



- Toronto • Montréal • Vancouver • Ottawa-Gatineau • Calgary • Edmonton • Québec • Winnipeg •
- Hamilton • London • Kitchener-Waterloo • St. Catharines-Niagara • Halifax • Victoria • Windsor •
- Oshawa • Saskatoon • Regina • St. John's • Sudbury • Saguenay • Sherbrooke •
- Abbotstford • Kingston • Trois-Rivières • Saint John • Thunder Bay •



Association des transports du Canada

Indicateurs de Transports Urbains

TROISIÈME ENQUÊTE

Février 2005



Association des transports du Canada

INDICATEURS DE TRANSPORTS URBAINS (TROISIÈME ENQUÊTE)

VOLUME I : ENQUÊTE ET RÉSULTATS CLÉS

FÉVRIER 2005

Avis de non-responsabilité

Ce rapport présente des données et des statistiques sur la base d'informations recueillies en réponse au questionnaire de l'*Enquête sur les indicateurs de transports urbains* préparé et dirigé par l'Association des transports du Canada. Le questionnaire a été rempli par une seule agence ou municipalité, au nom d'une région entière représentant souvent plusieurs municipalités et/ou agences. Bien que quelques données aient été vérifiées, les informations sont généralement rapportées telles que soumises par chaque municipalité participante. Les données doivent donc être considérées avec circonspection. Il doit également être reconnu que les techniques et les méthodologies de collecte et de rapport des données peuvent varier entre les régions.

Le fait de distribuer ce document ne constitue pas une admission de la responsabilité de l'ATC ou d'aucuns chercheurs ou collaborateurs pour les omissions, erreurs ou de possibles présentations fausses qui peuvent résulter de l'utilisation ou interprétation des informations qui y sont incluses.

Les photos de couverture sont avec la gracieuse permission de Transports-Québec (photo en haut) et IBI Group.

© 2005

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

ISBN : 978-1-55187-201-3

FICHE DOCUMENTAIRE DE RAPPORT DE L'ATC

Projet n° Compte n° Dossier n°	Rapport n°	Date du rapport Février 2005	N° de la DIRR
Gestionnaire de projet : Katherine Forster			
Titre et sous-titre TROISIÈME ENQUÊTE sur les indicateurs de transport urbain			
Auteur(s) Brian Hollingworth, Neal Irwin, Anjali Mishra, Richard Gilbert		Organisation(s) d'origine des auteurs IBI Group	
Organismes parrains/de financement et adresses Conseil des transports urbains Association des transports du Canada (ATC) 2323, boul. Saint-Laurent, Ottawa ON K1G 4J8		Noms des organismes adjudicataires et adresses IBI Group 230 Richmond Street W., 5 th Floor Toronto, ON M5V 1V6	
Résumé En 1993, le Conseil des transports urbains (CTU) de l'Association des transports du Canada (ATC) a proposé une <i>Nouvelle vision des transports urbains</i> , vision préconisant 13 principes qui encouragent la prise de mesures souhaitables à l'appui de l'instauration des futurs réseaux de transport et des utilisations connexes des terres urbaines. Le Conseil a reconnu qu'il serait nécessaire de mener des enquêtes périodiques sur les indicateurs de transport urbain, de manière à évaluer les progrès accomplis au titre de la concrétisation de ladite vision. À cette fin, une enquête pilote à laquelle ont participé huit zones urbaines a été exécutée en 1995 en se fondant sur les données de l'année d'étude 1991. Ce projet pilote a permis d'établir les paramètres d'analyse comparative avec les données de toutes les futures enquêtes sur le sujet. Ainsi donc, une enquête de suivi a été exécutée en 1999, en se fondant sur les données de l'année d'étude 1996, enquête à laquelle ont participé quinze zones urbaines. Cette dernière enquête s'appuyait sur l'expérience acquise lors de la première enquête et s'est prêtée à une analyse comparative des données des deux années d'étude susmentionnées. Le présent rapport décrit les résultats de la troisième enquête, laquelle a porté sur les 27 régions métropolitaines de recensement (bien que le degré de participation ait varié de l'une à l'autre). Cette enquête a eu lieu en 2003 et se fondait sur les données de l'année d'étude 2001. Le rapport décrit le processus et les résultats d'enquête et il avance des conclusions sur les tendances décelées à partir de la base de données sur le sujet (qui englobe les données de 1991, de 1996 et de 2001 et qui est intégrée au site Web de l'ATC). Enfin, le rapport traite des progrès accomplis au regard de la concrétisation de la vision précitée de l'ATC, le tout à la lumière des conclusions d'enquête et de comparaisons avec des données internationales. Le volume I du rapport principal se divise en plusieurs sections. La section S.1 propose une introduction sur le projet. La section S.2 traite du processus d'exécution des enquêtes et des taux de réponse obtenus. La section S.3 expose les principales tendances en matière de transports urbains. La section S.4 traite des initiatives de transport et d'utilisation connexe des terres tandis que la section S.5 s'attache en détail aux coûts des transports. La section S.6 est consacrée aux principaux indicateurs de rendement et la section S.7 a une comparaison avec des données d'origine internationale. Enfin, la section S.8 présente les conclusions des auteurs, y compris des observations sur les progrès accomplis quant à la concrétisation de la <i>Nouvelle vision des transports urbains</i> de l'ATC. Le volume II brosse le profil régional individuel de chacune des régions métropolitaines de recensement ayant participé à l'enquête.			Mots-clés <ul style="list-style-type: none"> • Économie et administration • Circulation et planification des transports • Zone urbaine • Transport public • Tendances (stat.) • Analyse (math.) • Statistiques • Méthodologie
Nombre de pages Volume 1 : Enquête et principaux résultats : 59 p. + ann. Volume 2 : Profils régionaux individuels : 66 p.	Nombre de tableaux et de photographies	Langue	Prix
Renseignements complémentaires :			

Partenaires et participants à l'Enquête

Cette enquête est le résultat des efforts de plusieurs collaborateurs dévoués. En lien avec le Comité Directeur, chaque agence partenaire et en particulier leurs représentants techniques doivent être remerciés pour le temps et les efforts considérables dépensés pour l'assemblage et la validation des données de l'enquête.

Région	Représentants techniques (en gras) et autres
Toronto	Vince Alfano (City of Toronto), Mark Hanlon (Regional Municipality of York), Chris Leitch (Region of Durham), Eric Hakomaki (Region of Halton), Wayne Chan (Region of Peel), Dan Francey (GO Transit), Trevor Pitman (TTC)
Montréal	Bernard Clément (Communauté métropolitaine de Montréal), Michel Lessard, Christine Caron et Béatrice Morf (MTQ), François Major (Ville de Montréal), Daniel Bergeron (AMT)
Vancouver	Basse Clement (GVRD)
Ottawa – Gatineau	Don Stephens , Vincent Patterson, Mohammad Tayyaran, Cathy Kourouma (City of Ottawa), Paul-André Roy (Ville de Gatineau), André Barbeau, Ghislain Couture et Paul Baby (MTQ), Carmel Dufour (STO), Mike Sanders (OCTranspo)
Calgary	Mark Campbell , Paul Cochrane, Howard Kai, Don Mulligan, Cam Nelson, Neil McKendrick, Doug Morgan, Mansur Kanji, Martin Halliday, Bernard Adams, Petar Grubor, Rob Shymanski (City of Calgary)
Edmonton	Alan Brownlee (City of Edmonton)
Ville de Québec	Dominique Lord (Communauté métropolitaine de Québec), Pierre Bouvier (Réseau de transport de la capitale), Marc Desrivières et Raynald Bédard (Ville de Québec), Michel Rodrigue (Ville de Lévis), Yvon Plante et Michel Lessard (MTQ)
Winnipeg	Doug Hurl , Ken Rosin (City of Winnipeg), Varghese Cherian (Winnipeg Transit)
Hamilton	Hart Solomon (City of Hamilton), Andy McLaughlin (Hamilton Street Railway), Harold Groen, Marty Hazell, Paul Mason, Rick Andoga (City of Hamilton)

London	Dave Stowe (London Transit), John Ford (Ville de London)
Kitchener – Waterloo	David Durant (Communauté urbaine de Waterloo)
St. Catharines –Niagara	Phil Bergen , Richard Miller (Communauté urbaine de Niagara)
Halifax	Alan Taylor (Communauté urbaine de Halifax)
Victoria	Larry Roberts (District régional de la capitale)
Windsor	John Tofflemire , Steve Bittner (Ville de Windsor)
Oshawa	Chris Leitch (Région de Durham), Cornell Pennings (Ville de Whitby), Paul Foster (Région de Durham), Doug Waite (Oshawa Transit Commission)
Regina	Monique Kealy , Jason Carlston, Sue Luchuck, Brian Eastley (Ville de Regina)
St. John's	Robin King (Ville de St John's)
Sudbury	Nathalie Mihelchic, Mauro Manzon, Willie Soderman, Bill Lautenbach, Bob Johnston (Ville du Grand Sudbury)
Saguenay	Gille Tremblay (Ville de Saguenay), Luc Débiens (Ville de Saguenay), Jacques Munger (Société de transport du Saguenay), Alain Auger (SAAQ), Michel Lessard (MTQ)
Sherbrooke	Pierre Lambert (Transports-Québec), Marcel Blais, Michel Caron et François Poulette (Ville de Sherbrooke), Louis Hains et Michel Lessard (MTQ), Josée Dubuc (Société de transport de Sherbrooke)
Abbotsford	Art Kastelein (City of Abbotsford)
Kingston	Deanna Green , Kim Brown, Damon Wells, Paula Nichols, Malcolm Morris, Cynthia Beach, Bob Baird, Shirley Bailey (City of Kingston)
Trois-Rivières	Fernand Gendron (Ville de Trois-Rivières), Guy de Montigny (Société de transport de Trois-Rivières), Jean-François Stringer et Michel Lessard (MTQ)

Remerciements

Les ressources pour ce projet ont été gracieusement fournies par les organisations suivantes:

Transports Canada
Ressources Naturelles du Canada
Ministères du Transport de l'Ontario
Transports d'Alberta
Ministère des Transports du Québec
Le District Régional de Vancouver
Greater Vancouver Transportation Authority

Équipe de Projet

Ce projet a été développé sous la surveillance du Comité Permanent de la Planification des Transports et de la Recherche au nom du Conseil des Transports Urbains. L'ATC voudrait exprimer son appréciation aux membres du comité directeur qui ont contribué leur temps et effort au projet.

Membres du comité directeur

Don Stephens, Ville d'Ottawa (Président)
Vince Alfano, Ville de Toronto
Mark Campbell, Ville de Calgary
Wayne Chan, Région de Peel
Michel Lessard, Ministère des Transports, Québec
Clark Lim, Translink
Cristobal Miller, Transports Canada
Joanne Pereira-Ekström, Ressources naturelles Canada
Pentti Suokas, Ministère des Transports, Ontario
Alan Taylor, Communauté urbaine de Halifax
Pierre Tremblay, Ministère des Transports, Québec
Katherine Forster, ATC (Directrice de projets)

Équipe de conseillers

Brian Hollingworth, Le Groupe IBI
Neal Irwin, Le Groupe IBI
Yuval Grinspun, Le Groupe IBI
Anjali Mishra, Le Groupe IBI
Richard Gilbert
Alain Rajotte

2. L'enquête



RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE ET DIRECTIVES GÉNÉRALES

Résumé de l'étude

La troisième étude de l'ATC sur les indicateurs de transport urbain vise la connaissance de l'évolution des liens entre l'aménagement du territoire et le secteur des transports. L'étude en cours porte sur la situation de 2001, correspondant au plus récent recensement. Les 27 régions métropolitaines canadiennes ont été approchées pour compléter le présent questionnaire, qui est composé de trois volets:

Volet A : Gestion du transport et de l'utilisation du sol (4 pages)

Volet B : Financement du transport (2 pages)

Volet C : Données sur la socio-démographie et les transports (4 pages)

Le Groupe IBI a été mandaté par l'ATC afin de mener cette étude sur les indicateurs de transport urbain au Canada. Des personnes-contacts sont aussi disponibles pour chaque région afin de fournir un soutien à

Consultant :

Brian Hollingworth (bhollingworth@ibigroup.com)
Groupe IBI, Toronto
(416) 596-1930
ou
Alain Rajotte
Associé de recherche, Université de Sherbrooke
(819) 562-5253

Personnes-contacts pour le Québec :

Ministère des transports du Québec
Pierre Tremblay (ptremblay@mtq.gouv.qc.ca)
(514) 864-1750
ou
Michel Lessard (mlessard@mtq.gouv.qc.ca)
(514) 864-1768

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

<http://private/urban/survey2003/index-f.htm>

DÉCOUPAGES GÉOGRAPHIQUES

Quatre aires géographiques sont considérées dans cette étude:

Région (RMR) : Région métropolitaine de recensement, telle que définie par Statistique-Canada (1996)

Région urbaine existante (RUE) : Représentant le territoire présentement urbanisé à l'intérieur des RMR

Secteur central (SC) : Représentant une zone de développement mixte avoisinant le Centre-Ville

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

Les volets A et B du questionnaire concernent seulement la *RUE*, alors que le volet C s'applique aux quatre aires. La RMR, la RUE et le CV ont été prédéfinis et sont illustrés aux cartes de l'Onglet "Géographie". Dans certains cas, une délimitation du secteur central (SC) a été proposée, mais pourra 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 constituant la Région urbaine (RUE). Si tel est le cas, on cherchera une réponse qui soit la plus représentative de cet ensemble de municipalités. D'autres informations sont données aux volets A et B.

Retour du questionnaire

Il serait apprécié que vous soumettiez, d'ici le 12 septembre 2003, le questionnaire électroniquement complété à bhollingworth@ibigroup.com

Questionnaire de l'enquête

Le questionnaire a été distribué par courriel et en copie papier à chacun des 24 coordonnateurs de l'enquête, en français ou en anglais selon le cas. Un exemplaire de l'enquête est joint en Annexe A. Pour aider à l'observation des tendances, les questions correspondent à celles de la précédente enquête. Le format général et la séquence des questions n'ont pas été modifiés. Certaines questions furent cependant combinées, peaufinées ou clarifiées, permettant d'obtenir des réponses plus détaillées sans compromettre l'analyse de l'évolution d'un indicateur. Par exemple, au lieu d'une seule question à propos des kilomètres de voie cyclable, il y en a eu deux, permettant de recueillir des informations concernant l'existence d'infrastructures sur-rues et hors-rues.

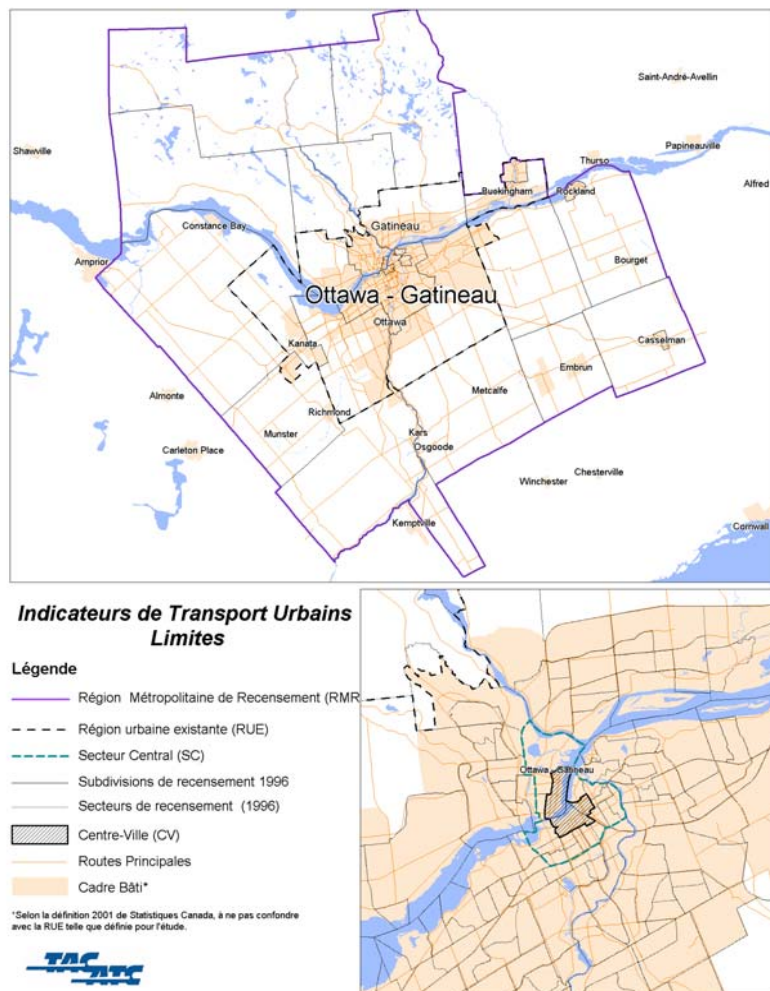
Le questionnaire a été structuré de la manière suivante :

- **Le Volet A** a évalué le niveau de mise en œuvre de 71 initiatives d'utilisation du sol dans 10 thèmes-cibles différents, allant de l'aménagement urbain au transport des marchandises. Le niveau de mise en œuvre de chaque initiative était demandé, à l'aide d'une échelle d'évaluation en six points allant de « n'est pas une priorité » à « mise en application sur l'ensemble du territoire ».
- **Le Volet B** posait d'abord 21 questions à propos des sources et de la distribution du financement, puis posait deux questions qualitatives relatives aux processus de prise de décisions et d'évaluation des coûts.
- **Le Volet C** a recueilli 121 données quantitatives pour chaque région participante, regroupées sous 21 questions. Celles-ci détaillaient l'utilisation, l'offre et la performance du système de transport ainsi que la structure urbaine.

Définition des zones géographiques

Les indicateurs urbains de cette enquête ont été rassemblés pour une ou plusieurs de quatre échelles géographiques différentes : Région (définie par les limites des RMR), Région urbaine existante (RUE), Secteur central (SC) et Centre-ville (CV). La figure 2.1 illustre les différents secteurs géographiques en prenant l'exemple de Toronto. L'analyse sur plusieurs échelles permet une meilleure évaluation de la portée géographique de certains phénomènes, tels que l'augmentation de la densité, et permet de baser les indicateurs sur des environnements réellement urbains, en les distinguant des secteurs ruraux qui leur sont contiguës.

Figure 2.1 : Exemple des géographies de l'Enquête – Ottawa-Gatineau



Pour cette enquête et la précédente, les zones, à l'exception du secteur central, furent définies par l'équipe de l'*Enquête sur les ITU* en consultation avec Statistique Canada pour que l'interprétation de la définition de chaque région soit cohérente. Seules quelques modifications mineures ont été apportées aux géographies de certaines zones urbaines depuis l'enquête précédente, reflétant des

changements dans les limites des RMR pour prendre en compte l'expansion urbaine.

Pour permettre une analyse correcte et pour garantir la disponibilité de données de base telles que les statistiques sur l'emploi, les limites des zones sont compatibles avec les secteurs et les districts de recensement ainsi que les limites municipales (les subdivisions de recensement).

Les critères de définition des zones géographiques sont les suivants :

Région métropolitaine (RMR)

Les limites des Régions métropolitaines de recensement (RMR) précisées dans le recensement canadien de 2001 définissent les limites de chaque région métropolitaine enquêtée, tel qu'illustré dans les profils des régions au Volume II. Statistique Canada définit une RMR comme une ou plusieurs municipalités adjacentes centrées sur un noyau urbain d'une population d'au moins 100 000 habitants, et où les municipalités adjacentes jouissent d'un degré élevé d'intégration dans le noyau urbain, tel que mesuré par les flux de transports entre les deux, dérivés de la question sur le lieu de travail.⁴

Région urbaine existante (RUE)

La Région urbaine existante est le territoire bâti actuel d'une région (dans la plupart des cas il s'agit de la région telle que vue d'un avion). Elle représente généralement environ 85 % de la RMR, et son étendue dépend de la population et de la densité des subdivisions de recensement. À l'exception de quelques cas abordés ultérieurement, les RUE ont été alignées sur une ou plusieurs subdivisions de recensement, telles que définies par Statistique Canada.

Secteur central (SC)

Le Secteur central (SC) est habituellement une zone d'utilisation mixte du sol avec de fortes concentrations d'emploi et de population résidentielle et qui comprend le CV. Cette zone a été définie par les répondants, plus familiers avec leur contexte local. Il a été demandé aux répondants d'aligner les limites de leurs zones sur celles des

districts de recensement, tout en visant à ce que le Secteur central soit deux à trois fois plus grand en taille géographique que le CV.

Centre-ville (CV)

Le Centre-ville est la zone de la région qui représente historiquement la plus forte concentration d'emploi. L'ATC a déterminé les limites des CV sur la base de l'analyse des concentrations d'emploi dans le secteur tertiaire (y compris les finances, le secteur immobilier, le gouvernement, l'hôtellerie et les services de restauration) au niveau des secteurs de recensement. Il a été déterminé que Kitchener-Waterloo, St-Catharines-Niagara, Thunder Bay et Saguenay avaient plusieurs CV. Dans la plupart des cas ils correspondent aux centres de villes historiquement indépendantes qui se sont amalgamées avec la croissance urbaine et suite à des fusions. Dans de tels cas, les données des différents CV ont été additionnées.

