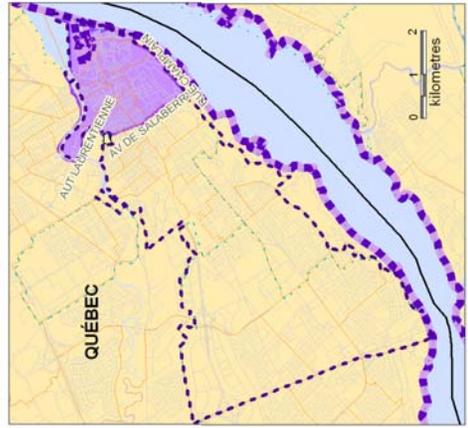


Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

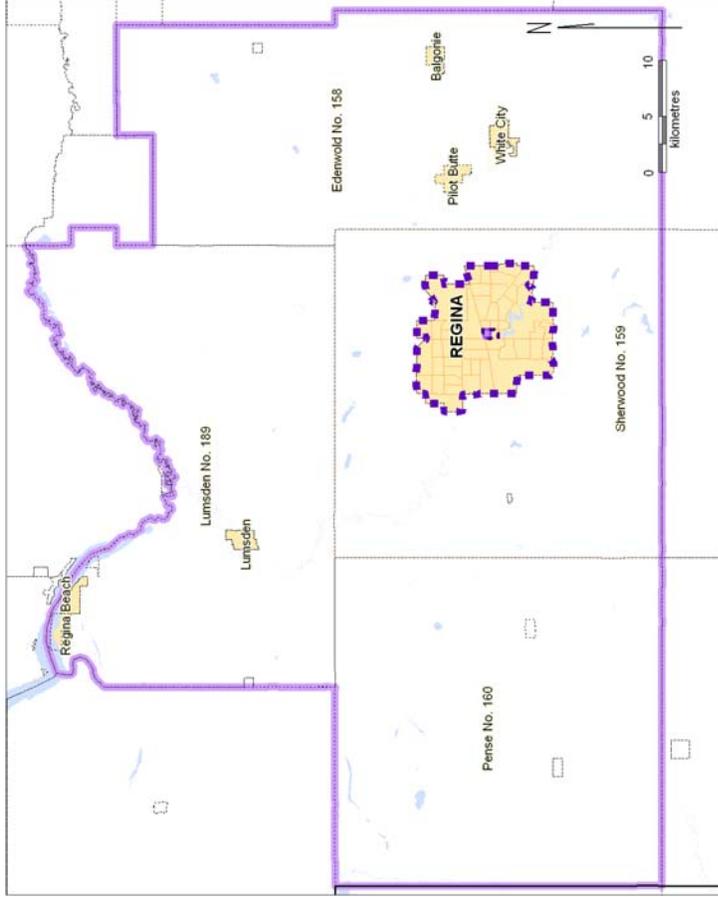
Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- Census Subdivision 2006
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Regina

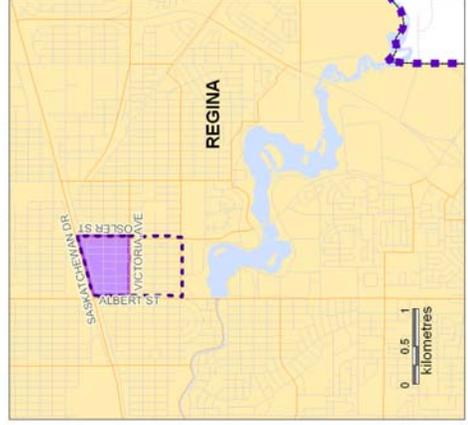


Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

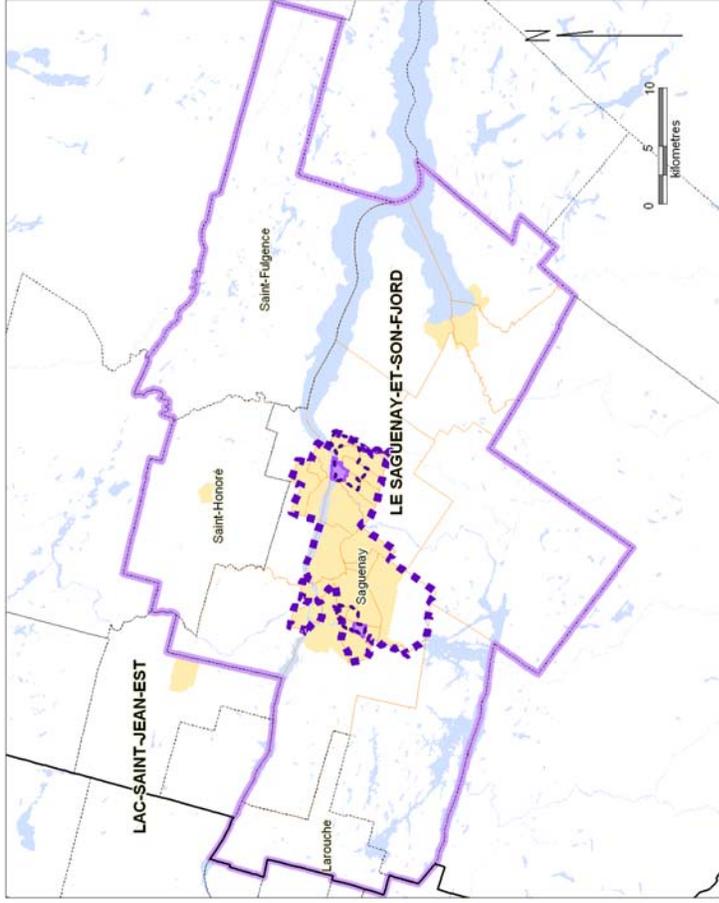
Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- Census Subdivision 2006
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



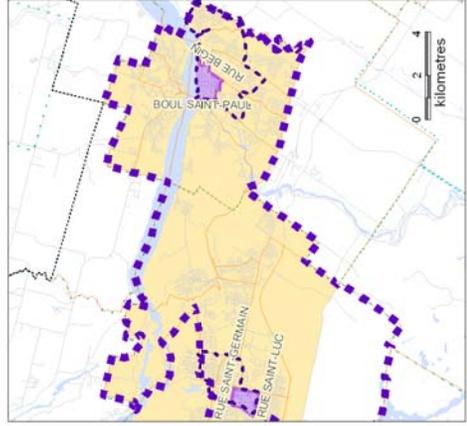
Saguenay



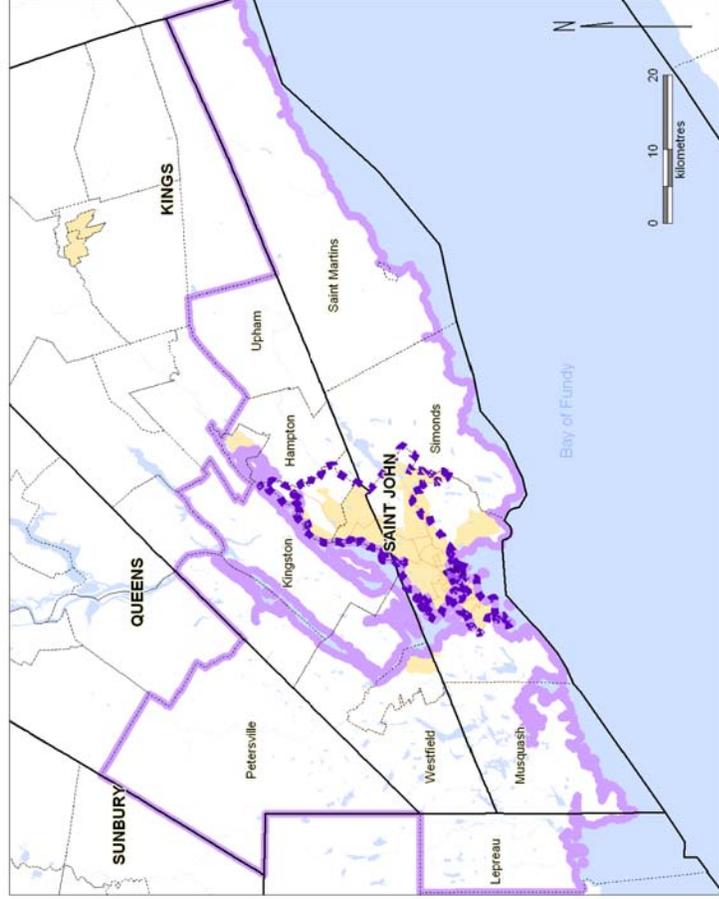
Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

Boundaries/ Limites

- LEGENDE/ LEGENDE**
- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
 - Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
 - Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
 - Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
 - Census Division
Division de recensement
 - abc
Subdivision de recensement 2006
 - Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
 - Road/Route
 - Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Saint John



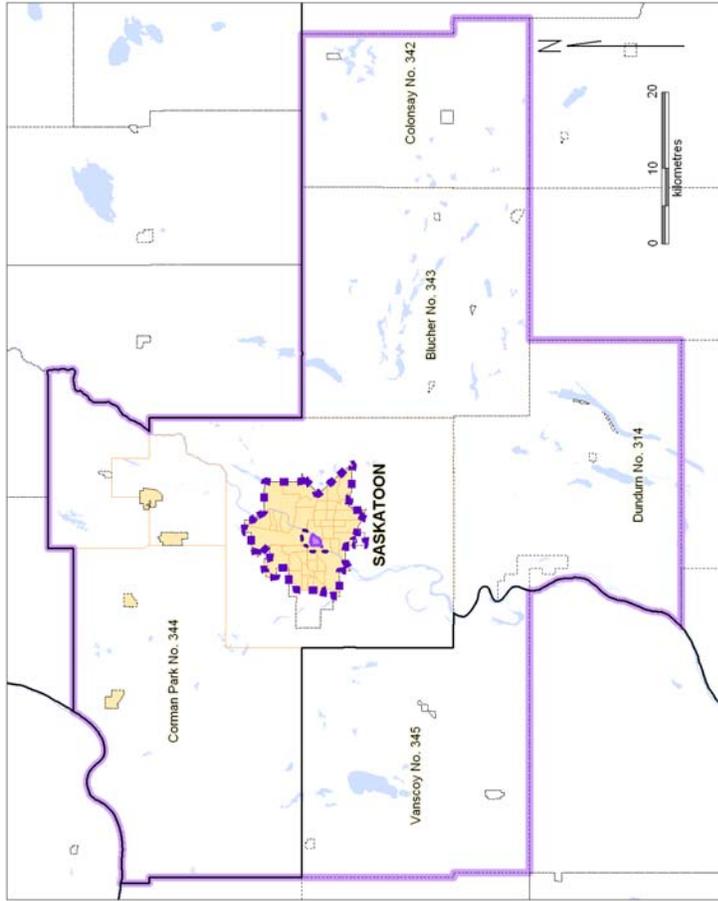
Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

Boundaries/ Limites

- LEGENDE/ LEGENDE**
- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
 - Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
 - Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
 - Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
 - Census Division
Division de recensement
 - abc
Subdivision de recensement 2006
 - Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
 - Road/Route
 - Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Saskatoon



Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

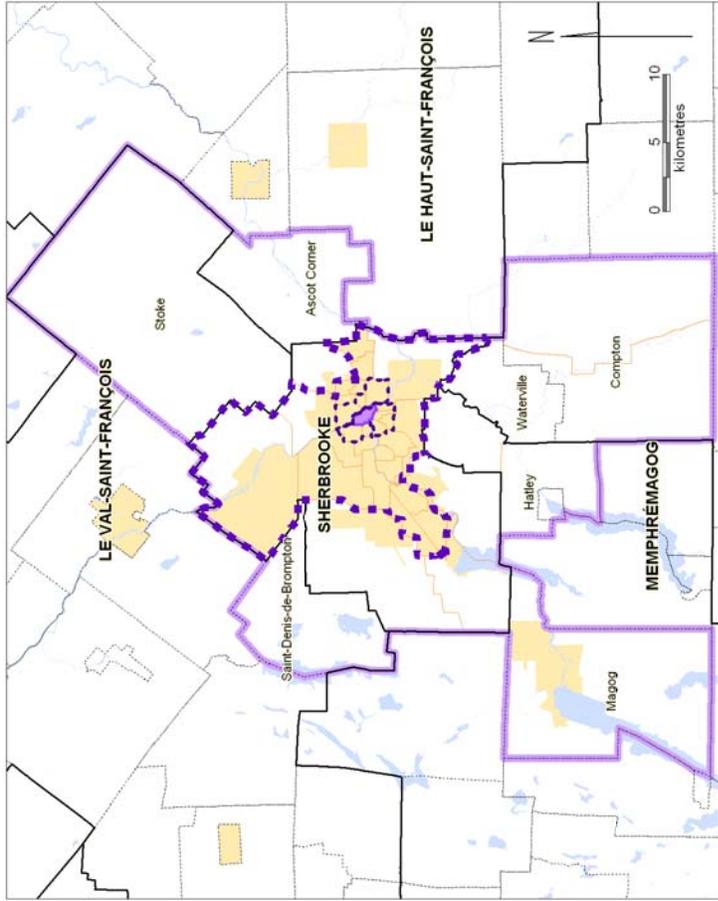
Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- abc
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Sherbrooke



Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- abc
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