CHANGEMENTS AUX DÉFINITIONS GÉOGRAPHIQUES

Pour les régions urbaines qui ont participé à l'*Enquête sur les ITU* de 1996, les définitions géographiques sont demeurées les mêmes, à deux exceptions près. Montréal a demandé des ajustements aux limites de son SC pour y inclure une zone à forte population résidentielle. Ottawa-Gatineau a demandé des ajustements aux limites de son CV et de sa RUE. On se doit donc d'être vigilant lors de l'examen de l'évolution des activités de ces parties des régions de Montréal et d'Ottawa-Gatineau.

Entre 1996 et 2001, plusieurs régions urbaines au Canada ont connu la fusion de certaines de leurs municipalités en une unique municipalité plus importante. Ces régions comprennent Hamilton, Ottawa et Toronto, entre autres. Parce que les subdivisions de recensement correspondent généralement aux limites des municipalités, certaines zones urbaines qui étaient auparavant constituées de différentes subdivisions de recensement ne comprennent dorénavant plus qu'une grande subdivision de recensement. Ceci rend la définition de la RUE malaisée sur la base des subdivisions de recensement. Par exemple, la plus petite subdivision de recensement pour Hamilton correspond dorénavant à la zone entière de l'ancienne Région de Hamilton-Wentworth, qui comprenait auparavant six municipalités locales. Pour éviter ce

problème, les définitions des subdivisions de recensement de 1996 furent utilisées pour définir toutes les RUE.

Certaines limites de CV, de SC et de RUE avaient été modifiées entre les enquêtes de 1991 et de 1996. Ces changements, et l'expansion de l'enquête à de nouvelles régions, réduisent la fiabilité des comparaisons impliquant les données de 1991. Cependant, il a été possible pour de nombreux indicateurs (dont la démographie, les ventes de carburant et les données relatives aux transports) de créer ou de recalculer des indicateurs cohérents pour 1991 et 1996 pour toutes les régions urbaines dont les limites géographiques sont celles utilisées pour l'*Enquête sur les ITU* de 2001. Il a été possible, pour ces cas, d'illustrer les progrès vers ou à l'encontre du transport durable pour les 27 régions urbaines.

Collecte des données et procédure de vérification

Les questionnaires ont été envoyés aux partenaires de l'enquête en juin 2003. Une première date limite pour le retour des formulaires avait été fixée à mi-septembre. De nombreux questionnaires avaient été reçus à cette date, mais, tel qu'attendu, de nombreuses réponses ont été retardées pour manque de personnel et difficulté à obtenir les données. Pour encourager la réponse aux questionnaires, l'équipe de l'enquête est régulièrement entrée en contact avec les répondants de l'enquête à la fois avant et après la date limite de réponse à l'enquête. Les membres du comité directeur ont aidé à assurer le retour des questionnaires.

Une des ressources élaborées pour améliorer la qualité des données au cours de l'enquête a été la page de Foire aux questions (FAQ) sur le site Web de l'ATC. Au cours du processus de l'enquête, des réponses aux questionnements soulevés par les participants ont été fournies sur le site Web.

La vérification des résultats de l'enquête a eu lieu à différentes étapes. Immédiatement après la saisie des données des répondants, l'équipe de l'enquête a effectué un balayage des réponses pour identifier toute aberration possible ou toute donnée erronée. Lorsque

des données semblaient douteuses, la personne-ressource technique était contactée pour clarifier la réponse. Le deuxième niveau de vérification a eu lieu au moment de la collecte et de la comparaison des résultats à travers les zones urbaines. Des données incohérentes ont pu, dans certains cas, être identifiées de la sorte. Le dernier niveau de vérification des résultats a eu lieu lors de la révision du rapport préliminaire par le comité directeur et les participants à l'enquête, ainsi que par des membres de l'équipe de l'enquête.

Ce rapport présente et décrit essentiellement les données telles qu'elles ont été reçues des municipalités. **Le lecteur devra garder à l'esprit que la collecte et la compilation des données peuvent avoir été faites en suivant des pratiques différentes selon les juridictions.**

Taux de réponse

Le degré de parachèvement du questionnaire a varié selon les zones urbaines. Des questionnaires entièrement ou partiellement remplis ont été reçus de 24 des 27 régions ciblées. Dans le cas des régions qui n'ont pu compléter le questionnaire, des indicateurs normalisés tirés de données facilement disponibles d'autres sources ont été incluses et analysées dans ce rapport.

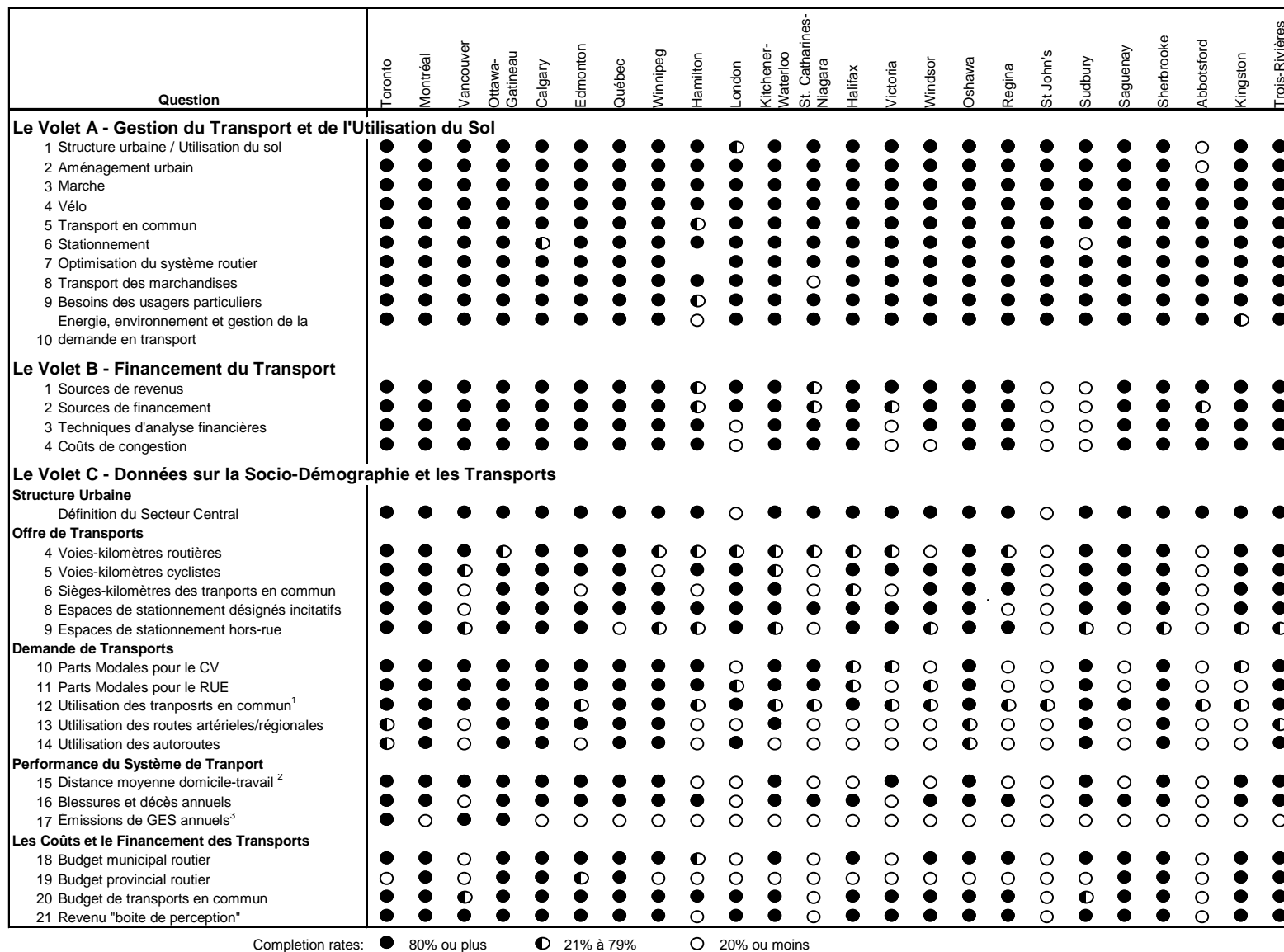
Tel que l'illustre la figure 2.2, presque tous les répondants ont pu compléter les Volets A et B du questionnaire. Le degré de parachèvement du Volet C, qui nécessitait des données quantitatives, a été plus faible. Nombre de zones urbaines ne disposent pas des ressources pour effectuer les enquêtes sur les déplacements régulières nécessaires pour répondre aux questions relatives à la demande en matière de déplacements. La problématique de la disponibilité d'enquêtes sur les déplacements est discutée plus en détail à la Section 8.

La comparaison des taux de réponses des régions participantes aux enquêtes de 1996 et de 2001 indique un léger recul quant aux données disponibles pour le Volet C. Par exemple, Regina, Edmonton et Ottawa n'ont pas mené d'enquête sur les déplacements depuis la dernière *Enquête sur les ITU*. Pour Ottawa, des

ajustements ont été effectués aux données disponibles sur les déplacements à l'aide d'approximations telles que les comptages cordon.

Pour cette troisième Enquête sur les ITU, 24 des 27 zones urbaines ciblées ont soumis leurs réponses à l'enquête. Plusieurs indicateurs ont été élaborés à partir de sources de données standardisées.

Figure 2.2 : Aperçu des réponses au questionnaire



Completion rates: ● 80% ou plus ◐ 21% à 79% ○ 20% ou moins

1 Les taux de réponse reflètent des données fournies par les répondants. Dans certains cas des données ont été obtenues plus tard par l'équipe d'étude de CUTA.
 2 Les taux de réponse reflètent des données fournies par les répondants. La forme d'enquête a indiqué que des données de l'enquête Déplacement Domicile-Travail de Statistique Canada seraient fournies par l'équipe d'étude.
 3 Les taux de réponse reflètent des données fournies par les répondants. Pendant l'enquête, les répondants étaient au courant que ces données pourraient être fournies par l'équipe d'étude basée sur des données de ventes de carburant.

1. Introduction



www.pedbikeimages.org/Dan Burden

Historique

L'Enquête sur les indicateurs de transports urbains (ITU) de l'Association des transports du Canada a été conçue en 1993 pour évaluer les progrès réalisés par les régions urbaines canadiennes dans la mise en œuvre de la *Nouvelle vision des transports urbains* de l'ATC. La *Vision*, élaborée par le Conseil des transports urbains de l'Association des transports du Canada (ATC), a identifié des stratégies clés pour aider à rendre les régions urbaines plus efficaces, plus écologiques, et plus agréables pour les résidents. La *Vision* est soutenue par 13 principes de prise de décisions qui montrent la voie vers un avenir plus souhaitable¹. (Les numéros de notes renvoient aux notes de fin en page 61.)

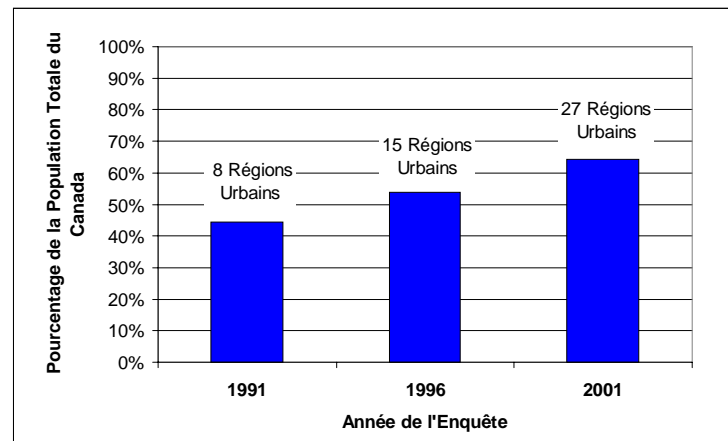
Ce rapport présente les résultats de la troisième *Enquête sur les ITU* et en fournit une brève analyse. La première *Enquête sur les ITU*, une enquête pilote réalisée en 1995, a fourni des informations relatives à huit régions urbaines du Canada en 1991. En parallèle à la répétition quinquennale du Recensement du Canada, la deuxième *Enquête sur les ITU* de 1999, a fourni des données de 1996 sur sept des régions urbaines de l'enquête pilote et huit régions supplémentaires. La troisième *Enquête sur les ITU* visait les 27 régions métropolitaines de recensement identifiées par Statistique Canada en 2001. Vingt-quatre de ces régions ont participé à l'enquête.

Tel qu'illustré par la Figure 1.1, l'augmentation du nombre de régions couvertes par les *Enquêtes sur les ITU* permet une image plus complète des transports urbains du Canada : 64 % de la population du pays est à présent incluse dans l'enquête, soit 80 % de sa population urbaine. L'urbanisation croissante de la population canadienne vient confirmer l'importance de cette enquête des régions urbaines. Depuis 1991, la proportion de Canadiens vivant dans des zones urbaines est passée de 76,6 % à 79,6 %.²

Ce rapport sur la troisième *Enquête sur les ITU* offre une base d'évaluation des progrès réalisés en direction de la *Vision* de l'ATC en utilisant des indicateurs dans six domaines clés : **l'occupation du sol, l'offre de transport, l'utilisation des transports, la performance du système de transport, les coûts et le financement des transports ainsi que l'impact des transports sur l'environnement.** De plus, l'enquête fournit un aperçu de

différentes initiatives d'aménagement du territoire et de transport ainsi que de l'évolution du financement des transports dans chaque zone urbaine. Une fois rassemblées, ces informations peuvent contribuer à la planification des transports et à d'autres processus connexes d'élaboration de politiques dans les régions urbaines du Canada.

Figure 1.1 : Proportion de la population du Canada décrite par les Enquêtes sur les ITU



Participants à l'enquête

Ce rapport sur la troisième *Enquête sur les ITU* fournit différents niveaux d'information sur les 27 régions métropolitaines de recensement (RMR) au Canada, tel que présentées géographiquement dans la Figure 1.2 et énumérées par la Figure 1.3. La représentation géographique de l'ensemble du Canada a été largement améliorée comparativement à la seconde enquête. Le nombre de régions urbaines du Québec est passé de un à six, et l'enquête présente dorénavant des données pour les provinces atlantiques. Sept régions urbaines ont à ce jour répondu à l'enquête trois fois, et neuf autres y ont participé deux fois. Les 11 autres régions sont de nouvelles participantes à l'enquête.

Dans chaque région, un partenaire de l'enquête a veillé à l'intégration des réponses aux questions de l'enquête. Dans de nombreux cas, le partenaire représentait plusieurs municipalités, et compilait leurs réponses individuelles au questionnaire. La liste des

personnes qui ont aidé à l'exécution de l'enquête et leurs affiliations est en page iv.

Figure 1.2: Régions ciblées par l'Enquête



Figure 1.3 : Participation aux trois *Enquêtes sur les ITU*

Région	Partenaire	Population 2001	A participé en			Indicateurs choisis pour 2001 fournis par l'équipe de l'enquête	Achèvement de l'enquête de 2001 par partie		
			1991	1996	2001		Partie A Gestion du transport et de l'utilisation du sol	Partie B Financement du transport	Partie C La socio-démographie et les transports
Toronto	Ville de Toronto	4 682 897	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Montréal	Communauté métropolitaine de Montréal	3 426 350	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Vancouver	Greater Vancouver Regional District	1 986 965	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Ottawa - Gatineau	Ville d'Ottawa/Ville de Gatineau	1 063 664	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Calgary	Ville de Calgary	951 395		✓	✓		✓	✓	✓
Edmonton	Ville d'Edmonton	937 845	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Québec	Communauté métropolitaine de Québec	682 348	✓		✓		✓	✓	✓
Winnipeg	Ville de Winnipeg	671 274		✓	✓		✓	✓	✓
Hamilton	Ville de Hamilton	662 401	✓	✓	✓		✓	✓	✓
London	Ville de London	432 451	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Kitchener - Waterloo	Communauté urbaine de Waterloo	414 284		✓	✓		✓	✓	✓
St. Catharines-Niagara	Communauté urbaine de Niagara	377 009		✓	✓		✓	✓	✓
Halifax	Communauté urbaine de Halifax	359 183			✓		✓	✓	✓
Victoria	District régional de la capitale	311 902		✓	✓		✓	✓	✓
Windsor	Ville de Windsor	307 877		✓	✓		✓	✓	✓
Oshawa	Région de Durham	296 298			✓		✓	✓	✓
Saskatoon	Ville de Saskatoon	225 927		✓		✓			
Regina	Ville de Regina	192 800		✓	✓		✓	✓	✓
St John's	Ville de St John's	172 918			✓		✓		
Sudbury	Ville du Grand Sudbury	155 601			✓		✓		✓
Saguenay	Ville de Saguenay	154 938			✓		✓	✓	✓
Sherbrooke	Ville de Sherbrooke	153 811			✓		✓	✓	✓
Abbotsford	Ville d'Abbotsford	147 370			✓		✓	✓	
Kingston	Ville de Kingston	146 838			✓		✓	✓	✓
Trois-Rivières	Ville de Trois-Rivières	137 361			✓		✓	✓	✓
Saint John	Ville de Saint John	122 678				✓			
Thunder Bay	Ville de Thunder Bay	121 986				✓			

Plan et objectifs du rapport

Ce rapport est publié en deux documents :

Le Volume I fournit un aperçu de l'enquête et des résultats clés.

Le Volume II fournit les résultats des régions individuelles sous forme de fiches, modifiés en fonction de la participation à l'enquête et de la disponibilité des données.

Le Volume I, ce document, aborde les objectifs suivants :

- décrire le processus de l'enquête;
- mettre à jour les indicateurs urbains clés obtenus à partir de l'enquête, décrivant les conditions 2001;
- analyser les niveaux actuels des indicateurs et leur évolution récente (lorsque les résultats de 1991 et 1996 le permettent); et
- évaluer les progrès réalisés relativement à la *Vision* de l'ATC selon les résultats de la troisième *Enquête sur les ITU* et faire des recommandations pour les prochaines enquêtes.

Suite aux commentaires d'introduction de cette section, la Section 2 du présent document décrit le processus de collecte des données, y compris le questionnaire de l'enquête et les autres sources de données. La Section 3 décrit les tendances principales des transports urbains, avec des remarques portant sur les densités, l'utilisation des transports en commun et des automobiles et leur impact sur l'environnement. La Section 4 étudie le degré de réalisation des initiatives d'aménagement et de transport, du point de vue de leur mise en œuvre individuelle et de leur fréquence à l'échelle du pays. La Section 5 passe en revue les différents moyens et les différentes sources de financement disponibles aux zones urbaines pour le développement et l'exploitation de leur infrastructure. La Section 6 décrit la performance des systèmes de transports urbains du Canada.

La Section 7 fournit une perspective internationale sur les indicateurs clés de transport urbain. Enfin, la Section 8 s'interroge sur l'évolution vers une durabilité ou non des zones urbaines du Canada³ et sur la manière selon laquelle les prochaines *enquêtes sur les ITU* continueront à fournir des repères clés des progrès réalisés.

Une décennie s'est écoulée depuis la première *Enquête sur les ITU*, fournissant l'occasion d'identifier les changements survenus dans les variables clés au cours de cette période. Des conclusions significatives peuvent ainsi être tirées à propos de l'évolution des indicateurs pour nombre de régions urbaines étudiées. La cohérence du matériel d'enquête et ce, particulièrement depuis la deuxième enquête (avec seulement quelques petites modifications des termes utilisés) a augmenté la fiabilité de ces observations. Une compilation électronique des données des trois enquêtes est disponible avec ce rapport.

Remarque générale : À moins d'indication contraire, les figures représentent les régions en ordre décroissant de population afin de faciliter les comparaisons entre les régions de dimensions similaires.

UTILISATIONS DE L'ÉTUDE SUR LES INDICATEURS URBAINS DE L'ATC

L'enquête sur les indicateurs urbains de l'ATC est une ressource précieuse pour les personnes et les organisations de tous niveaux qui sont impliquées dans l'élaboration de politiques ayant un impact sur les régions urbaines du Canada. Il s'agit-là notamment des planificateurs municipaux, des gouvernements provinciaux, du gouvernement fédéral et des organismes de recherche.

« La coordination de l'Enquête sur les ITU a entraîné une communication accrue entre les différentes agences de planification dans notre région et a également renforcé les liens entre les départements au sein de notre ville. »

Don Stephens

3. Tendances et effets principaux des transports urbains



Structure urbaine

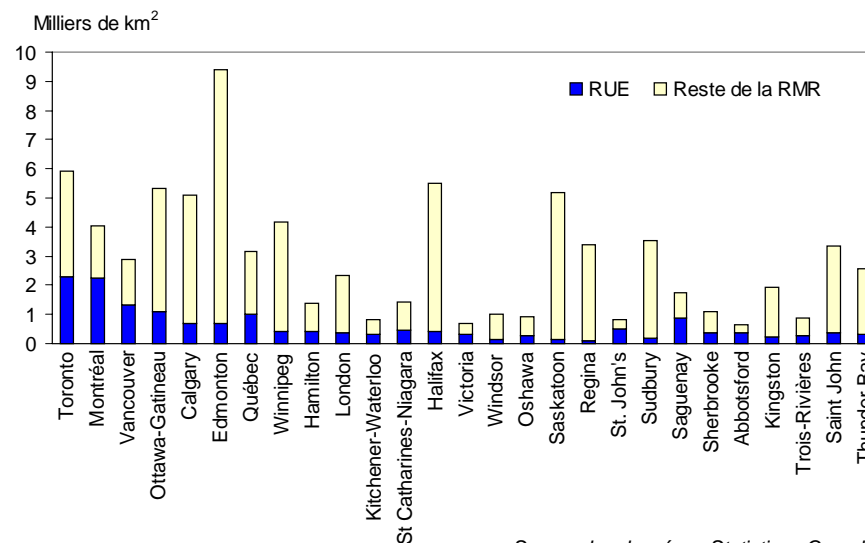
Les dimensions et les structures des principales régions urbaines du Canada varient de manière significative. Les dimensions des régions urbaines couvertes par l'Enquête sur les ITU de 2001 allaient de 626 km² pour Abbotsford à 9 419 km² pour Edmonton. Les populations régionales varient de 122 000 pour Thunder Bay à 4,7 millions pour Toronto. Les Figures 3.1 et 3.2 présentent la superficie et la population de chacune des 27 régions urbaines.