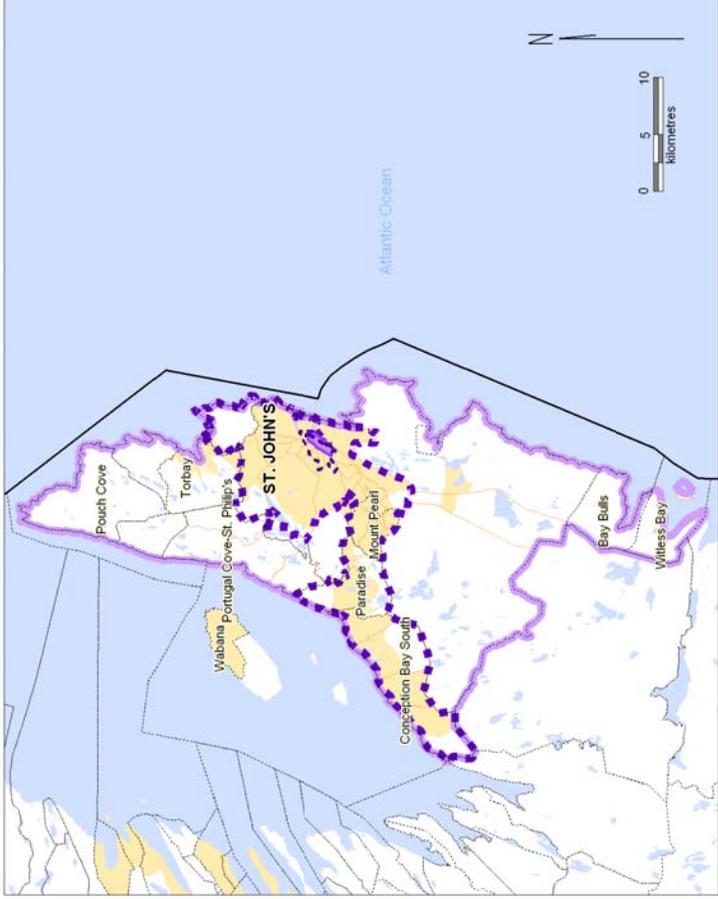
St. Catharines – Niagara



Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains
Boundaries/ Limites
LEGENDE/ LEGENDE

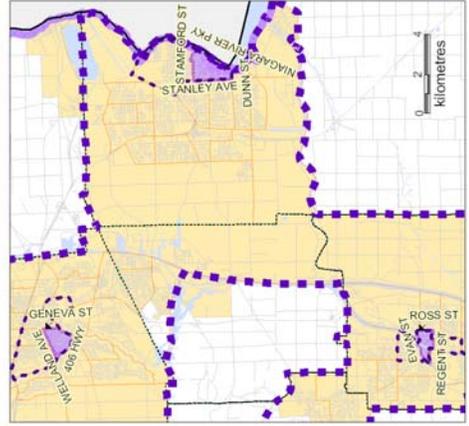
- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- Census Subdivision 2006
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)

St. John's

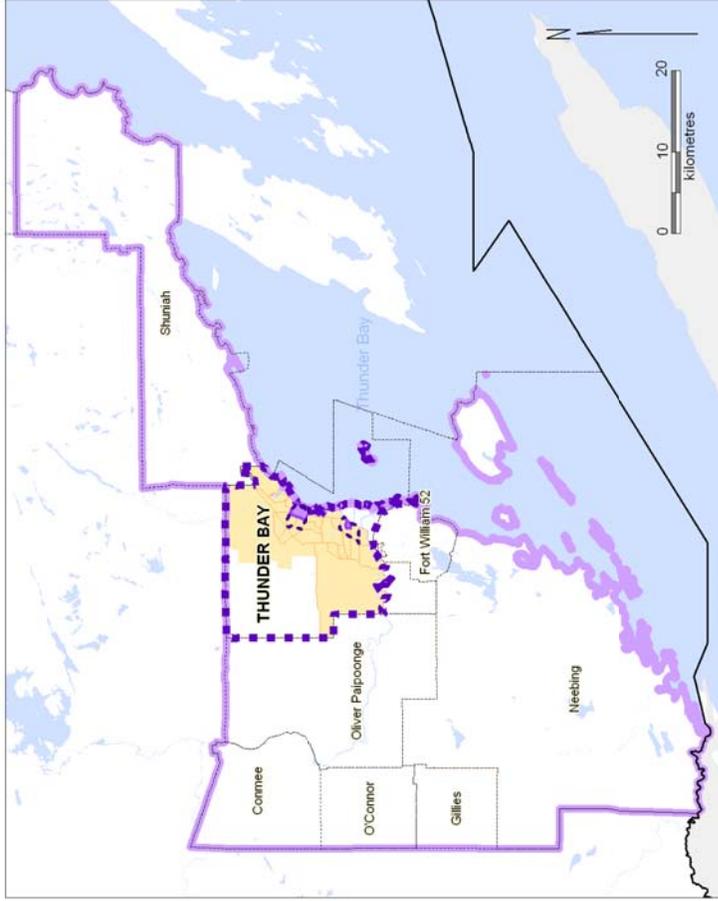


Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains
Boundaries/ Limites
LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- Census Subdivision 2006
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Thunder Bay

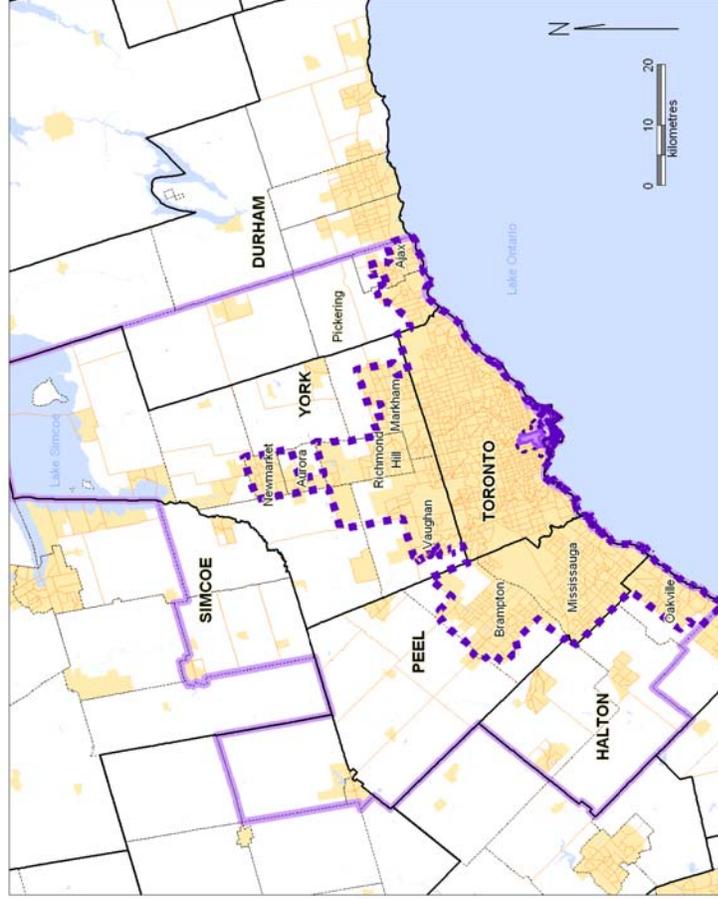


Urban Transportation Indicators Indicateurs de Transport Urbains Boundaries/ Limites

- LEGENDE/ LEGENDE**
- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
 - Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
 - Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
 - Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
 - Census Division
Division de recensement
 - Census Subdivision 2006
Subdivision de recensement 2006
 - Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
 - Road/Route
 - Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)

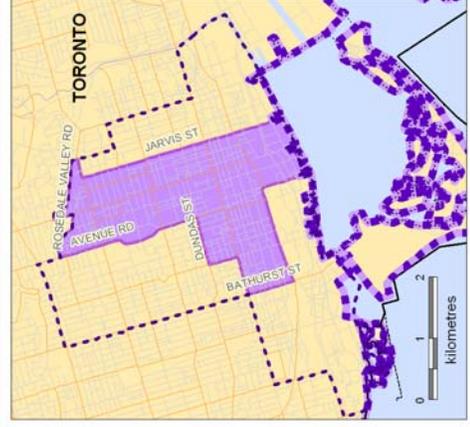


Toronto

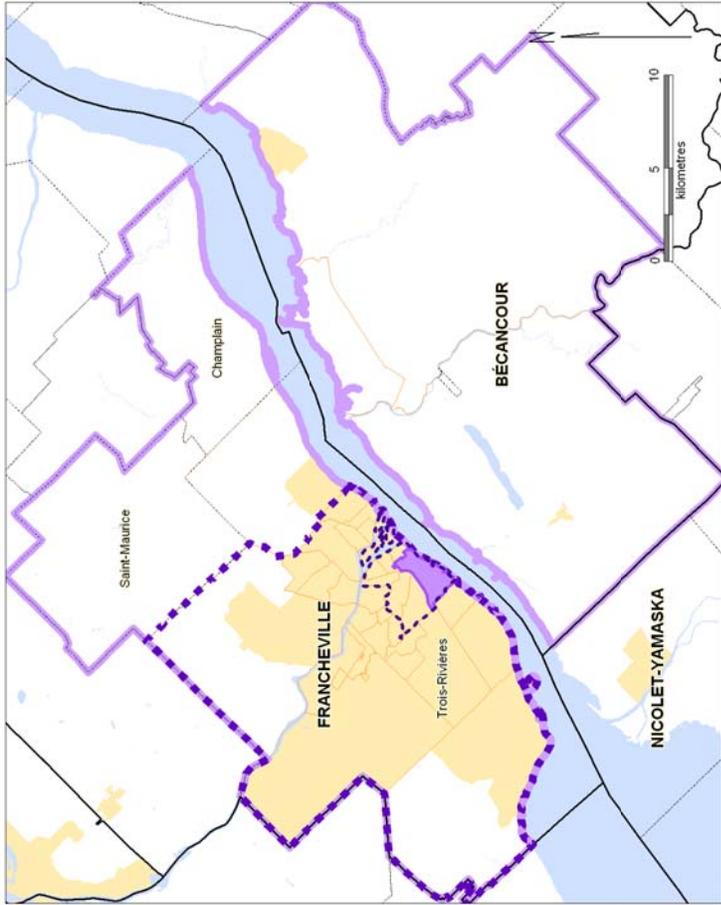


Urban Transportation Indicators Indicateurs de Transport Urbains Boundaries/ Limites

- LEGENDE/ LEGENDE**
- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
 - Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
 - Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
 - Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
 - Census Division
Division de recensement
 - Census Subdivision 2006
Subdivision de recensement 2006
 - Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
 - Road/Route
 - Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Trois – Rivières



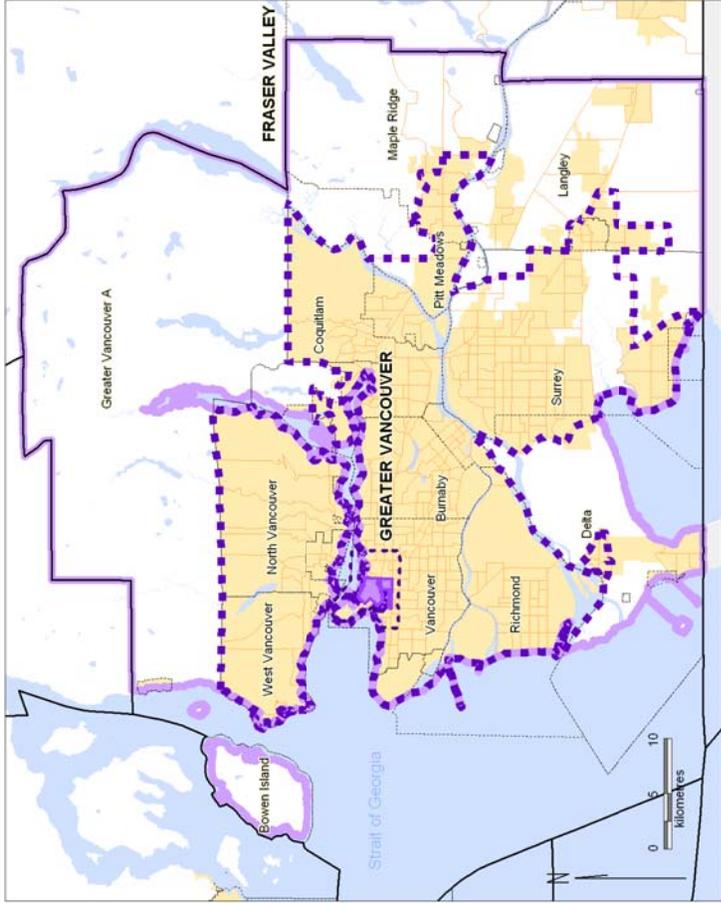
Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- Census Subdivision 2006
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)

Vancouver

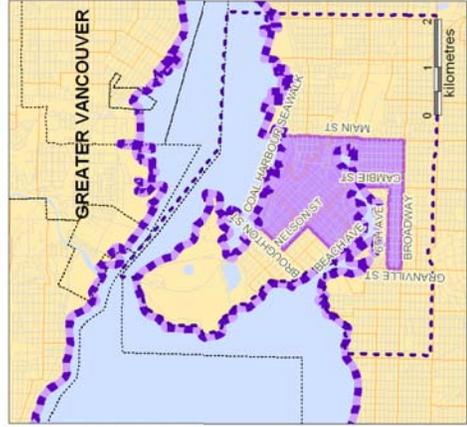


Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

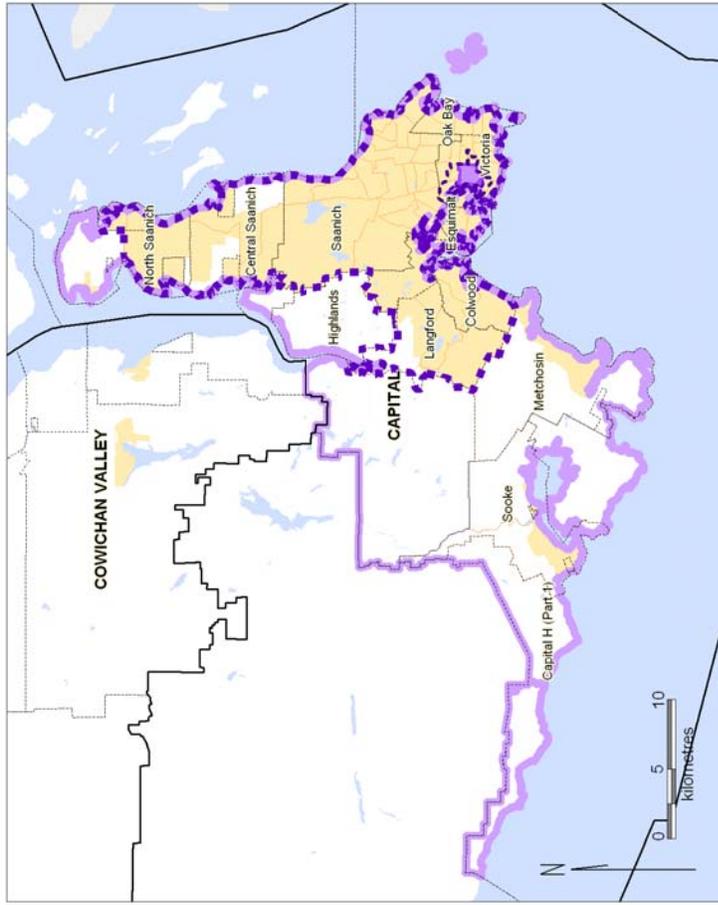
Boundaries/ Limites

LEGENDE/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- Census Subdivision 2006
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Victoria