Bien que la RUE contienne, par définition, la majorité de la population d'une région, elle ne semble pas constituer une part importante de la superficie de la région. De plus, la superficie et la population (totales) d'une région ne sont pas bien corrélées. Pour éviter des analyses faussées par les différences souvent importantes entre les dimensions et la population des régions, et pour mettre les régions sur un pied d'égalité, autant que possible, les indicateurs ont été normalisés, c'est-à-dire qu'ils ont été exprimés par km² ou par personne.

Les changements au niveau de la population et de l'emploi ont été significatifs entre les enquêtes sur les ITU de 1996 et de 2001. Tel que l'illustre la figure 3.3, la population a augmenté dans la plupart des grandes régions urbaines entre 1996 et 2001, mais des baisses ont été remarquées dans certaines zones de plus petite taille, dont Saguenay, Saint John, Sudbury et Thunder Bay. Les données complètes sur l'emploi ne sont pas disponibles dans toutes les zones urbaines, mais les changements dans l'emploi ont généralement été réfléchis dans ceux de la population.

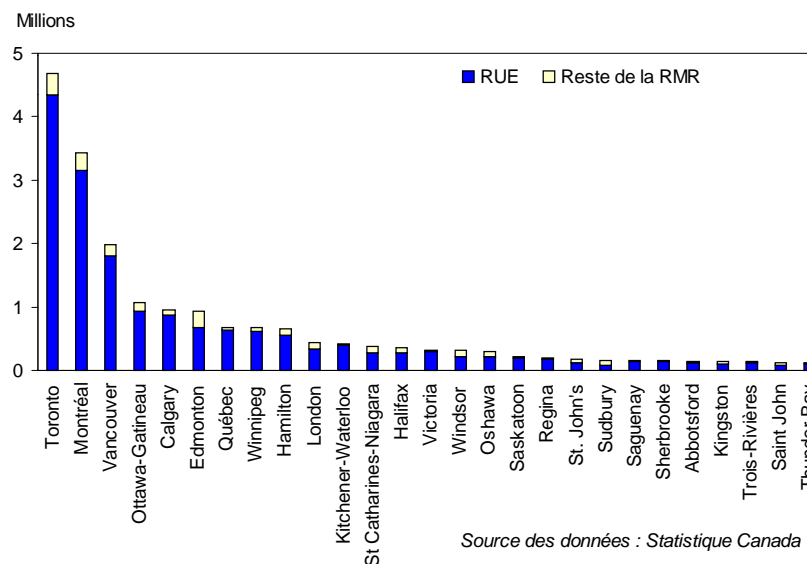
La figure 3.4 illustre les différences entre les variations de la population dans la RUE et de la partie de la RMR extérieure à la RUE, qui dans la plupart des régions urbaines représente le territoire au-delà des limites urbaines. Dans la majorité des régions urbaines, la croissance dans ce territoire extérieur à la RUE a dépassé celle de la RUE, bien que la croissance absolue dans ces périphéries soit bien inférieure et ne représente généralement qu'autour de 10 % de la croissance totale de la population. La croissance périphérique est préoccupante car elle est la plus susceptible de constituer de l'étalement urbain, bien que ceci dépende de sa densité, de la présence de services de transport en commun, et du fait ou non qu'elle se produise sur des terrains déjà viabilisés.

Figure 3.1 : Superficie de la RMR et de la RUE en 2001



Source des données : Statistique Canada

Figure 3.2 : Population de la RMR et de la RUE en 2001



Source des données : Statistique Canada

Figure 3.3 : Variation (pourcentage) de la population et de l'emploi dans la région (RUE) entre 1996 et 2001

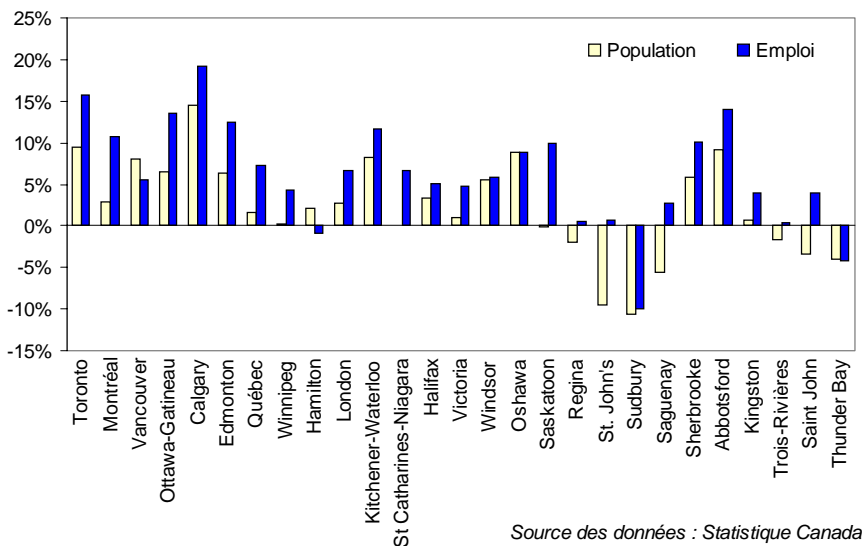


Figure 3.5 : Densité de la population résidentielle de la RUE en 2001

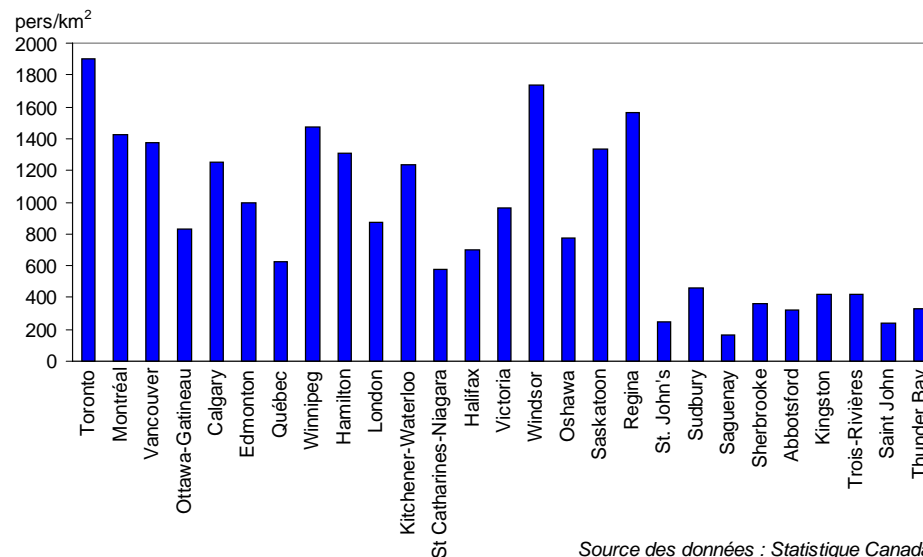
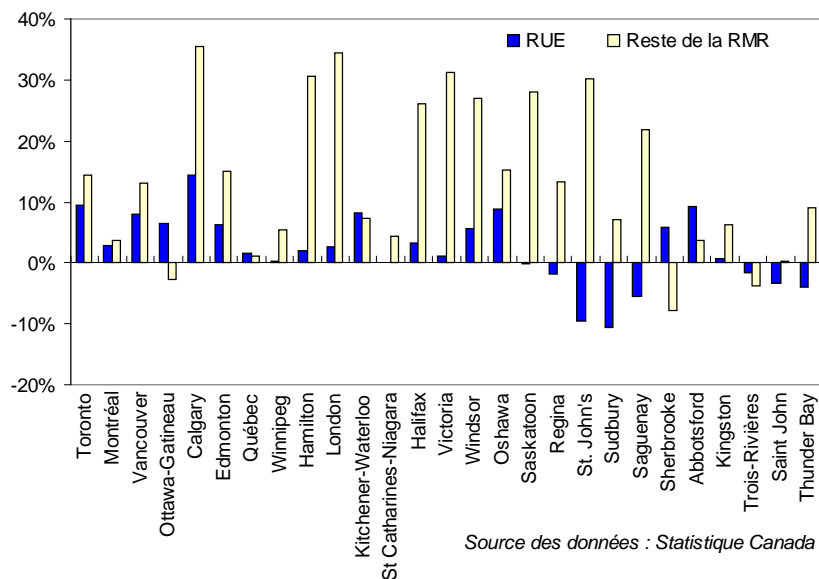


Figure 3.4 : Variation (pourcentage) de la population de la RUE et du reste de la région entre 1996 et 2001



À l'échelle de la RUE, les densités de population brutes allaient de 1 905 personnes/km² à Toronto à 163 personnes/km² à Saguenay, tel que l'illustre la figure 3.5. Il existe une différence entre la densité moyenne des régions de plus de 200 000 habitants et celles dont les populations sont moindres. Les premières ont une densité moyenne de 500 personnes par kilomètre carré alors que les secondes ont toutes des densités nettement moindres. Les densités dans chaque groupe semblent ne pas être liées à la population ni à l'utilisation du sol. Par exemple, la RUE de Saskatoon a une densité presque équivalente à celle de Vancouver. Il doit être mentionné que les densités dépendent en partie des définitions des RUE adoptées pour les besoins de cette enquête, qui ont été déterminées en partie par les limites politiques. Elles peuvent ainsi être influencées par l'inclusion de certaines zones rurales ou non bâties.

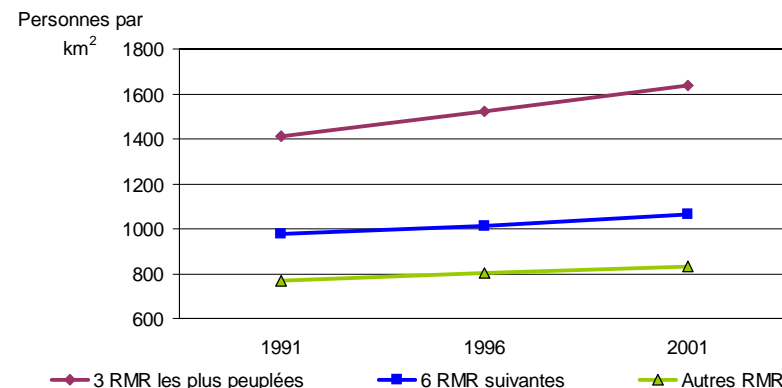
Tel que c'est le cas pour la population totale et l'emploi, les tendances de la densité de l'emploi dans les zones urbaines reflètent généralement celles de la densité de la population et ne sont donc pas représentées graphiquement.

Dans l'ensemble, il semblerait que les régions urbaines deviennent plus densément peuplées, au moins au niveau urbain en général. Tel que l'illustre la figure 3.6, la moyenne de la densité de population résidentielle des RUE a augmenté depuis 1991, particulièrement dans les régions les plus grandes (jusqu'à 14 % dans le cas de Calgary). Cela est notamment dû au fait que certaines RUE contenaient des secteurs non bâtis à l'époque des premières enquêtes, et dont le développement a entraîné des densités plus élevées dans les enquêtes subséquentes.

La concentration de l'emploi au sein d'un centre-ville (CV) peut avoir des conséquences significatives sur la portée de l'utilisation des transports en commun en contexte urbain : les transports en commun peuvent desservir des destinations uniques plus facilement et plus efficacement que plusieurs destinations dispersées. Tel que l'illustre la figure 3.7, les densités d'emploi dans les CV de zones enquêtées diffèrent considérablement : le CV de Toronto avait une densité d'emploi de 55 000 emplois/km² alors que celle de Thunder-Bay était de 2 700 emplois/km².

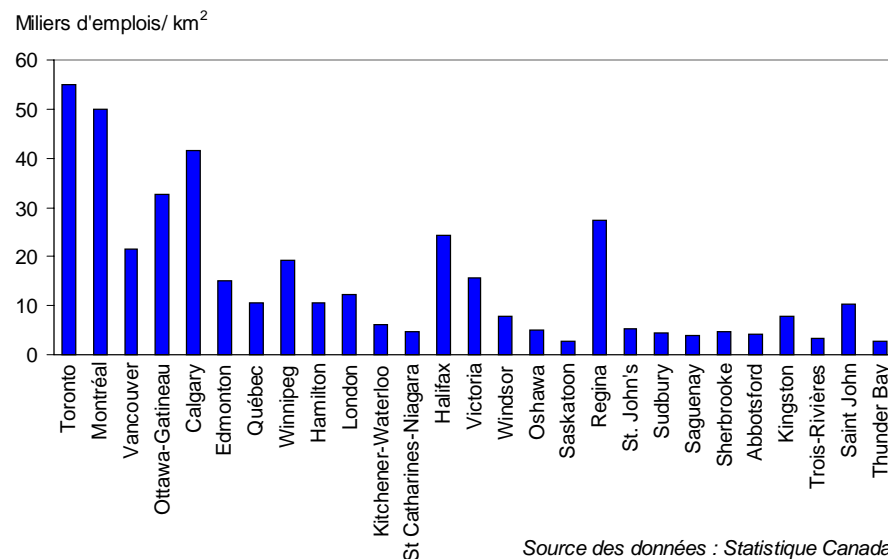
Les CV des 27 zones urbaines comptaient en moyenne pour un cinquième de l'emploi régional total, allant de 9 % à plus de 25 %. La figure 3.8 illustre que cette proportion diminue pour la majorité des zones urbaines, c'est-à-dire que les emplois ont été décentralisés, bien que ce ne soit évidemment pas le cas dans les régions les plus grandes. Saskatoon a rapporté le déclin le plus important, de près de 17 % des emplois de la région en 1996 à à peine plus de 6 % en 2001.

Figure 3.6 : Évolution des densités de population urbaine entre 1991 et 2001

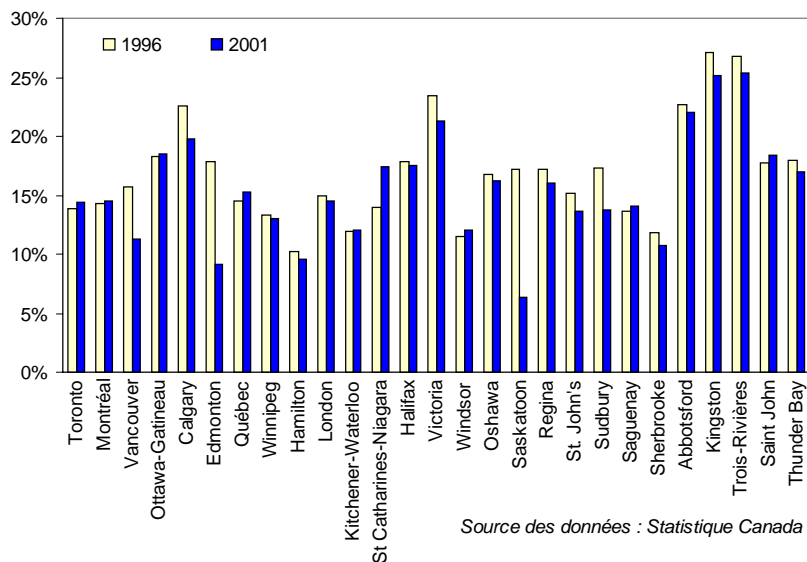
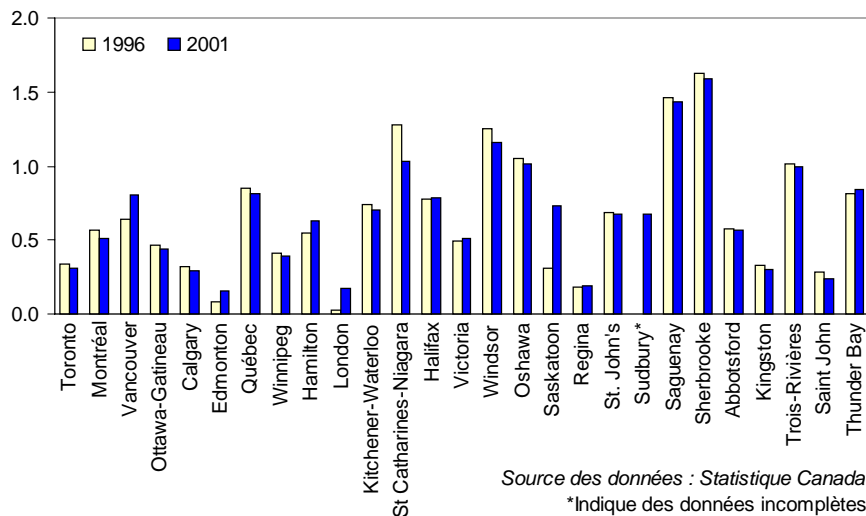


Source des données : Statistique Canada

Figure 3.7 : Densités de l'emploi dans le CV en 2001



Source des données : Statistique Canada

Figure 3.8 : Proportion de l'emploi régional situé dans le CV en 1996 et 2001**Figure 3.9 : Ratio de la population par rapport à l'emploi dans le SC en 1996 et 2001**

Un autre indicateur de base de la structure urbaine est le ratio de population par rapport à l'emploi dans le secteur central. Un nombre important de résidents dans et à proximité des centres-villes peut contribuer à réduire les distances de déplacement et à augmenter les niveaux d'utilisation des transports en commun. La figure 3.9 illustre que dans la plupart des régions, le ratio de résidents par rapport au nombre d'emplois dans le centre-ville a diminué entre 1996 et 2001. Les diminutions de ce ratio étaient pour la plupart faibles, comme le furent les augmentations.

La figure 3.9 suggère également que le ratio de résidents par rapport au nombre d'emplois dans les centres-villes ne semble pas être directement lié à la dimension de la ville. La plupart de ces ratios étaient inférieurs à 1, ce qui signifie qu'il y avait plus d'emplois que de résidents dans le CV. St. Catharines-Niagara, Windsor, Oshawa, Saguenay et Sherbrooke avaient davantage de résidents en CV que d'emplois. Cela tient entre autres au fait de la dimension du Secteur central défini pour ces régions, mais également à la nature de leurs économies locales. Une proportion plus élevée d'activité économique dans les secteurs primaire et secondaire (extraction de ressources et fabrication, par exemple), qui sont généralement situés à l'extérieur du Secteur central, pourrait entraîner une proportion plus élevée d'emplois à l'extérieur de celui-ci, d'où le fait que les secteurs centraux de ces régions ont habituellement un caractère plus résidentiel.

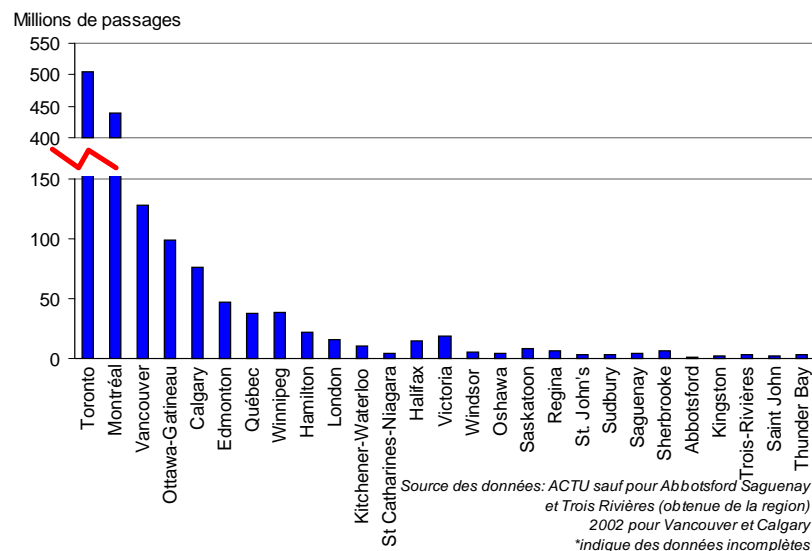
Utilisation des transports en commun

Les données recueillies par l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) fournissent une image complète de l'utilisation des transports dans 24 des régions urbaines couvertes par l'enquête (à l'exception d'Abbotsford, de Saguenay et de Trois Rivières). Pour ces villes, les données des répondants ont été utilisées. L'achalandage total des transports en commun est lié de près à la dimension de la RUE, avec Toronto ayant un achalandage total maximal de 500 millions de passages par an (Figure 3.10).

En général, l'achalandage absolu des transports en commun a chuté dans presque toutes les régions entre 1991 et 1996, à l'exception de Calgary et de Montréal (Figure 3.11). De nombreuses régions ont récupéré une partie de cet achalandage entre 1996 et 2001; London et Ottawa-Gatineau eurent les plus fortes croissances (plus de 30

%). Il doit être noté que des données de 2002 ont été utilisées pour Vancouver et Calgary du fait de grèves ayant duré respectivement 128 et 50 jours. Les données de 2001 pour Victoria peuvent être légèrement plus basses que prévu à cause d'une grève de 14 jours.

Figure 3.10 : Achalandage annuel des transports en commun en 2001



Les RUE les plus grandes tendent également à avoir un achalandage du transport en commun plus élevé lorsque ce dernier est calculé par personne; le plus haut niveau ayant été atteint par Montréal avec 139 déplacements par personne et par an (Figure 3.12). Il y a une nette différence entre les régions dont la population de la RUE est supérieure à 250 000 habitants et celles dont elle est moindre. Ces dernières rapportent toutes moins de 50 déplacements en transports en commun par personne par an.

La comparaison entre les Figures 3.11 et 3.13 indique que les changements dans l'achalandage des transports en commun par an par personne étaient semblables aux changements en achalandage total du transport en commun; la plupart des régions urbaines témoignant de déclin significatifs entre 1991 et 1996. Plus de la moitié des régions urbaines ont également vu des déclin dans

l'utilisation des transports en commun par personne entre 1996 et 2001. Cependant, certaines des plus grandes régions, dont Toronto, Montréal, Ottawa-Gatineau et Edmonton, de même que certaines des plus petites régions, ont enregistré des hausses dans l'utilisation des transports en commun par personne au cours de ces années.

Entre 1996 et 2001, de nombreuses régions ont inversé la tendance de l'achalandage des transports en commun par personne. Il s'agit de Toronto, Montréal, Ottawa, Edmonton, Hamilton, Kitchener-Waterloo, London, Victoria, St. Catharines-Niagara, Halifax, St. John's et Saint John.

Figure 3.11 : Changements dans l'achalandage annuel des transports en commun entre 1991 et 2001

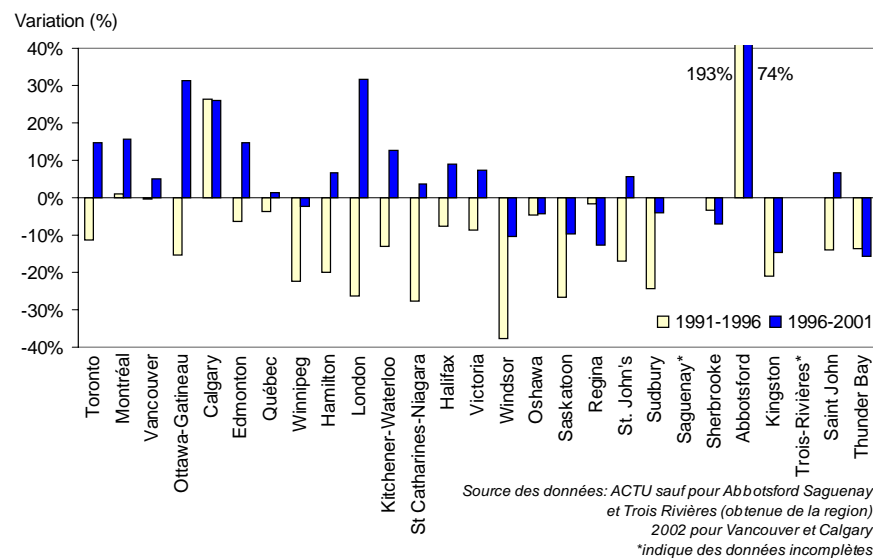


Figure 3.12 : Passages en transports en commun annuels par personne dans la RUE en 2001

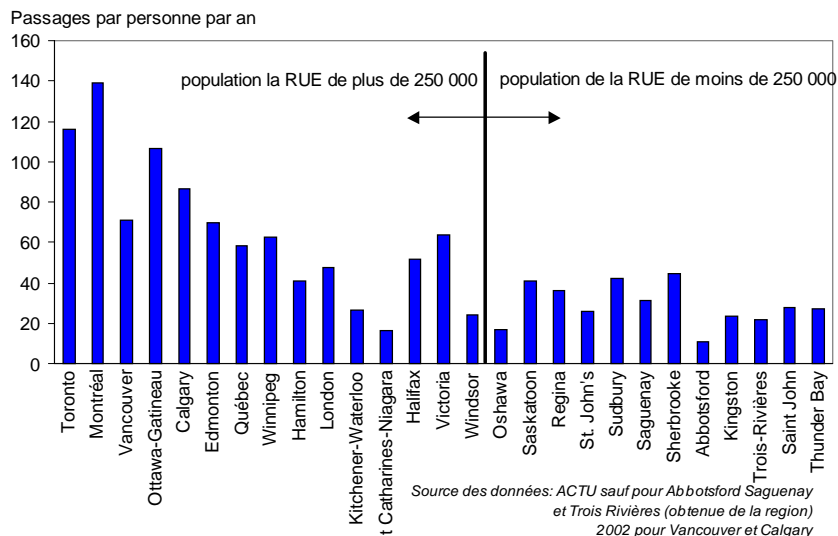
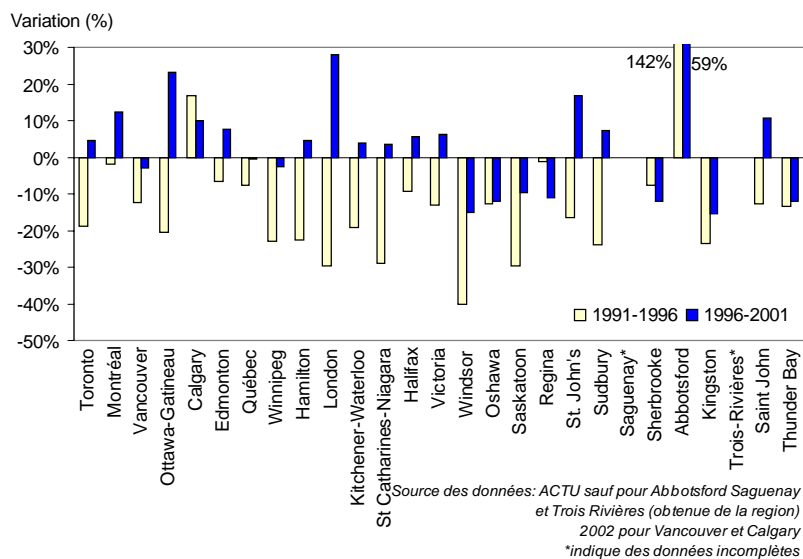


Figure 3.13 : Variation du nombre de trajets en transport en commun par personne par an dans la RUE entre 1991 et 2001



Possession de véhicules

L'immatriculation de véhicules motorisés légers — qui incluent les automobiles standard, les camions, les camionnettes, les VUS et les motocyclettes — correspond généralement à l'offre de véhicules motorisés disponible à la population pour leur transports personnels (bien qu'environ un quart des véhicules utilitaires légers sont utilisés avant tout à des fins commerciales). Pour Statistique Canada, un véhicule léger est un véhicule dont le poids maximum est 4,5 tonnes. Les autres véhicules, majoritairement des camions et des autobus, sont décrits comme étant des véhicules utilitaires lourds. Les immatriculations de véhicules légers et de véhicules utilitaires lourds par personne sont indiquées au Figure 3.14. Les taux de véhicules utilitaires lourds ont été multipliés par dix pour compenser leur nombre relativement faible.

La possession d'automobiles (et d'autres véhicules personnels tels que les VUS) est un facteur important dans le choix modal et les comportements de déplacement. Ces derniers ont à leur tour des conséquences de large portée sur les exigences en infrastructures et leurs effets associés tels que la consommation des terres et la dégradation de l'environnement de même que des conséquences plus directes, telles que les émissions atmosphériques. De manière générale, la possession d'un véhicule est associée avec l'utilisation, c'est à dire que si l'on possède un véhicule, on est susceptible de l'utiliser.⁵

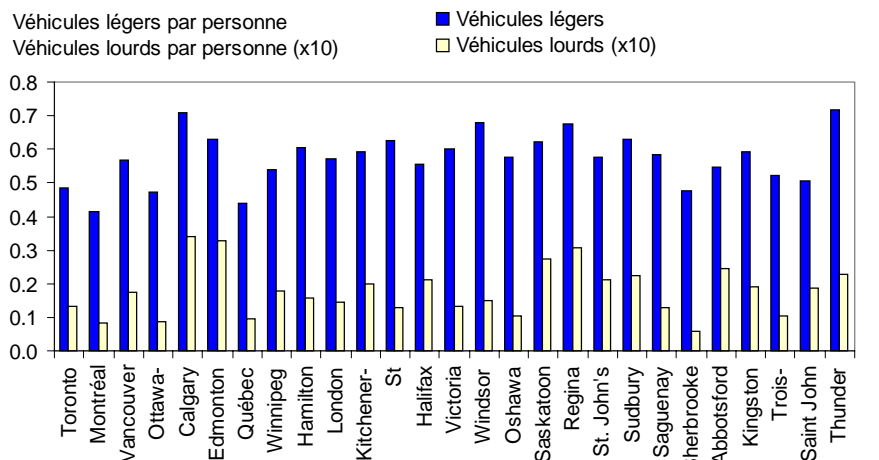
En 2001, Montréal avait le taux le plus bas de possession de véhicules motorisés en se basant sur l'immatriculation de véhicules, soit 0,43 véhicule léger par personne. Thunder Bay et Calgary avaient toutes deux le taux le plus élevé, soit 0,74 véhicule par personne. Les quatre régions les plus peuplées avaient des taux relativement bas de possession de véhicules. Il n'y a pas d'autre relation cohérente entre la possession d'automobiles et la taille ou la densité de population. D'autres facteurs, tels que les niveaux de revenu et l'accès aux transports en commun pourraient être plus parlants.

Il n'y a pas eu de changement frappant dans la possession de véhicules entre 1996 et 2001; mais la comparaison est difficile du fait d'un changement dans la manière dont ces données ont été recueillies.

En 2001, il y avait près de 9 millions de véhicules légers immatriculés dans les 27 régions couvertes par cette enquête. Cela représente 1,4 véhicules par ménage ou environ un véhicule pour deux personnes.

Figure 3.14 : Immatriculations de véhicules par personne en 2001

Remarque: Les données de l'immatriculation des véhicules sont détaillées à l'Annexe D



Source des données : Statistique Canada

Tendances des déplacements domicile-travail

À partir de 1996, des questions relatives aux déplacements domicile-travail des Canadiens ont été incluses dans le Recensement du Canada. Ceci comprend des informations sur le mode de transport et la distance du trajet. Les données de 1996 relatives aux distances des déplacements domicile-travail pour Kingston et Abbotsford ne sont pas disponibles.

La figure 3.15 illustre que la part des transports en commun dans ces déplacements était la plus élevée dans les régions les plus grandes, et décroissait généralement en proportion avec la dimension de la région. Toronto avait le taux le plus élevé avec 22 %. Pour les régions dont la population est inférieure à un million d'habitants, à l'exception de Calgary et Winnipeg, la part était inférieure à 10 %. Les faibles parts peuvent être reliées en partie au manque de services de transports en commun dans ces régions. Seules les six régions les plus peuplées ont des réseaux express régionaux; les autres systèmes dépendent de l'autobus. De manière conséquente avec les tendances d'achalandage des transports en commun notées ci-dessus, la plupart des grandes régions ont enregistré une légère hausse des parts modales du transport en commun entre 1996 et 2001. Les régions plus petites, en-deçà de 500 000 résidents, n'ont pas montré de tendance cohérente; les baisses étaient légèrement plus fréquentes que les hausses. De plus, seules Montréal, Ottawa-Gatineau et Oshawa ont témoigné d'augmentations de plus de 1 %. La plupart des baisses étaient plus importantes. Il est à remarquer que Vancouver en particulier a connu une grève des transports en commun qui a influencé la part modale en 2001.

La figure 3.16 illustre les tendances de ce qui pourrait être le mode de transport le plus durable : la marche. La marche n'est pas souvent choisie comme mode pour aller au travail, mais n'est pas négligeable, comptant pour en général 5 % à 7 % des déplacements au travail, avec le taux le plus élevé à Halifax (10 %) et le plus bas (4 %) à Oshawa. La figure 3.17 illustre que le vélo a compté pour moins de 2 % des trajets, sauf à Victoria (5 %) et Saskatoon (3 %). Pris ensemble, la marche et le vélo représentent généralement moins de 10 % des déplacements au travail. Les tendances de la marche et du vélo entre 1996 et 2001 ont suivi une progression semblable, quoique moins cohérente, que celle de la part modale du

transport en commun : tous les changements étaient inférieurs à 1%. Les parts ont augmenté à Toronto, Montréal, Vancouver, Hamilton, Québec, Sudbury, Victoria, Halifax et Saint John. Les chutes ne peuvent être attribuables à une utilisation accrue des transports en commun, et vice-versa, car les tendances diffèrent. Seules les régions les plus grandes ont connu un transfert vers la marche et le vélo, une orientation que promeut la *Vision* de l'ATC.

Figure 3.15 : Parts des transports en commun dans le mode de déplacements domicile-travail en 1996 et 2001

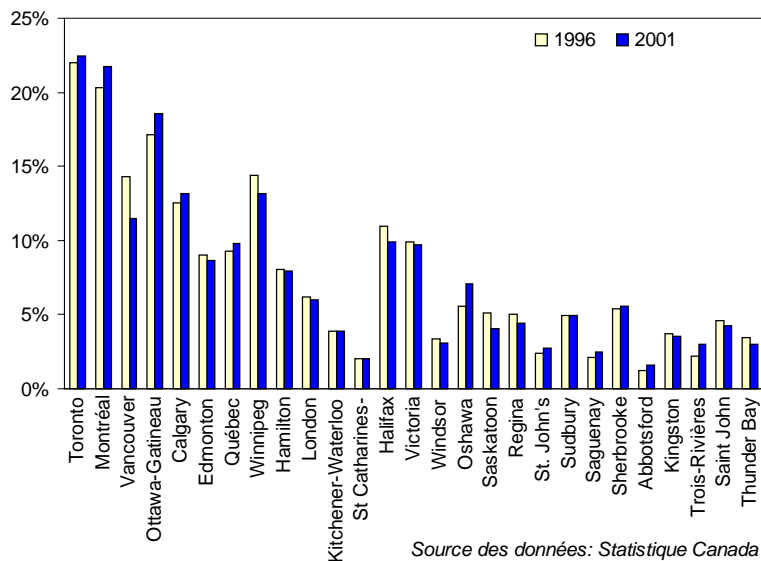


Figure 3.16 : Parts de la marche dans le mode de déplacements domicile-travail en 1996 et 2001

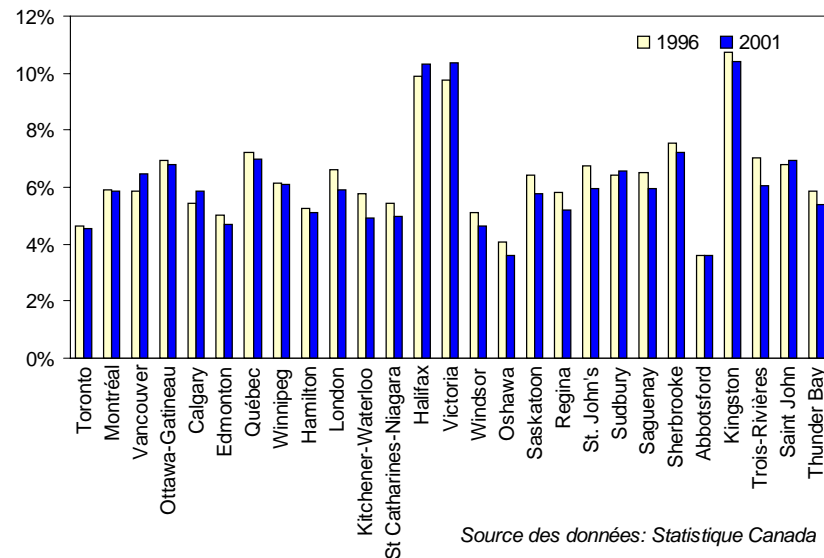
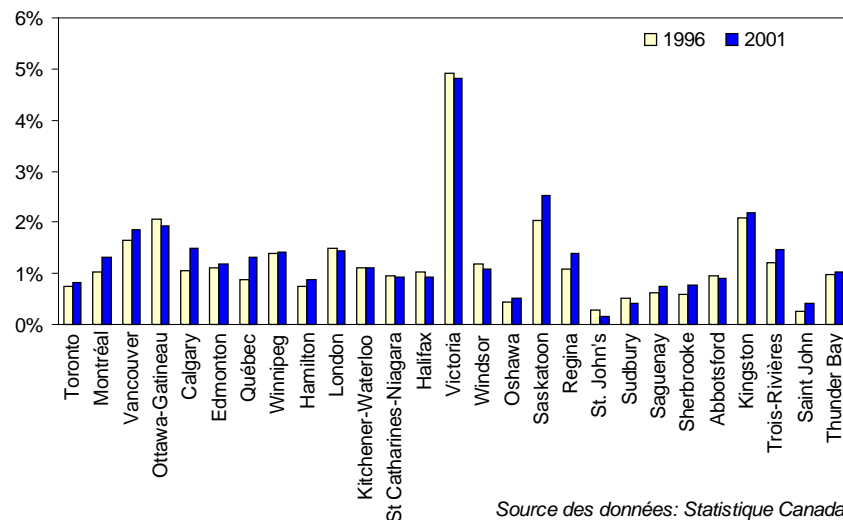


Figure 3.17 : Parts du vélo dans le mode de déplacement domicile-travail en 1996 et 2001



La part des transports en commun semble donc varier avec la taille de la région — elle est plus élevée pour les régions de plus de 500 000 résidents — mais la marche et le vélo n'y montrent pas de réelle corrélation.

La Figure 3.18 illustre les tendances dans la distance domicile-travail, exprimée en moyenne de la distance à vol d'oiseau. Cette distance est généralement comprise entre 5 et 9 km, et augmente avec la dimension des villes. Les villes plus grandes, telles que Toronto et Montréal ont témoigné de distances élevées de déplacement à vol d'oiseau, reflétant la dispersion des emplois et des foyers sur une zone plus étendue. Des distances plus élevées ont également été remarquées dans les régions qui ont une grande proportion de déplacements vers des régions métropolitaines adjacentes, notamment Hamilton, Oshawa et Abbotsford.

Entre 1996 et 2001, douze régions ont connu une augmentation de la distance des déplacements (soit plus de 15 kilomètres), représentant une tendance qui s'éloigne du transport durable car les déplacements de longue distance sont généralement plus difficiles à effectuer par les transports actifs. En particulier, Calgary, Hamilton, Windsor, Sherbrooke, Trois-Rivières et Thunder Bay ont témoigné d'augmentations de 10 % ou plus du nombre de déplacements au travail de plus de 15 kilomètres (voir Figure 3.20). Pour les 27 régions, la distance domicile-travail moyenne est demeurée constante entre 1996 et 2001 à 7,6 kilomètres.

Figure 3.18 : Distance domicile-travail moyenne entre 1996 et 2001

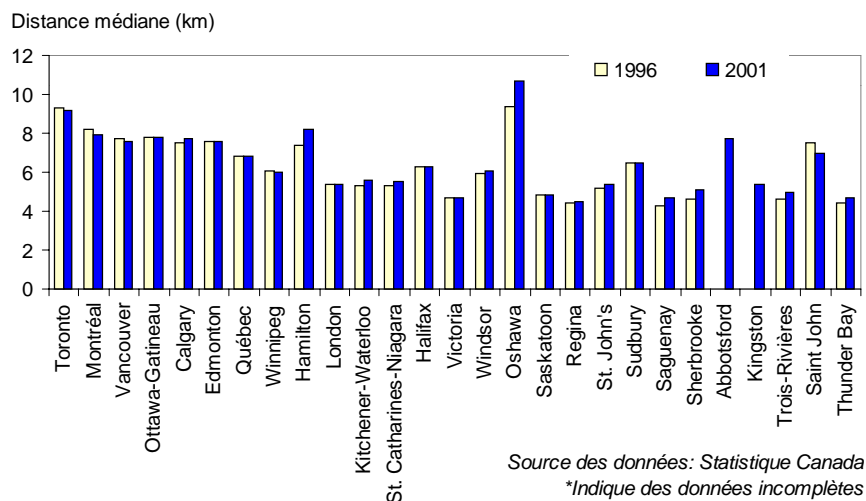
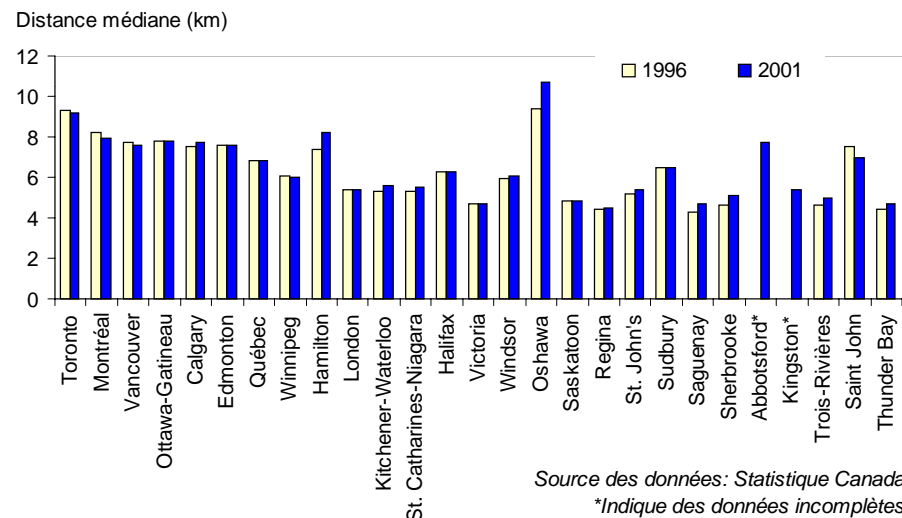


Figure 3.19 : Part des déplacements domicile-travail supérieurs à 15 km entre 1996 et 2001



Consommation énergétique

La consommation d'essence est un indicateur clé traité dans les enquêtes sur les ITU. C'est une mesure immédiate des besoins énergétiques de notre système de transport. Elle est associée de près aux émissions de gaz à effet de serre, et est donc pertinente quant au respect des obligations éventuelles du Canada dans le cadre du Protocole de Kyoto de 1997. Les inquiétudes se multiplient également quant à l'insuffisance de la production mondiale de pétrole pour couvrir la demande croissante, qui résulterait en une augmentation des prix de carburant pour les transports et une importance croissante des systèmes de transports en commun et des autres alternatives à l'utilisation de l'automobile.