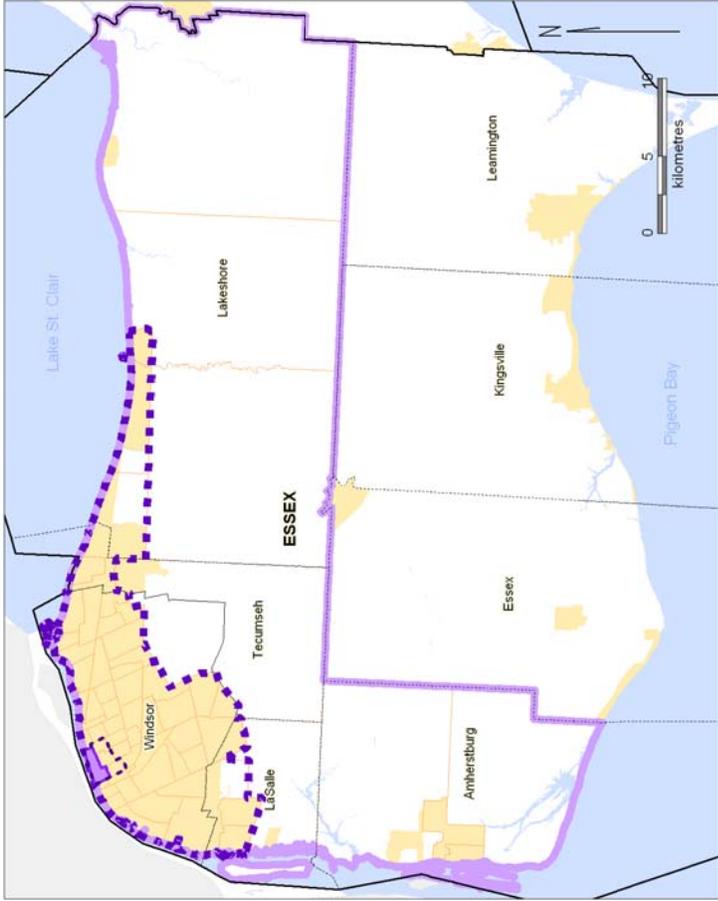
Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

Boundaries/ Limites

LEGEND/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RM/R)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- abc
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)

Windsor

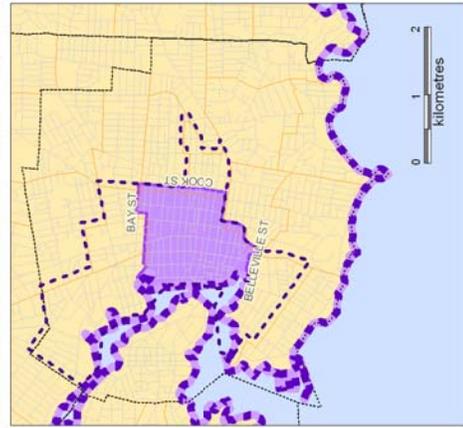


Urban Transportation Indicators
Indicateurs de Transport Urbains

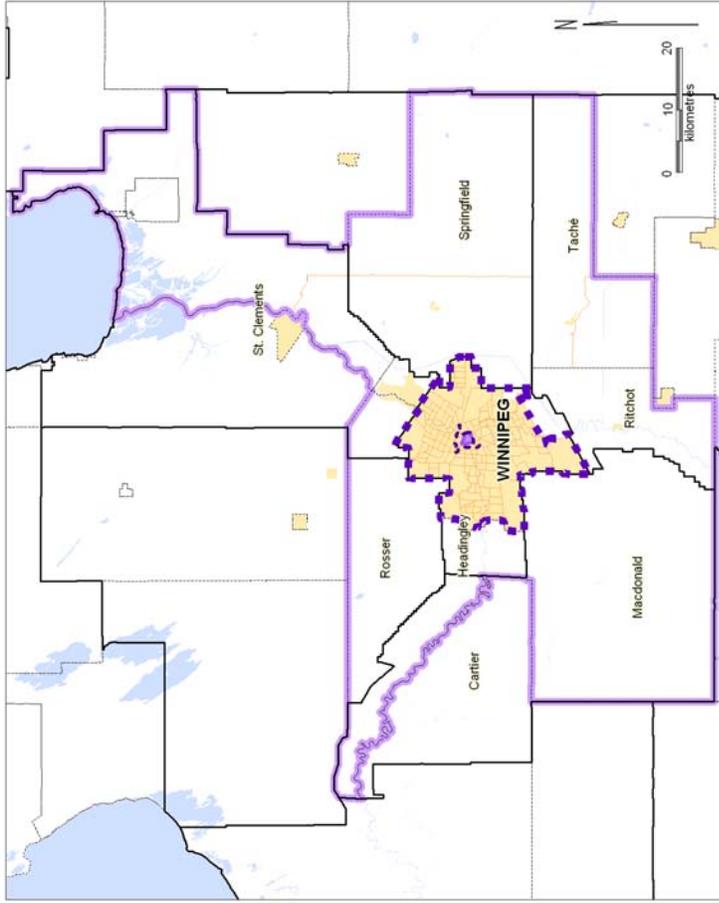
Boundaries/ Limites

LEGEND/ LEGENDE

- Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RM/R)
- Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
- Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
- Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
- Census Division
Division de recensement
- abc
Subdivision de recensement 2006
- Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
- Road/Route
- Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Winnipeg



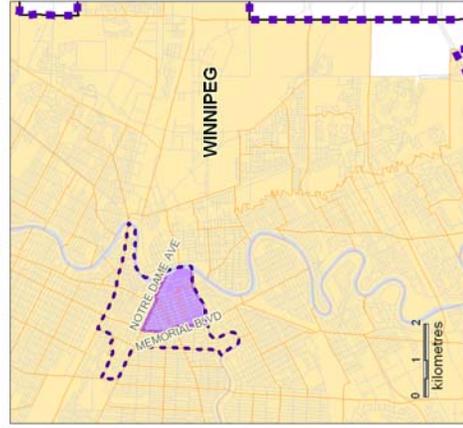
Urban Transportation Indicators

Indicateurs de Transport Urbains

Boundaries/ Limites

LEGEND/ LEGENDE

-  Region - Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
-  Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
-  Central Area (CA)
Secteur Central (SC)
-  Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
-  Census Division
Division de recensement
-  abc
Subdivision de recensement 2006
-  Census Tract 2006
Secteur de recensement 2006
-  Road/Route
-  Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon la définition de Statistiques Canada)