Les données disponibles sur la consommation de carburant représentent les ventes d'essence aux stations-service dans chaque RUE. Il y a peu de véhicules à moteur diesel dans la flotte de véhicules personnels et relativement peu d'essence est utilisée pour les véhicules commerciaux. Les ventes d'essence sont donc généralement représentatives de l'utilisation des véhicules personnels (bien que cela ait été un peu moins le cas au cours de la période des enquêtes à cause de la forte croissance de l'utilisation d'essence pour le transport des marchandises).

La figure 3.20 illustre que la consommation de carburant par personne et par année en 2001 était la plus basse à Victoria et à Saguenay, avec respectivement 723 et 869 litres. Abbotsford a enregistré la plus forte consommation, à 1 780 litres. Ces chiffres de vente peuvent avoir été surévalués par les achats réalisés par des résidents des alentours du DRV, où il existe une taxe supplémentaire sur l'essence. La moyenne calculée pour l'ensemble de la population de l'enquête était de 1 039 litres par personne par an.

En 1991, les ventes combinées annuelles d'essence et de carburant pour les 27 RUE s'élevaient à 14,2 milliards de litres. En 2001, ce chiffre avait atteint 17,7 milliards de litres, soit une augmentation de 25 % des ventes totales et une augmentation de 11 % des ventes d'essence par habitant, ce qui représentait une tendance à l'encontre d'un transport urbain plus durable.

Entre 1991 et 2001, la consommation de carburant par personne a augmenté dans toutes les régions couvertes par cette enquête, à l'exception de Saskatoon et de Regina. Il est peut-être plus frappant que dans la plupart des régions, les augmentations étaient supérieures entre 1996 et 2001 qu'elles ne l'avaient été entre 1991 et 1996. Avec la croissance de la population, ceci a signifié des niveaux plus élevés de consommation de carburant. Le fait que les plus grandes hausses aient eu lieu dans les régions frontalières aux États-Unis laisse suggérer un effet-frontière, soit des ventes à la baisse aux États-Unis à mesure que la valeur du dollar canadien chutait.

Figure 3.20 : Consommation annuelle d'essence par personne en 2001

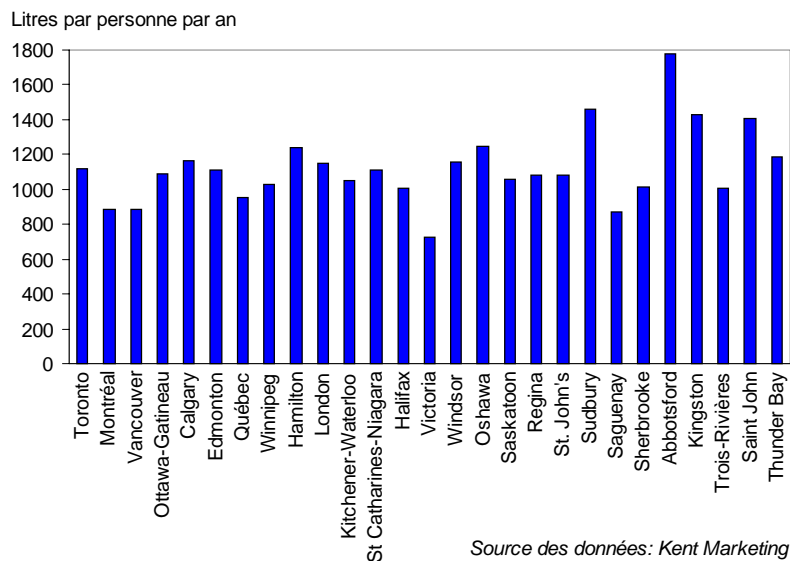
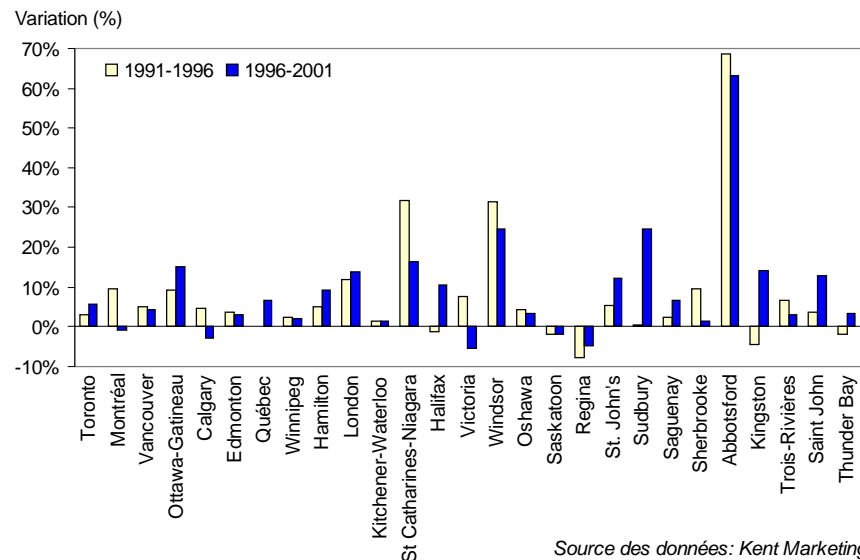


Figure 3.21 : Changements dans la consommation annuelle d'essence par personne entre 1991 et 2001



Transport des marchandises

Le transport des marchandises est essentiel à la santé économique et à la survie de nos centres urbains. Les *enquêtes sur les ITU* ont été dans l'incapacité de fournir des données détaillées sur le transport des marchandises au niveau urbain. Les données sont inexistantes dans la plupart des régions. À la question posée à propos des véhicules-kilomètres commerciaux, moins d'un tiers des répondants n'ont pu fournir ne serait-ce qu'une approximation.

Pour proposer quelques informations sur les tendances du transport des marchandises, ce rapport s'appuie sur des renseignements recueillis par Statistique Canada.

L'enquête des acheminements sur plus de 25 kilomètres, tel que décrits dans le rapport *Le camionnage au Canada* de Statistique Canada,⁶ donne les résultats attendus : les villes les plus grandes produisent plus d'expéditions, Toronto est le plus grand producteur, responsable de plus de 6 millions d'acheminements par an. Il est à noter que les rapports de Statistique Canada ne peuvent couvrir qu'une part minime des trajets urbains. La plupart des trajets dans les zones urbaines sont inférieurs à 25 kilomètres, et les données ne couvrent que les expéditions transportées « pour compte d'autrui » par des camions appartenant aux grandes entreprises. Ce type de transport est moins présent dans les régions urbaines que les expéditions transportées par d'autres camions.⁷

Tel que l'illustre la figure 3.22, les six plus grandes régions étaient non seulement le point d'origine d'un plus grand nombre d'expéditions, mais également plus fréquemment l'origine des acheminements que leur destination, alors que l'inverse est vrai pour les plus petites régions, à l'exception de Halifax et Kitchener-Waterloo. Le nombre d'expéditions ne représente pas directement la quantité d'activité du transport de fret. Ceci est indiqué dans les Figures 3.23 et 3.24, où l'on peut voir que les tonnes-kilomètres transportées ont augmenté plus fortement que le nombre d'expéditions, et ce spécialement les envois en partance. Les données disponibles suggèrent que cela soit tout d'abord dû au fait que les expéditions sont devenues plus pondéreuses mais aussi qu'elles se font sur des distances plus importantes. Ces deux facteurs indiquent une utilisation plus extensive de grands camions, y compris dans les villes.

Le manque de données sur le transport urbain des marchandises suggère que celui-ci ne reçoit pas l'attention nécessaire dans la plupart des régions, et n'est pas traité de manière homogène à l'échelle du pays.

Figure 3.22 : Envois à destination et en provenance des RMR en 2001

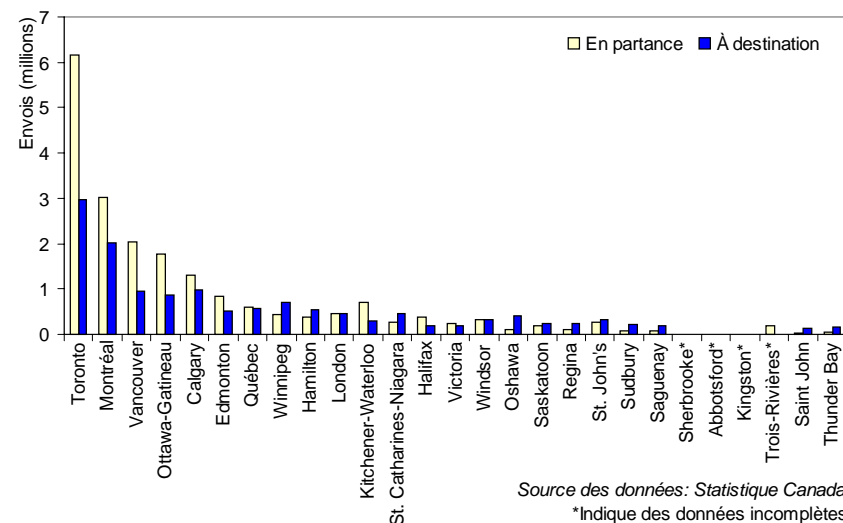
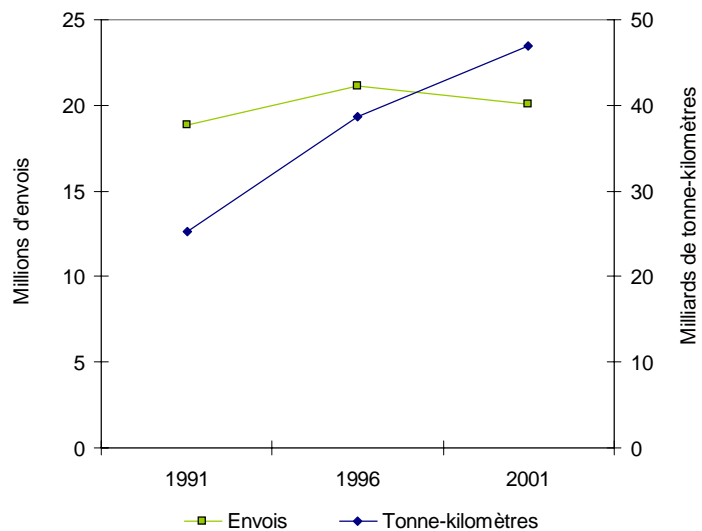
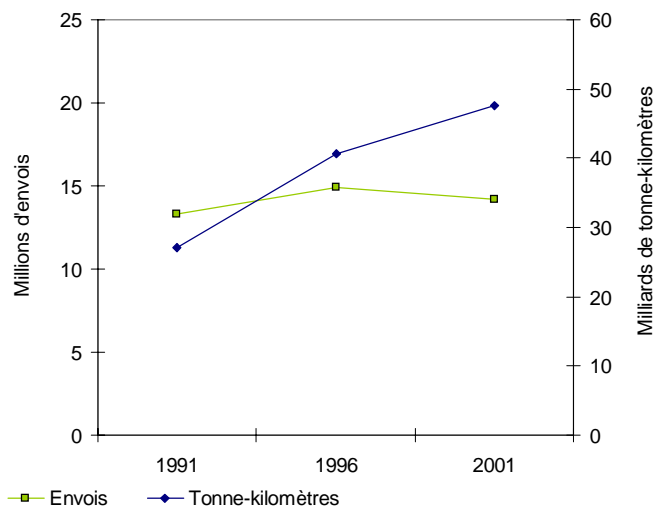


Figure 3.23 : Expéditions en partance des RMR



Source des données: Statistique Canada

Figure 3.24 : Expéditions à destination des RMR



Source des données: Statistique Canada

4. Initiatives d'utilisation du sol et de gestion du transport



Suivi des progrès réalisés dans les initiatives d'utilisation du sol et de transport

Le Volet A de l'*Enquête sur les ITU* demandait aux répondants d'indiquer le niveau de réalisation de différentes initiatives en matière d'utilisation du sol et de transport dans dix secteurs d'intervention qui correspondent généralement aux stratégies décrites dans la *Vision des transports urbains* de l'ATC. Ces dix catégories sont indiquées dans la Figure 4.1, accompagnées d'une liste d'initiatives particulières et d'exemples.

Pour chaque type de mesure, les répondants ont choisi entre six réponses (ou « Ne s'applique pas ») : N'est pas une priorité pour le moment; A l'enquête; Des politiques ou normes ont été adoptées; Projet(s) pilote(s) mis en œuvre; Mise en application sur une partie du territoire; et Mise en application sur l'ensemble du territoire. Les réponses donnent une indication du degré de mise en œuvre des initiatives par les municipalités dans l'objectif d'obtenir des transports plus durables, et permettent une certaine comparaison par rapport à 1991 et 1996. Le but de ces questions n'était pas de produire un « bulletin » sur les initiatives individuelles, mais bien de fournir un aperçu plus général de l'évolution générale pour chacune des catégories. Les interrogations sur les initiatives visaient à présenter un échantillon de mesures possibles plutôt qu'une simple liste de politiques. Certaines mesures peuvent convenir à une municipalité donnée, d'autres pas. De plus, la variabilité du cadre de gestion et de financement des transports entre les provinces entraîne des différences dans les processus de mise en œuvre et dans la latitude des différentes municipalités à agir de manière particulière.

Un système de classement simple a été élaboré pour suivre les progrès réalisés dans les initiatives d'utilisation du sol et de transport. Une valeur numérique fut assignée à chaque réponse, puis une moyenne calculée pour chaque thème. La réponse « N'est pas une priorité » comptait pour 1 et « Mise en application sur l'ensemble du territoire » comptait pour 6, avec des pointages intermédiaires correspondants aux autres réponses. Il est important de souligner que la valeur des moyennes est moins importante en soi que le sens de l'évolution dans le temps des initiatives qu'elles représentent.

Figure 4.1 : Catégories d'initiatives d'utilisation du sol et de transport

Catégorie/mesure	Commentaires ou exemples
1 STRUCTURE URBAINE/UTILISATION DU SOL	
(a) plan intégré de transport et d'aménagement à long terme	Le plan officiel considère les implications des modèles de développement du territoire sur les transports
(b) densité et mixité accrues autour des noeuds de transport en commun	Mesures incitatives/politiques spéciales pour les noeuds à densité plus élevée
(c) densité et mixité accrues dans les corridors de transport en commun	Mesures incitatives/politiques spéciales pour les corridors à densité plus élevée
(d) limitation du développement urbain à des zones désignées	Limitations au développement au-delà des limites urbaines
(e) intensification et ré-urbanisation des corridors de transport en commun	Mesures incitatives pour le développement de la friche industrielle
(f) normes reliant l'offre de transport en commun à des facteurs de densité	Toutes les zones dont la densité de population urbaines est supérieure à X personnes/hectare ont un service d'autobus
(g) ratio population/emploi approprié à l'échelle de la municipalité	La population active employée est en équilibre avec le nombre d'emplois, encourageant par là même des relations vie-travail plus efficaces
(h) ratio population/emploi approprié à l'échelle du noeud/quartier	La population active employée est en équilibre avec le nombre d'emplois, encourageant par là même des relations vie-travail plus efficaces
(i) encouragement du développement résidentiel dans/près du centre-ville	Les politiques de zonage permettent le développement résidentiel dans les secteurs centraux
(j) taxation/mesures incitatives pour un développement mixte et compact	Les secteurs centraux sont dispensés des frais de développement
2 AMÉNAGEMENT URBAIN	
(a) aménagement urbain favorisant le transport en commun (niveau macro)	
(b) aménagement urbain favorisant le transport en commun (niveau micro)	L'aménagement des rues aide les transports en commun, les bâtiments sont orientés vers la rue, les arrêts des transports sont à une distance raisonnable à pied des principaux centres d'activité
(c) conception des rues favorisant l'utilisation de la bicyclette	Emplacements de stationnement pour bicyclettes obligatoires et offre de stationnement sécuritaire

Catégorie/mesure	Commentaires ou exemples
(d) conception des rues favorisant les piétons	L'aménagement des rues minimise les distances à pied, les entrées des bâtiments sont orientées sur la rue et les trottoirs dans toutes les rues répondent à des exigences
(e) mesures d'atténuation de la circulation	Politiques en place pour permettre des mesures d'atténuation de la circulation là où c'est possible (par ex. : dos d'âne, avancée de trottoir, fermeture de routes)
3 MARCHÉ	
(a) équipements piétonniers améliorés	Directives d'aménagement des sites favorisant des trottoirs plus larges, des protections contre les intempéries et contre le vent
(b) installations adéquates pour les traverses de rues	Des traverses de rues protégées sont installées dans les lieux à haute fréquentation
4 VÉLO	
(a) réseau de voies cyclables sur-rues	Voies réservées aux cyclistes sur de nombreuses rues
(b) réseau de voies cyclables hors-rues	Voies cyclistes hors-rues reliées aux destinations principales
(c) stationnement sécuritaire pour les bicyclettes	Poteaux d'appui et d'attache pour vélos
(d) participation municipale sur comités aviseurs et de promotion du cyclisme	Les comités cyclistes ont leur mot à dire dans la plupart des décisions importantes concernant les infrastructures de transport
(e) installations pour cyclistes dans les nouveaux développements immobiliers	Programmes de promotion des casiers à bicyclettes, douches, etc.
5 TRANSPORT EN COMMUN	
(a) voies réservées aux autobus ou aux véhicules à haute occupation	Les voies réservées aux autobus et aux véhicules à haute occupation ont été mises en place dans de nombreux corridors
(b) autres mesures prioritaires au transport en commun	Signalisation de la priorité au transport en commun, voies de dépassement prioritaire
(c) arrêts à distance de marche raisonnable des résidences/zones d'emploi	Les normes de services de transport en commun traitent la question des distances de marche maximum
(d) stationnements d'incitation (park'n'ride)	Stationnements d'incitation situés dans toute la zone urbaine
(e) installations de débarquement et de ramassage des usagers (kiss'n'ride)	Les nœuds principaux de transport en commun ont des aires de débarquement et de ramassage des passagers auto

Catégorie/mesure	Commentaires ou exemples
(f) installations de stationnement des bicyclettes (bike'n'ride)	Stationnements de bicyclettes protégés contre les intempéries aux nœuds principaux des transports en commun, transport de bicyclette possible dans les transports en commun en dehors des heures de pointe
(g) coordination intermunicipale des services de transport en commun	Les municipalités adjacentes exploitent des services intégrés
(h) coordination intermunicipale de la tarification	Carte régionale d'usager
(i) services intégrés à l'échelle de la région	Les usagers n'ont pas besoin de transferts aux limites municipales
(j) programmes de sécurité pour le transport en commun	Abris d'autobus bien éclairés, arrêt sur demande la nuit
(k) intégration du transport en commun urbain avec les services interurbains	Terminus de transport en commun intermodal, systèmes de tarification intégrés
(l) structures tarifaires et/ou rabais encourageant le transport en commun	Réductions pour les carnets de billets, carte mensuelle d'étudiant
(m) services d'information aux usagers	Information pour la pré-planification des déplacements, kiosques d'information; panneaux à message variable aux terminus
6 STATIONNEMENT	
(a) normes de stationnement reliées au niveau de service du transport en commun	Exigences réduites pour le stationnement à proximité des transports express régionaux
(b) normes limitant le stationnement	Plafonnement des quotas de stationnements dans les nouveaux développements immobiliers
(c) plafonnement de l'offre globale de stationnement	Politiques pour limiter la démolition de bâtiments en vue de leur remplacement par des aires de stationnement
(d) tarification dissuasive des parkings publics pour les navetteurs	Structures de tarification pour décourager le stationnement de longue durée
(e) mesures défavorisant l'utilisation des stationnements privés par les navetteurs	Politiques dissuasives pour décourager les parkings gratuits fournis par les employeurs
(f) restriction du stationnement sur les artères aux périodes de pointe	Restriction du stationnement et des arrêts en rive en période de pointe (lorsque les emplacements sont nécessaires aux transports en commun et express régional)
7 OPTIMISATION DU SYSTÈME ROUTIER	
(a) reconnaissance des besoins de tous les usagers dans la planification	Alternatives de transport non motorisé considérées dans le processus de planification

Catégorie	Commentaires ou exemples
(b) considération de la capacité en termes de personnes et de véhicules	Niveau de service basé sur la capacité en termes de personnes plutôt qu'en termes de véhicules
(c) voies à occupation élevée et mesures de promotion du covoiturage	Voies à occupation élevée mises en service sur de nombreuses artères
(d) programmes de gestion du système routier	Systèmes d'information aux conducteurs, gestion des chantiers routiers
(e) programme d'amélioration géométrique des intersections	Programme continu d'améliorations géométriques
(f) contrôle en temps réel et coordination des feux de circulation	Système SCOOT ou autres systèmes adaptatifs de contrôle de la circulation
(g) système de gestion des incidents/accidents	Stratégies de réponse aux incidents; suivi des systèmes routiers par réseau de télévision en circuit fermé; STI utilisé pour la détection rapide des incidents

8 TRANSPORT DES MARCHANDISES

(a) prise en compte du transport des marchandises dans la planification	Développement d'une stratégie régionale de transport des marchandises
(b) mécanisme de consultation avec l'industrie du transport des marchandises	Forum sur le transport des marchandises, participation de l'industrie à la stratégie de transport des marchandises
(c) installations « hors-rues » pour le chargement/déchargement	Les règlements de zonage exigent la mise en place d'installations de chargement/déchargement « hors-rues »
(d) identification d'un réseau spécifique pour le camionnage	Système de camionnage en place et homogène entre les municipalités
(e) terminaux intermodaux et/ou centres de consolidation de marchandises	Terminaux intermodaux de marchandises dans la zone urbaine

9 BESOINS DES USAGERS À MOBILITÉ RÉDUITE

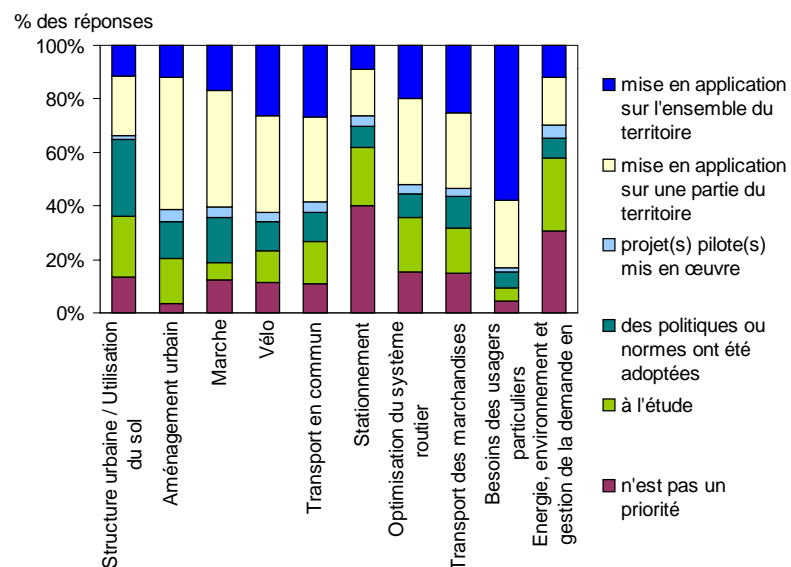
(a) véhicules de transport en commun accessibles aux handicapés physiques	Autobus à plancher surbaissé sur la plupart des itinéraires
(b) arrêts/stations de transport en commun accessibles aux handicapés	Ascenseurs dans les stations de transport en commun là où c'est nécessaire
(c) services de transport adapté pour les besoins particuliers	Système de transport en commun en place pour répondre aux besoins particuliers
(d) trottoirs dénivelés aux intersections et/ou aux traverses piétonnières	Tous les trottoirs sont accessibles en chaise roulante

Catégorie	Commentaires ou exemples
(e) espaces de stationnement désignés pour les handicapés physiques	Programme de stationnement pour les handicapés en place et respecté
(f) signalisation piétonnière audible	Signaux pour aider les piétons à la vision réduite
10 ÉNERGIE, ENVIRONNEMENT ET GESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT (GDT)	
(a) carburants alternatifs pour les véhicules municipaux	Les flottes municipales comprennent des véhicules fonctionnant au propane, au gaz naturel, à l'éthanol ou à l'électricité
(b) carburants alternatifs pour les véhicules de transport en commun	La flotte d'autobus comprend des véhicules fonctionnant au gaz naturel, à l'éthanol ou à l'aide de piles à combustible
(c) véhicules à faible consommation de carburant pour les flottes municipales	Les flottes municipales répondent aux normes de consommation maximale de carburant
(d) programme d'inspection/entretien des dispositifs anti-pollution	Programme de test des émissions polluantes en place dans toute la zone urbaine
(e) processus d'évaluation environnementale pour les projets en transport	Processus d'ÉA suivi par les municipalités
(f) évaluation environnementale pour l'aménagement/développement	Ensemble des conséquences environnementales prises en compte dans les nouveaux développements au moment de leur planification
(g) stratégie municipale pour la gestion de la demande en transport (GDT)	Stratégie de GDT mise en œuvre
(h) stratégie de GDT incluant des initiatives de tarification routière	Péages routiers, tarification de congestion
(i) programmes de Centres de gestion des déplacements	Agences financées publiquement pour la promotion des programmes de GDT auprès des employeurs
(j) programmes de GDT ciblés sur les employés du secteur public	Élimination du stationnement gratuit pour les employés municipaux
(k) systèmes avancés d'information aux voyageurs	Outils de planification des déplacements, site Web d'information sur la circulation en temps réel, information en route
(l) cibles de réduction des gaz à effet de serre (GES)	Objectifs fixés pour les GES

La figure 4.2 fournit un aperçu du niveau de mise en œuvre des mesures dans les dix catégories d'utilisation du sol et de gestion du transport pour les 24 régions répondant au Volet A du questionnaire en 2001. La plupart des régions ont témoigné d'un degré raisonnable de mise en place des initiatives impliquant l'aménagement urbain, la marche, le vélo, le transport en commun, l'optimisation du système

routier, le transport des marchandises et les besoins des usagers à mobilité réduite. Moins de progrès ont été enregistrés au niveau des initiatives concernant l'utilisation du sol, le stationnement et l'environnement. Sur l'ensemble des régions, 13 n'ont pas entièrement mis en œuvre des mécanismes de contrôle du développement au-delà des limites urbaines officielles; trois ont indiqué que ce n'était pas pour elles une priorité. Le faible degré de mise en œuvre des initiatives d'utilisation du sol peut avoir de graves conséquences sur la possibilité de réduire de manière appréciable la dépendance à la voiture dans un futur proche.

Figure 4.2 : Degré de mise en œuvre des initiatives d'utilisation du sol et de transport en 2001

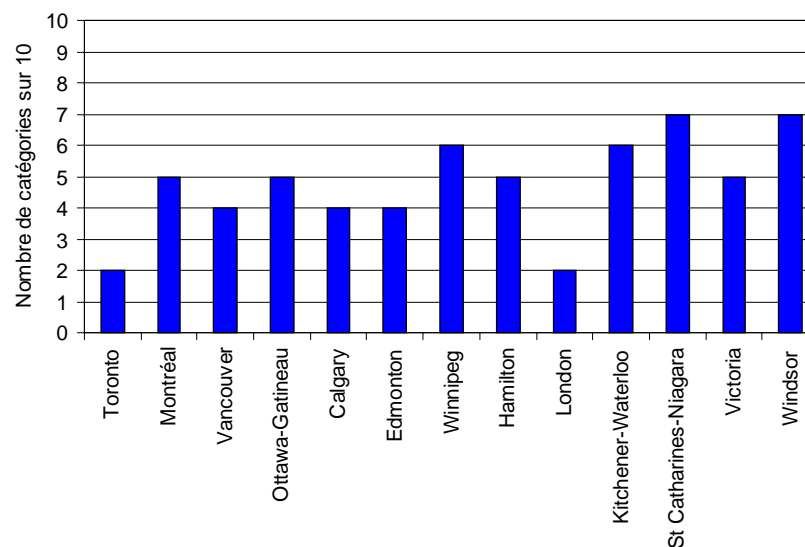


Un autre secteur où il n'y a pas vraiment eu de progrès est celui de l'établissement de mesures pour réduire les conséquences énergétiques et environnementales des transports. Une question posée dans l'enquête sur les ITU de 2001 portait sur l'existence ou non d'objectifs de réduction des gaz à effet de serre pour la région. Seules Calgary et Edmonton ont indiqué que des objectifs avaient été fixés. Dans les autres régions, de tels objectifs n'étaient pas une priorité ou étaient à l'enquête.⁸

La figure 4.3 illustre en termes approximatifs l'évolution du degré moyen de mise en place des initiatives d'utilisation du sol et de transport pour les 15 régions ayant participé à la précédente *Enquête sur les ITU*. Le graphique illustre le nombre de catégories (sur 10) pour lesquelles un degré plus important de mise en œuvre a été rapporté en 2001 qu'en 1996. Tout en reconnaissant la nature subjective de nombre de ces réponses, il semblerait néanmoins que des progrès aient été accomplis dans la mise en œuvre de mesures pour promouvoir des transports plus durables.

Figure 4.3 : Changement dans la portée de la mise en œuvre des initiatives entre 1996-2001

(Catégories avec un niveau de mise en œuvre supérieur en 2001; zones urbaines répondantes uniquement)



5. Coûts et financement des transports



Dépenses en transport

Les dépenses rapportées par personne pour les routes et les transports en commun, présentées dans les Figures 5.1 et 5.2 respectivement, varient considérablement. Elles vont de 46 \$ (Winnipeg) à 287 \$ (Sudbury) par personne pour les dépenses par les municipalités, et de 75 \$ (Trois-Rivières) à 356 \$ (Montréal) par personne pour les dépenses brutes pour les transports, c.à.d. avant soustraction des revenus tarifaires. Il est à noter que Sudbury et Ottawa ont montré les dépenses les plus élevées par personne, mais elles ont fourni des données pour la région plutôt que pour la RUE.

Le coût des routes par personne n'a pas varié systématiquement avec la dimension de la région. Ils pourraient dépendre davantage des caractéristiques du système routier, de l'état d'entretien et du niveau d'activité de construction dans l'année rapportée. De plus, les dépenses rapportées n'incluent pas toujours les contributions des gouvernements provinciaux, que ce soit pour des routes municipales ou pour des routes dont ces gouvernements étaient directement responsables. Les différences dans les méthodes de compilation des données peuvent également expliquer une partie des variations, mais cela reste difficile à évaluer.

La comparaison des Figures 5.1 et 5.2 indique que les dépenses nettes des transports en commun (c.-à-d. les dépenses non couvertes par les revenus tarifaires) étaient généralement inférieures aux dépenses routières par personne, c.-à-d. que les gouvernements dépensaient moins pour les transports en commun que pour les routes. On pourrait argumenter que de telles comparaisons devraient inclure le carburant et d'autres taxes sur les véhicules motorisés, réduisant dès lors les dépenses nettes des routes. Seulement dans quelques cas, cependant, ces taxes bénéficient-elles partiellement aux municipalités (Calgary, Edmonton, Montréal et Vancouver).

Les dépenses des transports en commun semblent être reliées de plus près à la taille de la population que les dépenses routières. Les dépenses par personne tendent à être plus élevées dans les régions plus grandes, tout comme l'étaient l'achalandage par personne et la part modale des transports en commun en période de pointe (voir

Section 3). L'achalandage et l'importance du financement semblent être corrélés, bien qu'il reste difficile d'en démêler la cause de l'effet.

Figure 5.1 : Dépenses pour les routes municipales par personne dans la RUE

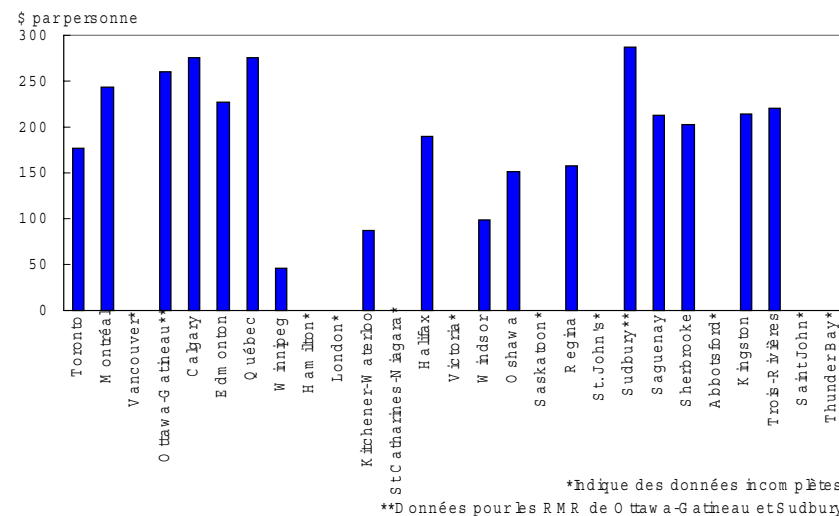


Figure 5.2 : Dépenses brutes et nettes des transports en commun (capital et exploitation) par personne dans la RUE

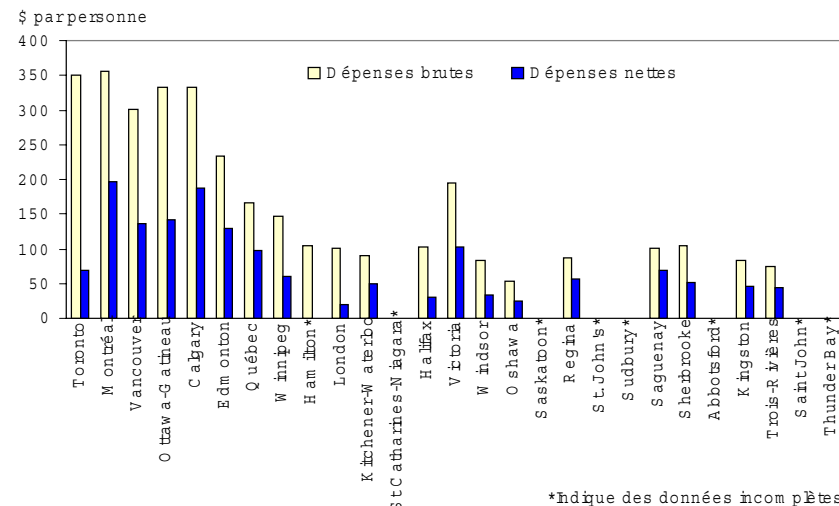


Figure 5.3 : Sources et utilisations du financement des transports en commun

SOURCE DE REVENUS	Pas de réponse		Utilisé		Non utilisé		Comment le financement est utilisé					Pourquoi le financement n'est pas utilisé				
	fréq.		fréq.	%	fréq.	%	Placé dans un compte de revenus généraux	Appliqué au transport en commun	Appliqué à d'autres améliorations du système de transport	Appliqué au réseau routier municipal	Appliqué au réseau routier fédéral ou provincial	À l'enquête	Non requis	Pas d'autorité légale pour l'utiliser	N'a pas été considéré	Non disponible pour la région
Octroi/subvention fédéral/provincial																
Subvention fédérale récurrente	2		4	20 %	16	80 %	0 %	0 %	25 %	0 %	75 %	0 %	0 %	13 %	0 %	88 %
Subvention provinciale récurrente	1		12	57 %	9	43 %	0 %	67 %	25 %	42 %	42 %	0 %	11 %	0 %	0 %	89 %
Octroi fédéral ponctuel	0		15	68 %	7	32 %	0 %	47 %	33 %	73 %	20 %	14 %	0 %	14 %	0 %	43 %
Octroi provincial ponctuel	1		18	86 %	3	14 %	0 %	50 %	44 %	78 %	28 %	5 %	0 %	0 %	33 %	33 %
Frais d'usager/taxes de stationnement/surcharges																
Surcharge sur les tarifs de stationnement public	0		2	9 %	20	91 %	50 %	0 %	50 %	0 %	0 %	0 %	0 %	30 %	40 %	30 %
Taxe sur les revenus de stationnement privé	0		0	0 %	22	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	5 %	0 %	27 %	36 %	32 %
Tarifification des usagers du transport en commun	1		18	86 %	3	14 %	11 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	33 %	33 %	0 %
Tarifification routière (y compris péages)	1		3	14 %	18	86 %	0 %	0 %	67 %	0 %	67 %	5 %	0 %	28 %	28 %	33 %
Taxe sur les carburants dédiée au transport	1		5	24 %	16	76 %	0 %	100 %	20 %	60 %	0 %	5 %	6 %	31 %	19 %	38 %
Taxe sur l'immatriculation des véhicules	2		3	15 %	17	85 %	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	47 %	12 %	41 %
Taxes locales/surtaxes																
Taxe foncière municipale	0		21	95 %	1	5 %	76 %	43 %	24 %	48 %	10 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %
Taxes locales dédiées sur carburant/émissions	0		1	5 %	21	95 %	0 %	100 %	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	29 %	24 %	43 %
Prélèvement sur le développement/récupération des coûts																
Prélèvement de partage des bénéfices sur le développement	1		6	29 %	15	71 %	33 %	33 %	0 %	83 %	0 %	10 %	7 %	27 %	53 %	0 %
Prélèvement "au frontage" sur le développement	2		7	35 %	13	65 %	29 %	14 %	0 %	43 %	0 %	10 %	15 %	15 %	46 %	8 %
Récupération des coûts liés aux nouveaux développements	1		12	57 %	9	43 %	25 %	33 %	25 %	100 %	0 %	5 %	0 %	0 %	56 %	11 %
Autres	14		4	50 %	4	50 %	75 %	25 %	25 %	25 %	0 %	0 %	0 %	0 %	50 %	25 %

La Vision de l'ATC insistait sur la nécessité de trouver des sources de financement durable pour le réseau de transport, particulièrement pour l'amélioration et l'entretien des infrastructures de transport. Les améliorations aux systèmes de transport sont financées par le biais de diverses sources, résumées au Figure 5.3, tel que l'ont rapporté 21 des régions urbaines (parce que les deux villes sont dans des provinces

différentes, Ottawa et Gatineau sont traitées comme des régions séparées; la figure 5.3 représente ainsi un total de 22 régions).

La source de financement la plus courante pour les améliorations apportées au système est l'impôt foncier municipal. Parmi ceux qui ont recours aux impôts fonciers, 75 % des régions

répondantes les placent en revenus généraux sans garantie que ces revenus soient alloués aux transports. Certaines municipalités perçoivent cependant des taxes spécialement dédiées au transport en commun et à la voirie municipale. La seconde source de financement la plus commune pour les améliorations est la tarification aux usagers du transport en commun.

Les subventions fédérales et provinciales ont été utilisées dans de nombreux cas. Les subventions fédérales récurrentes (quatre régions) ont été utilisées principalement pour les routes fédérales ou provinciales, mais pas pour le transport en commun ou les routes municipales. Le financement provincial récurrent a été utilisé par 57 % des répondants, dont deux tiers l'ont utilisé pour le transport en commun. Le plus souvent, le financement pour le transport en commun n'était pas récurrent. Ces octrois ponctuels étaient de plus en plus utilisés : 86 % des répondants ont rapporté en avoir reçu de la part d'un ou des deux gouvernements principaux en 2001 contre 73 % en 1996. Ce financement a été bien accueilli par les municipalités. Sa nature peut cependant indiquer une instabilité croissante des sources de financement pour les améliorations du système, rendant la planification à long terme plus difficile.

Dans certaines provinces, y compris la Nouvelle-Écosse et le Québec, toutes les autoroutes sont sous la juridiction provinciale, et sont entièrement financées par un ou par les deux paliers de gouvernement plus élevés. Les répondants au questionnaire étant le plus souvent des représentants des gouvernements municipaux; ces dépenses peuvent donc ne pas avoir été représentées dans leur totalité.

À part les frais d'usager du transport en commun mentionnés ci-dessus, peu de régions comptent sur des frais d'usagers ou sur des surcharges. Kingston et Vancouver avaient des surcharges de stationnement mais ni l'une ni l'autre n'a rapporté de taxe sur les revenus de stationnement. Depuis 2001, les régions urbaines du Québec bénéficient d'une taxe spéciale sur l'immatriculation des véhicules, laquelle est dédiée aux transports en commun.⁹ Calgary, Edmonton, Vancouver, Victoria et Montréal disposent d'une portion des taxes provinciales sur les carburants dédiées dans tous les cas aux transports en commun, et dans certains cas aux routes municipales. Ces tendances témoignent d'importants progrès depuis l'*enquête sur les ITU* de 1996 au cours de laquelle les surcharges de stationnement et les taxes d'immatriculation des véhicules n'étaient pas rapportées comme étant utilisées pour

financer les améliorations. Il y avait alors aussi moins de taxes sur les carburants dédiées au transport.

Les perceptions et le recouvrement des coûts associés aux nouveaux développements urbains étaient également des pratiques relativement courantes en 2001 : 55 % des répondants utilisaient le recouvrement des coûts et près d'un tiers utilisaient à la fois le partage des bénéfices et le prélèvement 'au frontage'. Ce revenu était le plus souvent utilisé pour les routes municipales. Les prélèvements étaient également classés dans les revenus généraux et utilisés pour les transports en commun, mais les prélèvements sur la longueur de façade étaient moins souvent orientés vers le transport en commun. Le recours aux méthodes de prélèvements et de recouvrement des coûts n'était pas aussi courant pour les nouvelles régions qui participaient à l'*enquête sur les ITU* de 2001. Toutes les régions participant à l'enquête de 1996 avaient rapporté utiliser au moins un des trois types répertoriés de prélèvement sur le développement. En 2001, seules 14 des 20 régions ont utilisé au moins un de ces prélèvements.

Les Figures 5.4 à 5.7 illustrent les sources de financement pour différents types de dépenses pour les routes et les transports en commun. Il faut noter que les routes municipales ne comprennent pas les routes exploitées par les gouvernements provinciaux ou fédéral. Presque tout le financement des immobilisations pour les routes municipales provient des taxes locales. Calgary et Edmonton dépendent cependant considérablement des frais d'utilisation des usagers et des surcharges (surtout dans le cas de Calgary). Les taxes locales fournissent le financement pour une part encore plus importante des frais d'exploitation des routes, soit plus de 95 % dans tous les cas sauf cinq, et plus de 75 % dans ces cinq autres cas. Les prélèvements sur le développement et la récupération des coûts par la provision de services à d'autres agences municipales ou privées, ont comblé la différence pour Oshawa, Québec et Trois-Rivières; les frais d'usager (soit les frais de stationnement, les péages, etc.) ont compensé la différence pour Toronto et Ottawa.