Annexe C

Indicateurs principaux

Indicateur	Toronto	Montréal	Vancouver	Ottawa- Gatineau	Calgary	Edmonton	Québec	Winnipeg	Hamilton	London	Kitchener
Données générales	5,113,149	3,635,571	2,116,581	1,130,761	1,079,310	1,034,945	715,515	694,668	692,911	457,720	451,235
Texte A	4,690,196	3,310,511	1,982,005	953,317	991,759	843,784	643,833	631,807	625,966	341,987	421,389
	61,211	31,105	55,970	8,361	15,548	7,624	22,525	12,083	13,928	4,849	9,298
	2,341,550	1,620,510	891,675	592,000	536,305	425,970	343,185	327,810	260,190	165,780	212,230
	323,895	237,510	142,710	107,500	126,423	38,695	52,425	42,590	21,670	24,545	19,905
	1,756	1,834	1,181	639	744	780	761	432	335	207	314
	5.9	4.5	5.5	3.0	3.2	2.1	4.5	2.1	2.0	1.9	3.7
Caractéristiques de l'aménagement du territoire											
	2671.0	1805.1	1678.2	1491.6	1332.2	1081.8	846.0	1462.5	1868.6	1652.1	1342.0
Texte B	4004.4	2688.7	2433.3	2417.9	2052.6	1627.9	1297.0	2221.3	2645.2	2453.0	2017.9
	55178.0	53015.6	25947.3	36195.3	39019.4	18252.4	11780.9	20281.0	10622.5	12850.8	5365.2
	10427.8	6943.1	10176.4	2815.2	4798.8	3596.2	5061.8	5753.8	6827.5	2538.7	2506.2
	0.50	0.49	0.45	0.62	0.54	0.50	0.53	0.52	0.42	0.48	0.50
	2.83	2.00	1.21	2.67	3.61	4.84	1.35	2.57	0.91	1.98	1.31
	5.29	7.64	2.55	12.86	8.13	5.08	2.33	3.52	1.56	5.06	2.14
Offre de transport											
	-	2.83	2.64	6.83	4.91	4.87	2.20	4.53	5.25	5.35	-
	-	0.90	0.30	0.98	1.34	0.76	1.12	0.22	0.14	0.17	0.66
	-	-	-	0.136	0.005	0.014	0.072	0.003	-	-	-
Texte C	0.016	0.105	0.058	0.060	0.117	0.015	-	0.002	-	-	-
	0.021	-	0.091	0.259	0.004	0.007	0.354	0.002	0.256	0.015	0.114
	-	-	0.032	0.025	0.021	0.013	0.041	0.000	0.054	0.007	0.013
	-	-	0.030	0.024	0.000	0.001	0.033	0.000	0.025	0.001	0.011
	0.095	-	0.327	0.413	0.853	0.237	-	0.264	0.507	0.169	0.067
	0.48	0.50	0.56	0.51	0.72	0.63	0.60	0.55	0.59	0.66	0.60
	-	-	1.43	2.10	1.41	-	-	1.31	0.28	-	0.65
	-	52.69	6.70	7.93	7.06	-	-	5.14	-	4.11	2.88
	-	-	0.35	0.17	0.07	0.72	-	0.09	0.19	-	0.37
Demande de transport											
	67%	59%	50%	41%	40%	31%	27%	-	12%	-	6%
Texte D	29%	36%	42%	44%	48%	63%	59%	-	75%	-	89%
	4%	4%	7%	13%	12%	6%	12%	-	12%	-	4%
	21%	28%	13%	21%	17%	17%	19%	-	13%	9%	7%
	71%	61%	75%	63%	69%	73%	69%	-	78%	78%	84%
	8%	11%	12%	11%	14%	10%	11%	-	9%	9%	8%
	16%	21%	10%	14%	8%	9%	12%	14%	8%	7%	5%
	77%	66%	76%	71%	77%	79%	74%	78%	86%	83%	89%
	6%	12%	13%	12%	15%	11%	13%	8%	6%	7%	6%
	1.21	1.20	1.16	1.27	1.33	1.19	1.27	-	1.19	-	1.12
	1.22	1.25	1.27	1.21	1.33	1.34	1.22	-	1.18	1.12	1.19
	1.25	1.26	1.28	1.23	1.26	1.34	1.25	1.13	1.25	1.13	1.25
	2.17	2.12	2.66	2.80	3.85	3.42	2.79	-	2.36	1.84	2.67
	118.04	135.14	83.29	113.66	96.09	71.83	70.83	63.69	38.88	54.71	32.58
	-	15.21	-	-	24.01	16.19	-	13.08	-	-	18.75
Performance du système de transport											
	9.4	8.1	7.4	8.1	8.2	7.8	6.9	6.1	8.3	5.6	5.8
Texte E	-	5.6	27.8	5.7	4.6	9.8	5.7	6.0	4.7	-	4.2
	1,149	936	899	1,142	1,060	1,047	1,019	1,042	1,196	1,343	1,094
	1.45	1.21	0.93	1.12	0.75	0.84	1.00	-	1.39	2.00	1.12
Coûts et financement des transports											
	-	\$385	-	\$347	\$698	\$508	\$330	-	-	-	-
Texte F	\$403	\$404	\$391	\$390	\$454	\$354	\$164	\$233	\$120	\$156	\$134
	67%	49%	55%	49%	46%	37%	41%	50%	54%	58%	39%
	3.2	-	1.8	1.3	2.0	3.6	-	-	-	4.4	4.7