Les dépenses en capital des transports en commun étaient principalement financées par une combinaison de financement fédéral et provincial et de taxes locales. Huit régions ont rapporté

un financement de projets d'immobilisation par l'intermédiaire des frais d'usager, alors que seulement trois bénéficiaient de prélèvement sur le développement. Les transports en commun dépendaient beaucoup plus que les routes des frais directs des usagers pour couvrir leurs dépenses d'exploitation, additionnés à différents degrés aux taxes locales et aux subventions provinciales. Le « ratio de la boîte de perception », soit les revenus de la tarification divisés par les frais d'exploitation des transports en commun, tel que calculé à partir des données fournies par les municipalités variait entre 32 % à Saguenay et 80 % à Toronto. Le pourcentage des coûts d'exploitation des transports en commun financés par les frais des utilisateurs ne correspond pas nécessairement au ratio de la boîte de perception, car certaines municipalités utilisent une part des revenus tarifaires pour les dépenses en capital.

Figure 5.4 : Dépenses en capital du système routier municipal

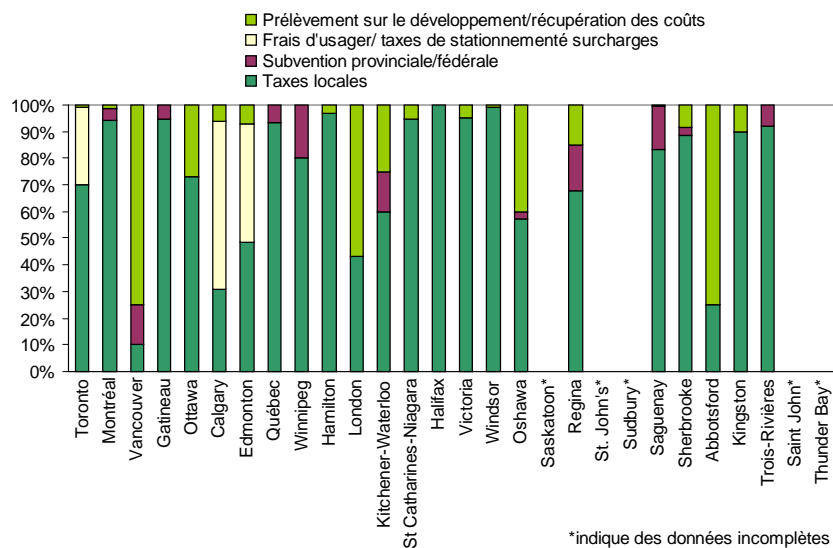


Figure 5.6 : Dépenses en capital du système de transports en commun

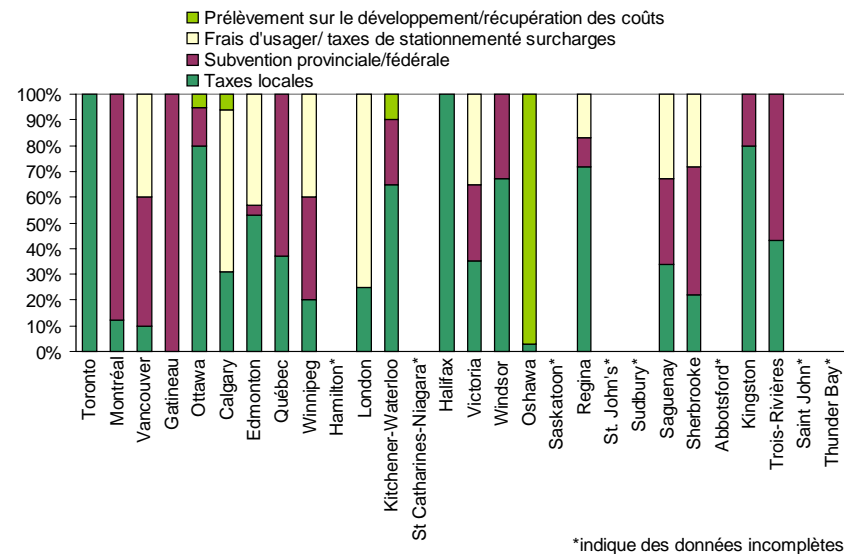


Figure 5.5 : Dépenses d'exploitation du système routier municipal

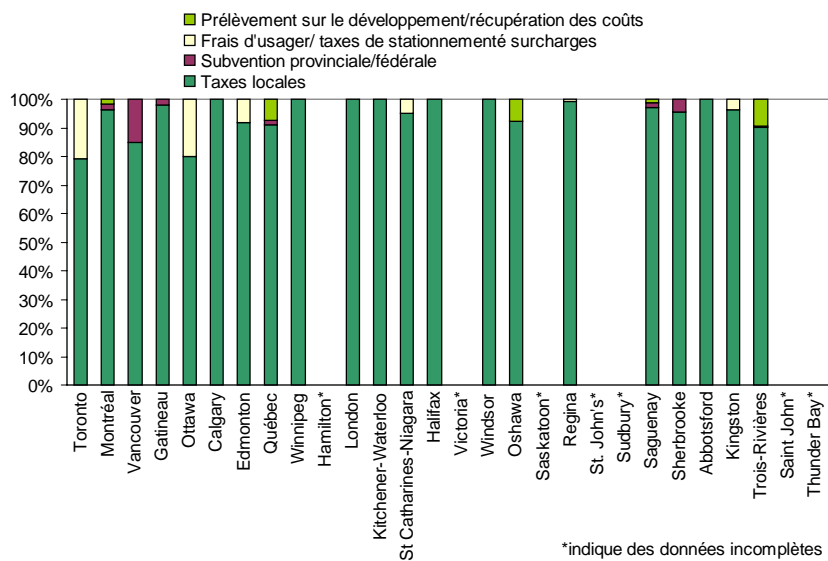
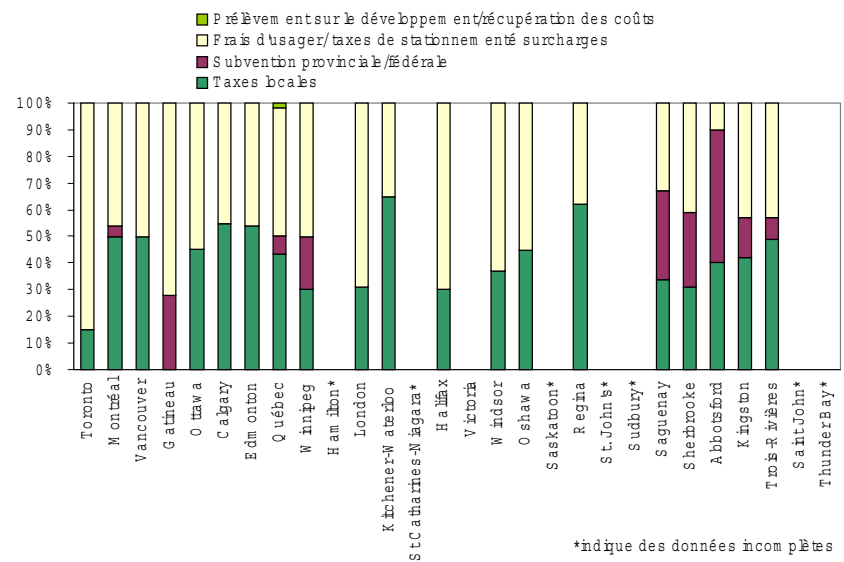


Figure 5.7 : Dépenses d'exploitation du système de transports en commun



6. Indicateurs clés de la performance des transports



Offre de transport

L'infrastructure disponible aux résidents définit le contexte de leurs choix quotidiens de modes de déplacements et est un facteur de la prédominance de certains modes. Par exemple, les voies réservées favorisent le recours à certains modes plutôt que d'autres. Une région urbaine avec davantage de voies cyclables que de voies d'autoroute peut être vue comme un endroit où l'utilisation des bicyclettes est encouragée par rapport à celle de l'automobile. De la même manière, les voies réservées aux véhicules à occupation élevée (VOÉ) favorisent le covoiturage et les voies réservées aux autobus favorisent l'utilisation des transports en commun.

La figure 6.1 affiche l'offre routière en 2001 telle que rapportée (collectrices, artères, autoroutes et routes). Ces routes sont utilisées avant tout par des véhicules motorisés, y compris les véhicules commerciaux. Même là où la présence de cyclistes et de piétons n'est pas interdite, les vitesses de circulation et la géométrie sont souvent intimidantes et découragent leur fréquentation. Seules Toronto, Montréal, Vancouver, Winnipeg et St. Catharines-Niagara ont moins de quatre voies-kilomètres de route pour mille personnes. Saguenay a le résultat le plus élevé pour cet indicateur (9.4), suivie par Sherbrooke (8.2). Ces régions affichent des densités résidentielles parmi les plus faibles (voir Figure 3.5).

À cause de changements dans les méthodes de compilation et de réponses incomplètes aux questions, l'évolution de l'offre routière ne peut être suivie que pour quelques régions urbaines. Les résultats, montrés à la Figure 6.2, suggèrent que les tendances n'ont pas été homogènes. La longueur des routes pour mille personnes est demeurée relativement constante à Toronto et Montréal, mais une hausse importante a été rapportée à Edmonton (1996-2001), contrastant la diminution progressive à Vancouver.

Des dix-neuf régions ayant signalé une offre de voies réservées aux VOÉ, dix ne fournissaient aucune mesure quantitative. Sur les neuf autres, Ottawa rapportait la plus grande longueur de voies à 0,125 kilomètres pour mille personnes (Figure 6.3), suivie par la ville de Québec à 0,073 et Vancouver à 0,061. Les régions ayant des voies réservées aux VOÉ avaient toutes une population urbaine supérieure à 600 000 habitants, sauf Regina et Sherbrooke

Figure 6.1 : Voies-kilomètres de routes pour mille personnes en 2001

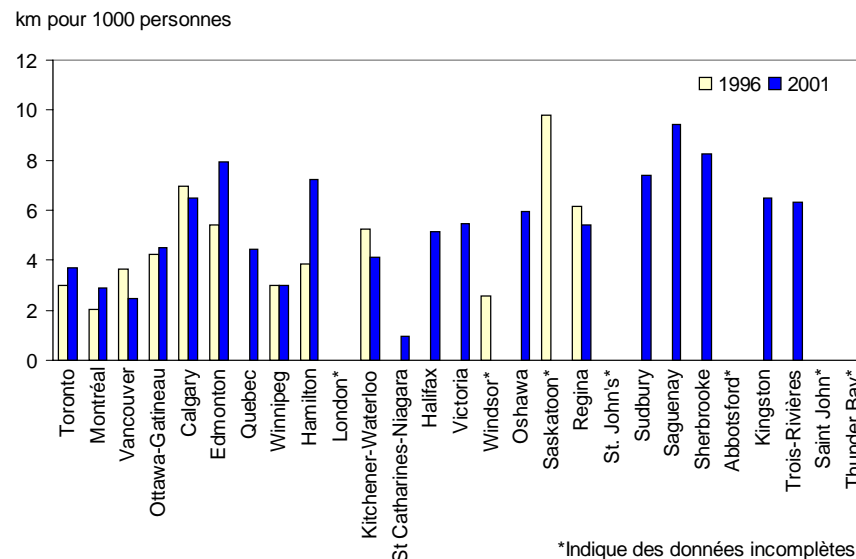


Figure 6.2 : Voies-kilomètres de routes pour mille personnes en 1991, 1996 et 2001

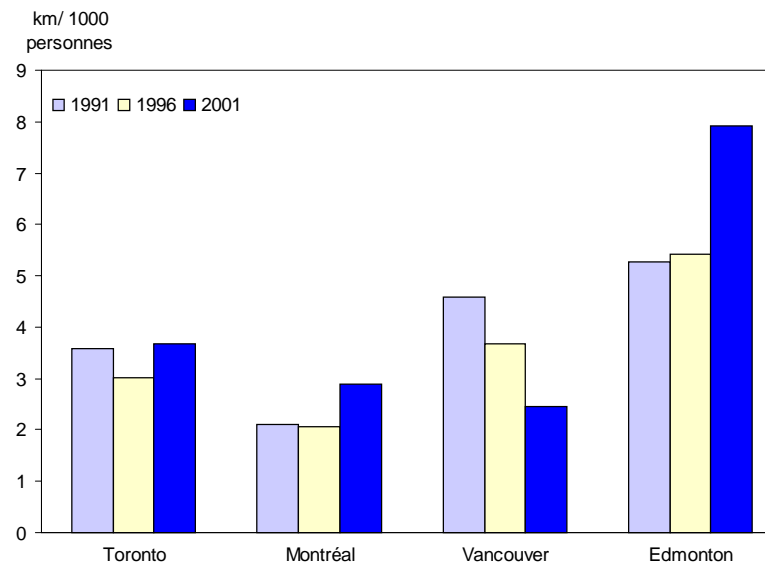
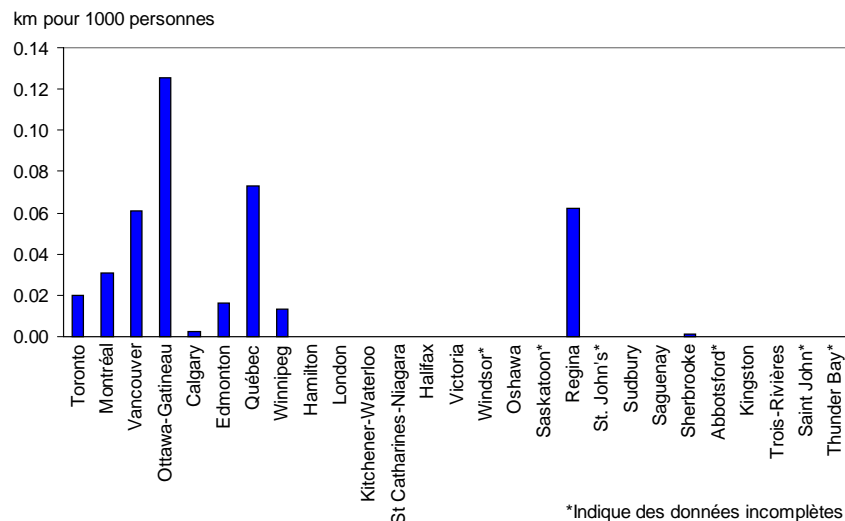


Figure 6.3 : Voies-kilomètres réservées aux VOÉ pour mille personnes en 2001



Il y avait généralement davantage de sièges-kilomètres par personne en transport en commun dans les régions les plus peuplées. La figure 6.4 illustre que les cinq régions les plus grandes avaient toutes au moins 6,5 sièges-kilomètres par jour et par personne, le résultat le plus élevé étant celui d'Ottawa-Gatineau à 8,8. Les autres régions urbaines ont rapporté entre 1,7 et 5,7 sièges-kilomètres par jour et par personne. L'analyse suggère que cet écart ne peut être attribuée uniquement à la dimension du territoire ni à la longueur des routes de la région urbaine donnée, et qu'il est donc sûrement le fruit de politiques de transport. Les sièges-kilomètres par jour et par personne (Figure 6.4) et le taux d'utilisation des transports en commun par personne (Figure 3.12) semblent être fortement corrélés.

La figure 6.5 montre l'évolution du nombre de sièges-kilomètres per capita offerts en transport en commun pour les régions pour lesquelles des données antérieures étaient disponibles. À l'exception de Toronto, cet indicateur a peu changé au cours des trois enquêtes sur les ITU.

Figure 6.4 : Sièges-kilomètres de transport en commun par jour et par personne en 2001

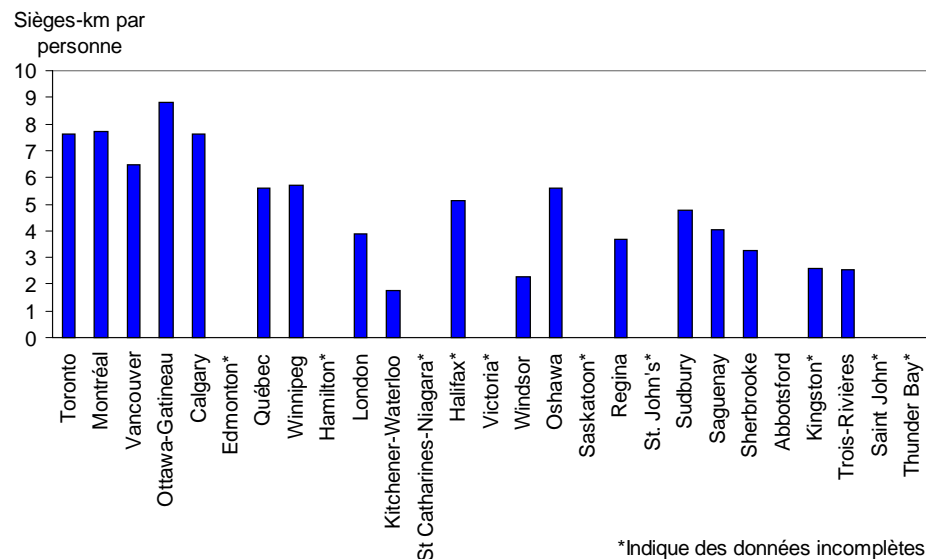
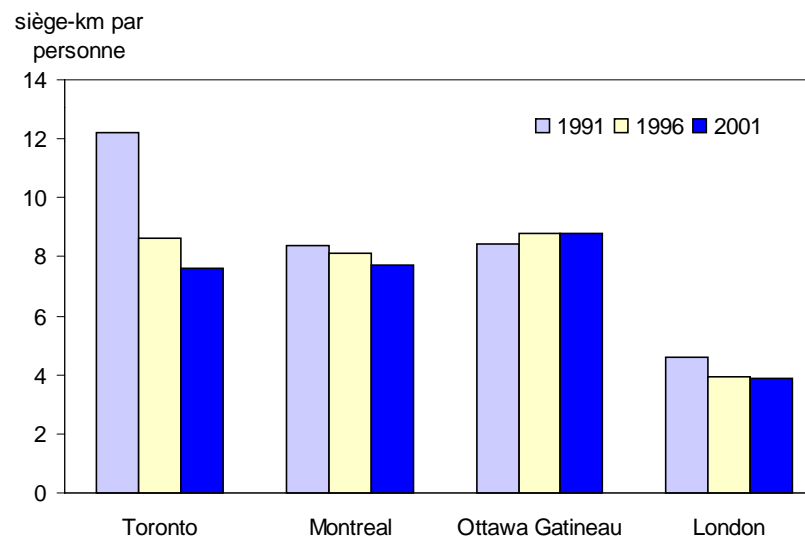


Figure 6.5 : Sièges-kilomètres de transports en commun par personne dans certaines zones urbaines en 1991, 1996 et 2001



Un élément positif dans l'évolution vers des transports durables dans les régions urbaines du Canada a été l'établissement d'installations pour les cyclistes. L'Enquête sur les ITU de 2001 a recueilli les longueurs de voies cyclables sur-rues et hors-rues. La figure 6.6 résume la longueur combinée de ces installations par millier de personnes pour les zones urbaines concernées. La variation de cet indicateur est importante, allant de zéro à 0,92 voies-kilomètres par personne pour Calgary. La comparaison entre les Figures 6.3 et 6.6 suggère que les voies cyclistes sont beaucoup plus généralisées que les voies réservées aux VOÉ. L'évolution temporelle n'est pas montrée parce que la formulation a changé entre les enquêtes sur les ITU et parce qu'il n'y avait eu que peu de réponses pertinentes dans les enquêtes de 1991 et 1996.

Un autre indicateur de l'offre observé par l'Enquête sur les ITU concerne le stationnement, hors-rue et sur-rue. Le stationnement est l'objet précis de l'une des politiques de la Vision de l'ATC qui encourage l'adoption d'une stratégie de gestion du stationnement. Le stationnement est cependant que rarement inventorié de près. La plupart des municipalités ne répertorient que les stationnements publics et sont incapables de décrire les stationnements privés tels que celui que les employeurs peuvent fournir à leur personnel et aux visiteurs. À l'exception de Winnipeg et d'Edmonton, qui ont respectivement 2,0 et 1,1 espaces de stationnement par employé dans le CV, les régions qui inventorient le stationnement ont rapporté moins de 0,6 espaces par employé.

Le rapport sur l'Enquête sur les ITU de 1996 notait que seules les régions avec une population de plus de 600 000 résidents avaient des installations de stationnement incitatifs. Tel que l'indique la figure 6.7, quelques régions plus petites ont rapporté la présence d'espaces de stationnement en 2001. Halifax, Victoria et Oshawa ont chacune rapporté respectivement 835, 300 et 3 545 espaces de stationnement incitatif. Dans ce dernier cas, les espaces sont associés au système du GO Transit, qui assure le service entre Oshawa et Toronto.