Indicateur	St. Catharines - Niagara	Halifax	Oshawa	Victoria	Windsor	Saskatoon	Regina	Sherbrooke	St. John's	Barrie	Kelowna
Données générales	390,317	372,858	330,594	330,088	323,342	233,923	194,971	186,952	181,113	177,061	162,276
	304,085	279,965	287,383	303,488	274,445	202,310	179,246	126,531	153,085	154,715	126,601
Texte A	7,040	4,500	8,400	7,001	8,558	2,621	635	4,105	5,644	3,451	5,983
	130,515	169,910	103,385	152,040	122,520	105,595	94,470	64,540	79,935	58,120	59,280
	22,470	29,360	12,520	30,040	14,470	15,200	15,760	7,350	9,785	5,855	8,662
	358	326	195	284	182	152	119	203	234	190	232
	4.2	1.1	2.9	1.9	1.8	1.2	0.5	1.5	1.6	1.5	1.1
Caractéristiques de l'aménagement du territoire											
	849.4	858.8	1473.8	1068.6	1507.9	1331.0	1506.3	623.3	654.2	814.3	545.7
Texte B	1214.0	1380.0	2003.9	1604.0	2181.1	2025.7	2300.1	941.2	995.8	1120.2	801.2
	5324.6	25754.4	4362.4	16150.5	7864.1	13103.4	30902.0	5034.2	6003.1	3956.1	7946.8
	1668.2	3947.4	2926.8	3764.0	4651.1	2259.5	1245.1	2811.6	3462.6	2331.8	5489.0
	0.43	0.61	0.36	0.50	0.45	0.52	0.53	0.51	0.52	0.38	0.47
	1.02	1.37	0.93	1.84	0.92	1.53	5.08	0.63	0.96	0.90	1.44
	3.19	6.52	1.49	4.29	1.69	5.80	24.82	1.79	1.73	1.70	1.45
Offre de transport											
	-	-	4.59	3.12	2.89	4.08	3.62	5.90	3.10	-	7.18
	-	-	0.38	0.57	0.42	2.37	1.17	0.98	-	-	1.86
Texte C	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0.168	-	0.028	-	-	-	-	-	-	-	-
	0.076	-	-	0.306	0.080	0.168	0.050	0.648	-	-	1.035
	0.007	-	-	0.053	0.024	0.013	0.004	0.079	-	-	0.065
	0.007	-	-	0.027	0.010	0.013	0.004	0.047	-	-	0.063
	0.215	-	0.303	0.165	0.379	0.289	0.218	0.172	-	-	0.254
	0.63	0.49	0.64	0.65	0.56	0.65	0.69	0.49	0.53	0.62	0.85
	-	-	3.63	-	-	-	-	-	0.33	-	0.95
	-	-	16.02	5.44	-	-	-	-	2.56	-	2.94
	-	-	0.63	0.11	0.21	0.13	0.09	0.36	0.10	-	0.38
Demande de transport											
	4%	-	5%	25%	-	15%	-	24%	-	11%	-
	93%	-	87%	58%	-	78%	-	68%	-	83%	-
	2%	-	8%	16%	-	7%	-	8%	-	7%	-
Texte D											
	10%	-	10%	10%	-	-	-	16%	-	11%	7%
	84%	-	79%	72%	-	-	-	71%	-	83%	82%
	6%	-	10%	17%	-	-	-	12%	-	7%	9%
	2%	-	6%	7%	-	-	-	9%	-	5%	4%
	94%	-	87%	78%	-	-	-	79%	-	90%	87%
	3%	-	6%	14%	-	-	-	12%	-	4%	5%
	1.14	-	1.15	1.23	-	1.00	-	1.26	-	1.19	-
	1.19	-	1.21	1.39	-	-	-	1.21	-	1.19	1.26
	1.11	-	1.25	1.32	-	-	-	1.23	-	1.25	1.25
	-	-	4.15	3.83	-	-	-	2.70	-	2.79	4.09
	21.29	64.77	39.89	75.00	22.39	44.79	36.76	49.59	20.64	20.17	24.63
	-	-	18.34	23.62	13.31	-	-	17.69	-	-	23.08
Performance du système de transport											
	5.9	6.5	11	4.6	6.6	5	4.6	5	5.5	9	5.6
Texte E	1.4	-	5.9	-	5.1	9.2	7.7	6.3	5.3	-	21.6
	1,148	1,234	1,295	702	1,154	1,087	949	1,202	1,001	1,376	1,184
	-	-	0.86	0.50	-	-	-	1.22	-	1.35	0.79
Coûts et financement des transports											
	-	-	-	-	-	-	-	\$257	-	-	-
Texte F	\$69	\$220	\$96	\$269	\$114	\$168	\$146	\$169	\$92	\$66	\$82
	46%	55%	35%	42%	61%	41%	22%	40%	43%	51%	33%
	-	-	-	-	-	4.9	-	0.0	-	-	23.7

Indicateur	Abbotsford	Greater Sudbury	Kingston	Saguenay	Trois-Rivières	Guelph	Moncton	Brantford	Thunder Bay	Saint John	Peterborough
Données générales	159,020	158,258	152,358	151,643	141,529	127,009	126,424	124,607	122,907	122,389	116,570
Texte A	127,649	112,029	114,096	101,061	120,034	114,943	97,221	101,369	106,071	88,352	74,898
	4,961	2,417	7,318	6,255	6,026	3,000	6,810	1,356	7,412	1,901	4,715
	49,330	55,245	65,335	46,260	54,040	66,460	59,685	44,355	51,655	47,375	41,240
	10,225	5,285	19,540	8,005	11,250	7,500	3,565	4,220	8,515	7,975	9,855
	161	267	132	137	249	87	170	88	295	238	58
	2.2	1.5	2.6	2.2	3.9	1.2	2.0	0.5	3.2	0.8	1.5
Caractéristiques de l'aménagement du territoire	792.9	419.6	864.4	737.7	482.1	1321.2	571.9	1151.9	359.6	371.2	1291.3
Texte B	1099.2	626.5	1359.3	1075.3	699.1	2085.1	923.0	1656.0	534.7	570.3	2002.4
	4668.9	3595.2	7632.8	3605.9	2892.0	6355.9	1782.5	8274.5	2703.2	9608.4	6483.6
	2265.3	1644.2	2858.6	2817.6	1549.1	2542.4	3405.0	2658.8	2353.0	2290.4	3102.0
	0.39	0.49	0.57	0.46	0.45	0.58	0.61	0.44	0.49	0.54	0.55
	0.49	1.01	1.17	0.73	0.96	0.67	1.74	0.86	0.50	1.73	0.87
	2.06	2.19	2.67	1.28	1.87	2.50	0.52	3.11	1.15	4.20	2.09
Offre de transports	3.13	12.26	-	3.46	6.34	3.90	-	-	-	-	-
Texte C	0.39	-	-	0.66	1.89	0.52	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0.627	0.089	-	1.073	0.741	0.235	0.309	-	-	-	-
	0.114	0.003	-	0.057	0.062	0.024	-	0.013	-	-	-
	0.076	0.003	-	0.045	0.051	0.024	-	-	-	-	-
	0.248	0.667	-	-	0.161	0.517	0.471	0.625	-	-	-
	0.71	0.53	0.57	0.73	0.64	0.62	0.63	0.65	0.76	0.62	0.68
	-	-	-	0.76	-	0.64	-	-	-	-	-
	-	-	-	7.42	-	3.67	-	-	-	-	-
	-	0.37	-	-	0.14	0.33	0.35	0.39	-	-	-
Demande de transport	-	-	-	-	11%	3%	-	4%	-	-	5%
Texte D	-	-	-	-	83%	88%	-	88%	-	-	86%
	-	-	-	-	6%	8%	-	7%	-	-	8%
	-	-	-	-	18%	10%	-	8%	-	-	10%
	-	-	-	-	71%	82%	-	83%	-	-	81%
	-	-	-	-	11%	9%	-	9%	-	-	9%
	1%	7%	-	-	9%	7%	-	4%	-	-	6%
	87%	87%	-	-	80%	87%	-	90%	-	-	89%
	9%	-	-	-	11%	6%	-	5%	-	-	5%
	-	-	-	-	1.16	1.10	-	1.17	-	-	1.22
	-	-	-	-	1.18	1.16	-	1.18	-	-	1.17
	1.26	1.26	-	-	1.24	1.22	-	1.25	-	-	1.26
	-	-	-	-	2.69	3.00	-	2.08	-	-	3.32
	15.67	38.53	25.88	49.60	27.03	44.51	16.86	13.26	28.29	27.58	33.55
	-	13.38	-	-	13.47	-	-	-	-	-	-
Performance du système de transport	7.3	6.9	5.9	5.3	5.1	5	4.9	5.3	4.7	6.9	5.1
Texte E	-	5.4	-	6.4	7.2	3.9	-	3.0	-	-	-
	1,859	1,510	1,295	1,242	1,129	1,149	1,391	1,174	1,172	1,357	1,538
	-	-	-	-	1.15	1.05	-	1.55	-	-	1.27
Coûts et financement des transports	-	-	-	\$293	\$539	-	-	-	-	-	-
Texte F	\$68	\$171	\$98	-	-	\$143	\$60	\$89	\$116	\$98	\$87
	31%	41%	48%	-	-	43%	41%	31%	34%	51%	49%
	7.8	-	-	-	-	8.7	-	-	-	-	-

Texte A

Population de la région
Population de la RUE
Population du CV
Emploi dans la RUE
Emploi dans le CV
Territoire de la RUE (km²)
Territoire du CV (km²)

Texte B

Densité de la population de la RUE (pop./km²)
Densité urbaine de la RUE (pop.+empl./km²)
Densité de l'emploi du CV (empl./km²)
Densité de la population du CV (pop./km²)
Ratio emploi-population – RUE
Ratio emploi-population – SC
Ratio emploi-population – CV

Texte C

Voies-km de routes artérielles et collectrices par 1000 résidents – RUE
Voies-km d'autoroutes par 1000 résidents – RUE
Voies-km pour VOM par 1000 résidents – RUE
Circuits-km : services supérieurs de transport en commun par 1000 résidents – RUE
Km de pistes cyclables sur-rue par 1000 résidents – RUE
Km de pistes cyclables sur-rue par voie-km de route – RUE
Km de pistes cyclables sur-rue (voies signalisées exclues) par voie-km de route – RUE
Km de pistes cyclables sur-rue par km² de territoire – RUE
Véhicules légers par résident – RUE
Sièges-km de transport en commun à la période de pointe du matin par résident – RUE
Sièges-km de transport en commun sur 24 heures par résident – RUE
Espaces de stationnement par employé du CV

Texte D

Parts modales de la période de pointe du matin vers le CV :
Transport en commun
Automobile (conducteur et passager)
Non motorisé
Parts modales de la période de pointe du matin vers/de/dans la RUE :
Transport en commun
Automobile (conducteur et passager)
Non motorisé
Parts modales sur 24 heures vers/de/dans la RUE :
Transport en commun
Automobile (conducteur et passager)
Non motorisé
Taux d'occupation des automobiles
Déplacements vers le CV à la période de pointe du matin
Déplacements vers/de/dans la RUE à la période de pointe du matin
Déplacements vers/de/dans la RUE sur 24 heures
Déplacements quotidiens par résident – RUE
Déplacements annuels en transport en commun par résident – RUE
Véh.-km dans une journée moyenne par résident – RUE

Texte E

Distance moyenne des déplacements domicile-travail - RMR
Blessures et décès annuels par 1000 résidents – RUE
Consommation annuelle de carburant par résident – RUE (litres/résident)
Consommation quotidienne de carburant par déplacement-personne – RUE (en litres)

Texte F

Total des dépenses applicables aux routes par résident
Total des dépenses applicables au transport en commun par résident
Revenus tarifaires / budget d'exploitation et d'entretien du transport en commun
Personnel ETP affecté aux projets cyclistes/piétonniers par million de résidents

Autres collaborateurs

Outre les partenaires municipaux et, en particulier, les personnes-ressources techniques indiquées dans la liste au début du présent rapport, les personnes ci-dessous ont collaboré à l'enquête par leurs réponses et nous les remercions pour leur contribution et leur participation.

Région	Autres collaborateurs	
Barrie	Steve Rose (City of Barrie)	Jeff Sharp (City of Barrie)
Calgary	Pat Churchman (City of Calgary) Angela Leuw (City of Calgary) Blanka Bracic (City of Calgary) Ken Lindmark (City of Calgary)	Karen Hewitt (City of Calgary) Nina Nagy (City of Calgary) Chris Blaschuk (City of Calgary) Jim Francisco (Land Use Planning – Geodemographics)
Greater Sudbury	David Grieve (City of Greater Sudbury) Joe Rocca (City of Greater Sudbury) Robert Gauthier (City of Greater Sudbury) Victoria Morrow (City of Greater Sudbury)	Luciano Valle (City of Greater Sudbury) Paul Baskcomb (City of Greater Sudbury) David Shelsted (City of Greater Sudbury)
Guelph	Rajan Philips (City of Guelph)	
Hamilton	Bart Brosseau (City of Hamilton) Hart Solomon (City of Hamilton) Bruce Hammell (City of Hamilton) Ric Martins (City of Hamilton) Alan J Jazvac (City of Hamilton) Angela Monaco (City of Hamilton)	Ted Arnold (City of Hamilton) Charlie Elliott (City of Hamilton) City of Burlington Town of Grimsby Halton Region
Kelowna	Stuart Evans (City of Kelowna)	
Oshawa	Rob Shymko (Regional Municipality of Durham)	Peter DeGroot (Regional Municipality of Durham)
Ottawa-Gatineau	Subhani, Ahmad (City of Ottawa) Seidl, Paul (City of Ottawa) Calladine, Robert (City of Ottawa) Cross, Ian (City of Ottawa) Ferguson, Jack (City of Ottawa) Barclay, Brian (City of Ottawa) Carman, James (City of Ottawa)	Sanders, Mike (City of Ottawa) Moyes, Harry (City of Ottawa) Scrimgeour, Pat (City of Ottawa) Koppert, Wilf (City of Ottawa) Botelho, Paul (Ontario Ministry of Transportation) Glenn Higgins (Ontario Ministry of Transportation)
Québec	Daniel Hargreaves (Communauté métropolitaine de Québec)	Francis Joud (Communauté métropolitaine de Québec)
Regina	James Friedrich (City of Regina) Jason Decelles (City of Regina)	Sue Luchuck (City of Regina)
Saguenay	Luc Desbiens (Ville de Saguenay) Raynald Gobeil (Ville de Saguenay)	Jacques Munger (Société de transport du Saguenay)
Saint John	Shayne Galbraith Kevin O'Brien	Frank McCarey Craig Campbell
Saskatoon	Don Cook (City of Saskatoon) Shirley Matt (City of Saskatoon)	Miles Jarvin (City of Saskatoon) Jamison Gillert (City of Saskatoon)
Sherbrooke	Denis Gélinas (Ville de Sherbrooke) Lise Dubord (Ville de Sherbrooke) Diane Verville-Caron (Ville de Sherbrooke)	Christine Fliesen (Ville de Sherbrooke) Josée Dubuc (Ville de Sherbrooke)

Région	Autres collaborateurs	
St. Catharines - Niagara	Mike Roach (Regional Municipality of Niagara) Janet Moate (Regional Municipality of Niagara)	Kim Koz (Regional Municipality of Niagara)
Trois-Rivières	Guy Plamondon (Ville de Trois-Rivières) Gilles Héroux (Ville de Trois-Rivières) Jacques Bourassa (STTR société transport) Stéphane Blouin (Ville de Trois-Rivières)	Daniel Massicotte (Ville de Trois-Rivières) Pierre Ferland (Sécurité publique Trois- Rivières)
Vancouver	Gavin Davidson (South Coast B.C. Transportation Authority, TransLink) Kenneth Kuo (South Coast B.C. Transportation Authority, TransLink) Ross Long (South Coast B.C. Transportation Authority, TransLink)	John Pump (Insurance Corporation of B.C.) Terry Hoff (Metro Vancouver (Greater Vancouver Regional District))
Victoria	Malcolm MacPhail (Capital Regional District)	Cassie Niessen (BC Transit) Gerald Benjamin (BC Transit)
Windsor	Eric Bailey (City of Windsor) Jennifer Leitzinger (City of Windsor) Terry Symons (City of Windsor) Stephen Cipkar (City of Windsor)	Robert Godin (City of Windsor) Paula Ghiloni (City of Windsor) Rob Larret (Transit Windsor)