Figure 6.6 : Longueur des voies cyclables pour mille personnes en 2001

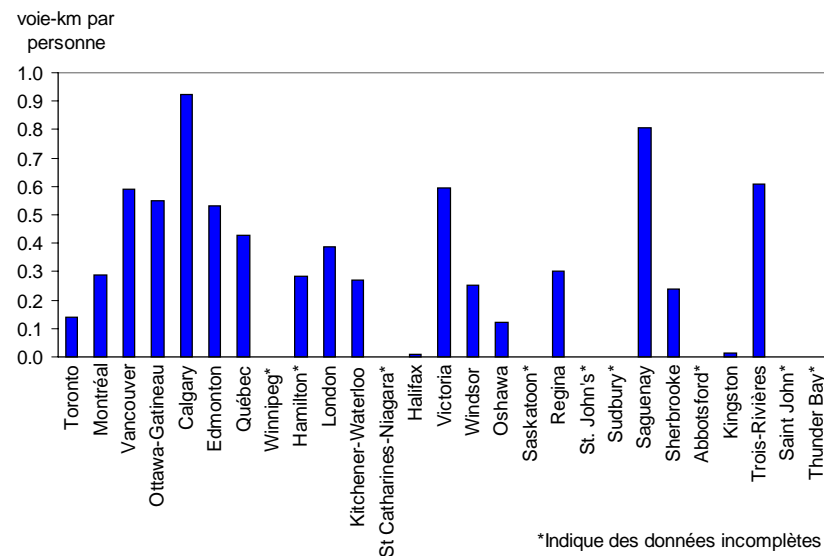
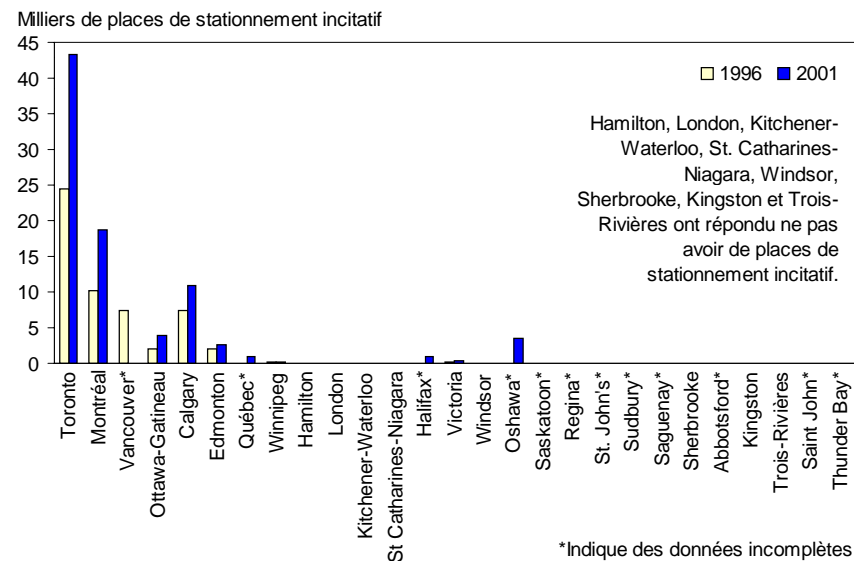


Figure 6.7 : Places de stationnement dans les parcs incitatifs en 1996 et 2001



Demande en transport

Les *Enquêtes sur les ITU* ont retracé des informations sur le niveau d'activité des transports (soit les trajets, les véhicules-kilomètres et les passagers-kilomètres) et le rôle relatif de chaque mode dans la réponse à la demande de transport des passagers (soit les parts modales). Chacun de ces indicateurs des tendances de la demande est analysé ci-dessous.

ACTIVITÉ DES TRANSPORTS

Seules 12 régions ont rapporté des informations sur les déplacements en véhicules-kilomètres. Leurs résultats, exprimés par personne, sont illustrés à la Figure 6.8. Ils semblent être intimement liés à la distance moyenne des trajets traitée à la Section 3. La figure 6.9 illustre les tendances d'évolution des véhicules-kilomètres par personne sur le réseau artériel pour les régions dont les données étaient disponibles.

La figure 6.10 résume la génération de déplacements quotidiens par personne et par région (déplacements motorisés et non motorisés). Ces chiffres devraient être interprétés avec précaution parce que la définition d'un déplacement varie selon la région. Certaines n'incluent que les déplacements effectués par les personnes de 12 ans et plus, d'autres n'incluent pas les déplacements courts. L'évolution des taux de déplacements par personne est illustrée à la Figure 6.11. En général, le nombre de déplacements par personne n'a augmenté ou diminué que légèrement dans la plupart des régions examinées, avec de plus grandes augmentations à Calgary, Ottawa et à Edmonton. L'exception est une réduction apparente importante d'activité à Vancouver qui est très probablement expliquée par des différences méthodologiques de mesure.

Figure 6.8 : Véhicules-kilomètres par personne parcourus par jour par des véhicules passagers en 2001

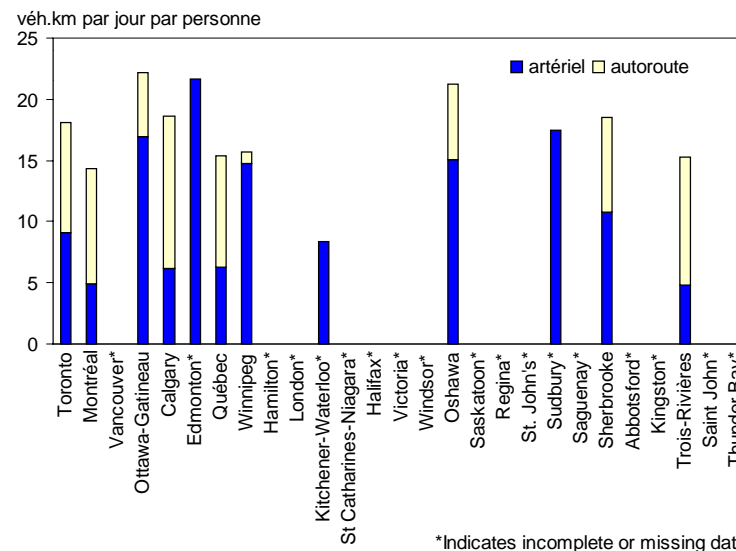
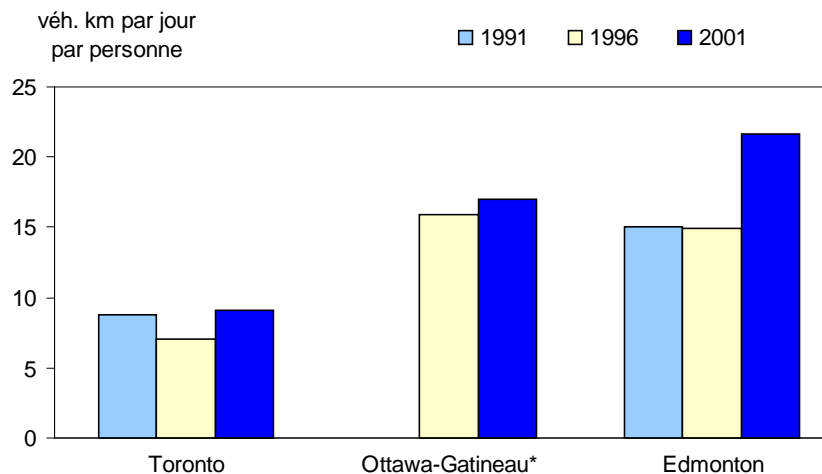


Figure 6.9 : Véhicules-kilomètres artériels parcourus par des véhicules passagers entre 1991 et 2001



*Indique des données incomplètes

Figure 6.10 : Déplacements quotidiens par personne en 2001

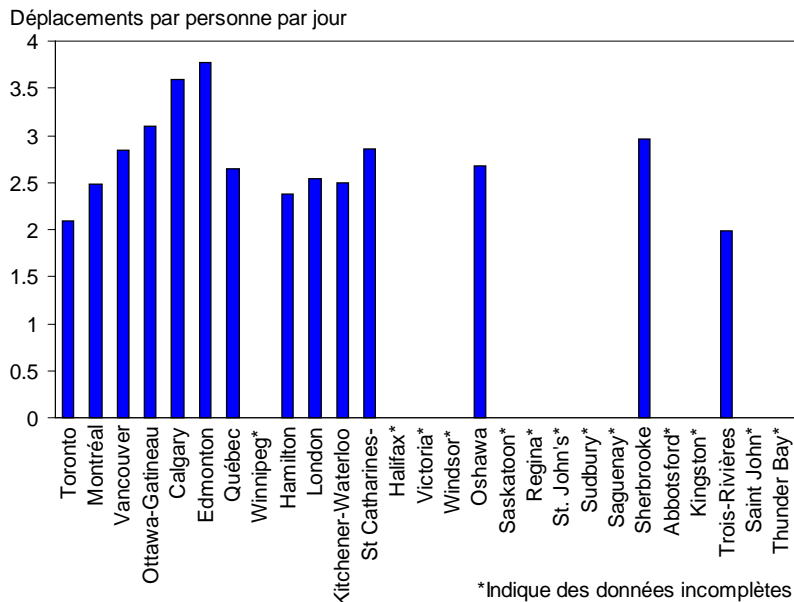
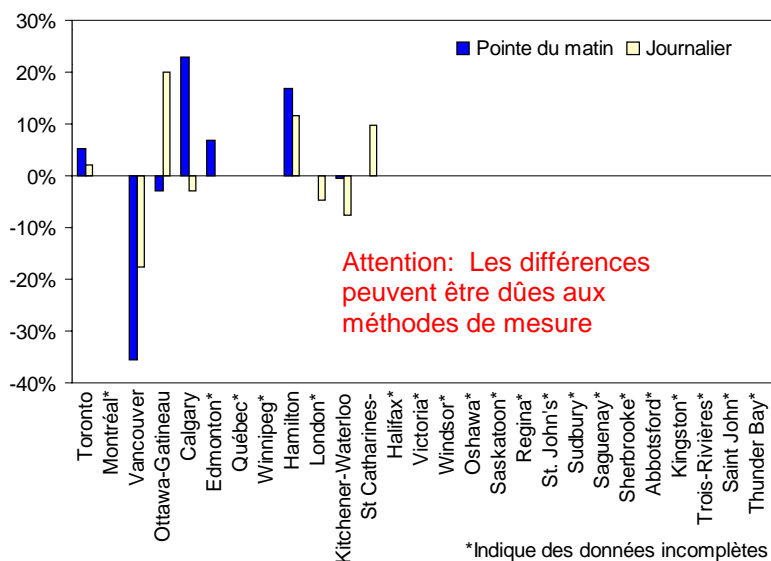


Figure 6.11 : Changements dans les déplacements par personne entre 1996 et 2001



PARTS MODALES

Les données de parts modales soulignent la prédominance du véhicule personnel sur d'autres modes plus durables, tels que le transport en commun, la marche et le vélo. De plus, lorsque les conducteurs et les passagers sont distingués, l'occupation des véhicules peut être calculée et offrir une indication de l'efficacité de l'utilisation du véhicule personnel.

Les parts modales des transports en commun, de la marche et du vélo pour les déplacements au travail ont été étudiées au niveau régional à la Section 3. Cette section porte davantage sur les différences et les tendances dans les parts modales entre les différents niveaux géographiques et les différentes périodes de la journée.

La figure 6.12 illustre que les parts modales pour les modes autres que l'automobile (soit le transport en commun, la marche et le vélo) étaient bien supérieures dans le CV que dans l'ensemble de la zone urbaine. Cela est dû en grande partie au fait que les CV ont des concentrations d'emplois plus élevées, ce qui peut justifier des niveaux de service de transport en commun plus élevés. La figure 6.13 montre le même indicateur pour les heures de pointe et pour l'ensemble des 24 heures, pour les RUE. Dans tous les cas où la comparaison peut être effectuée, la part des modes autres que l'automobile était supérieure en heure de pointe par rapport aux 24 heures.

Figure 6.12 : Part des modes autres que l'automobile pour un jour ouvrable dans le CV et dans la RUE

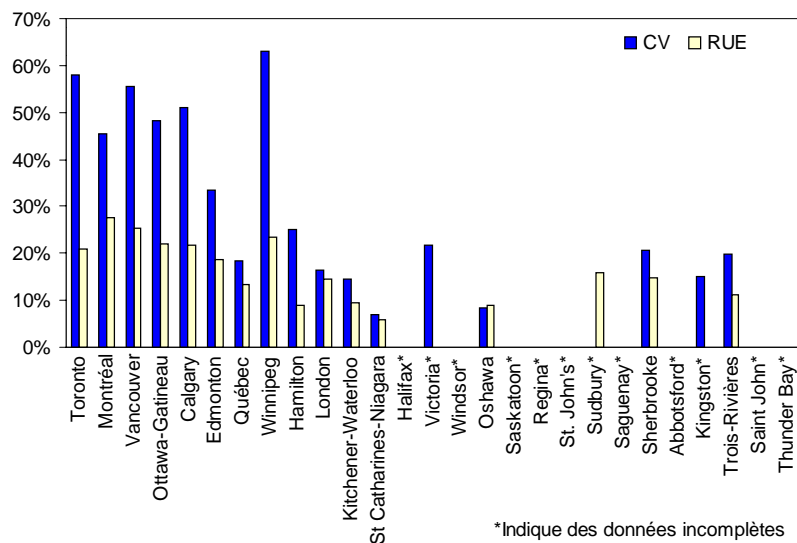
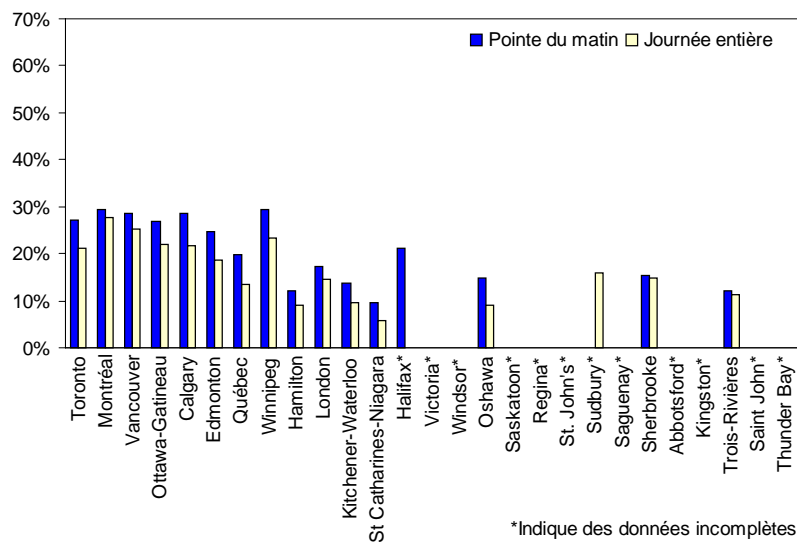


Figure 6.13 : Part des modes autres que l'automobile en période de pointe pour un jour ouvrable dans la RUE



Impacts environnementaux

Les régions urbaines sont structurées et dans une certaine mesure définies par les systèmes de transport qui servent leurs activités, leurs échanges et leur organisation. Vu d'avion, les infrastructures de transport laissent une empreinte physique claire dans le paysage. De récents accords, tels que le Protocole de Kyoto de 1997, témoignent de la conscientisation croissante de notre société envers les conséquences des émissions de gaz à effet de serre (GES), qui sont causées en grande partie par les transports.

La variable clé utilisée dans l'*Enquête sur les ITU* pour détecter les conséquences sur l'environnement est la consommation de carburant pour les transports, qui est directement reliée aux émissions de gaz carbonique, qui constituent près de 80 % des émissions de gaz à effet de serre des transports. Environnement Canada a rapporté que les transports sont à l'origine de 26 % de tous les GES provenant de l'activité humaine au Canada, les transports routiers en étant de loin les premiers responsables.¹⁰

La figure 6.14 illustre que les émissions de GES par personne issues des opérations de transport dans les 27 régions variaient entre 2 000 (Victoria) et plus de 4 000 kg par an (Abbotsford). Les facteurs influençant ces taux comprennent la part modale du véhicule personnel, le taux quotidien de déplacements et les longueurs de déplacements, qui ont toutes été discutées plus haut.

La figure 6.15 illustre les émissions de GES estimées provenant des transports dans les 27 régions au cours des trois années d'enquête et projetées sur cette base en 2010 (en fait 2008-2012), l'année où le Protocole de Kyoto stipule que les émissions de GES du Canada devraient avoir diminué de 6 % par rapport à la situation de 1990. En 2001, les émissions de GES étaient de 25 % supérieures à celles de 1991. Si cette hausse se maintient, les émissions de GES en 2010 provenant des transports dans les principales zones urbaines du Canada seront environ 50 % supérieures au niveau de 1990.

Figure 6.14 : Émissions annuelles de GES* par millier de résidents entre 1991 et 2001

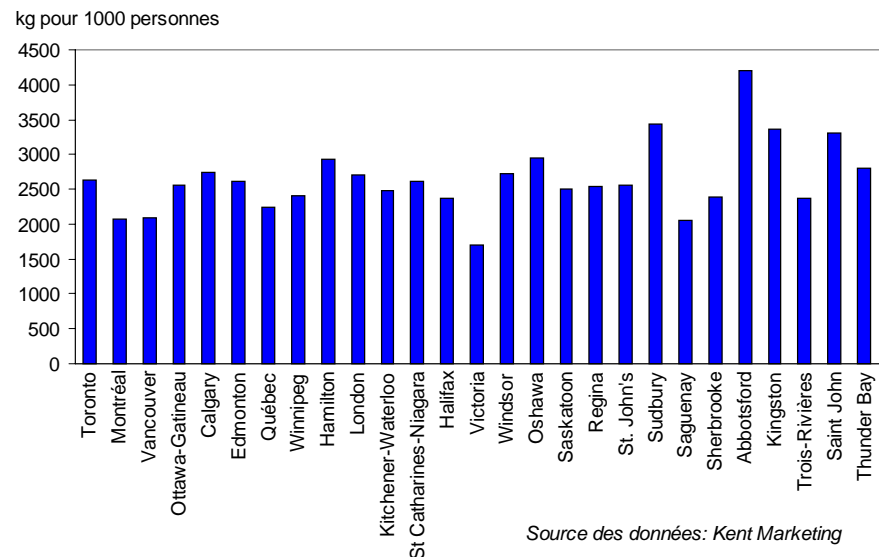
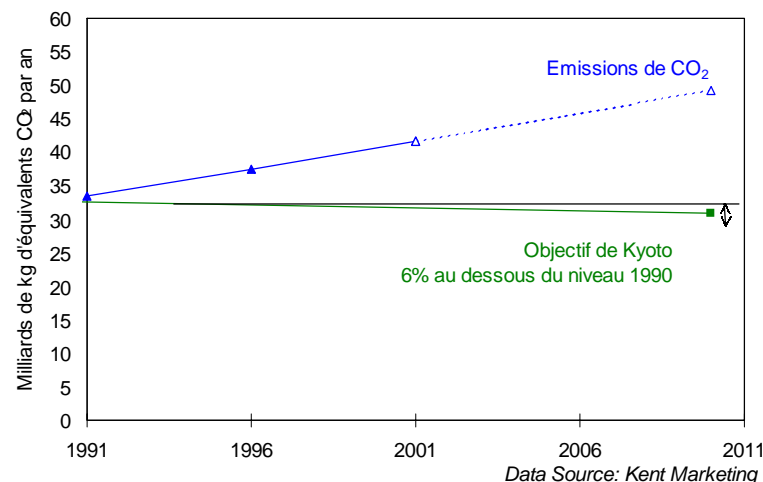


Figure 6.15 : Évolution des émissions annuelles de gaz à effet de serre* dans les régions urbaines du Canada



* Les émissions de GES sont calculées à partir des ventes d'essence, tel que décrit en Annexe F.

Sécurité

Le nombre de blessés et de décès annuels varie considérablement entre les régions. Par exemple, tel qu'illustré à la Figure 6.16, les blessés rapportés par mille personnes en 2001 allaient d'un minimum de 3,4 (Kingston) à un maximum de 11,7 (Edmonton). Un écart si important peut être due en partie à des différences dans les méthodes de compilation des données, y compris dans les réglementations fixant les conditions de déclaration obligatoire.

Lorsque les données étaient disponibles sur plusieurs années, la somme des blessures et des décès par personne a augmenté ou est restée à peu près la même depuis 1996, tel que montré à la Figure 6.17.

Figure 6.16 : Blessés et décès pour mille personnes en 2001

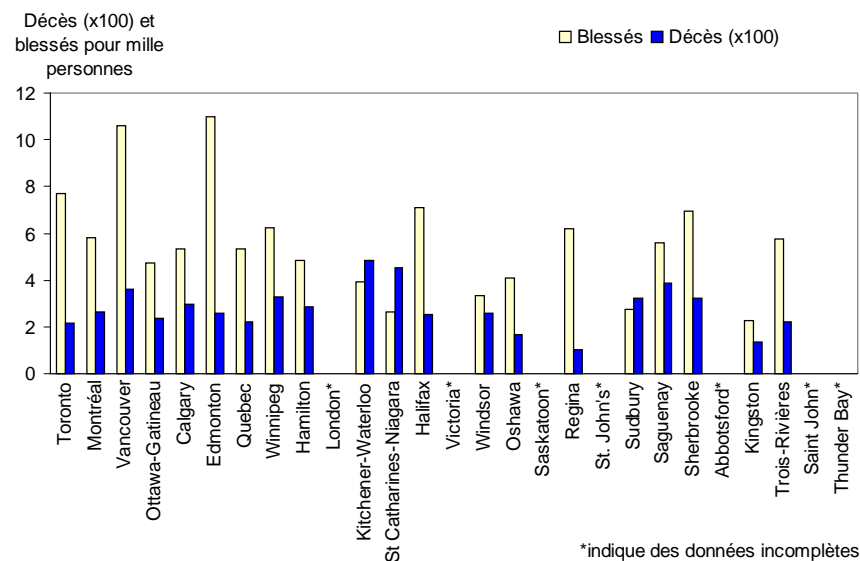
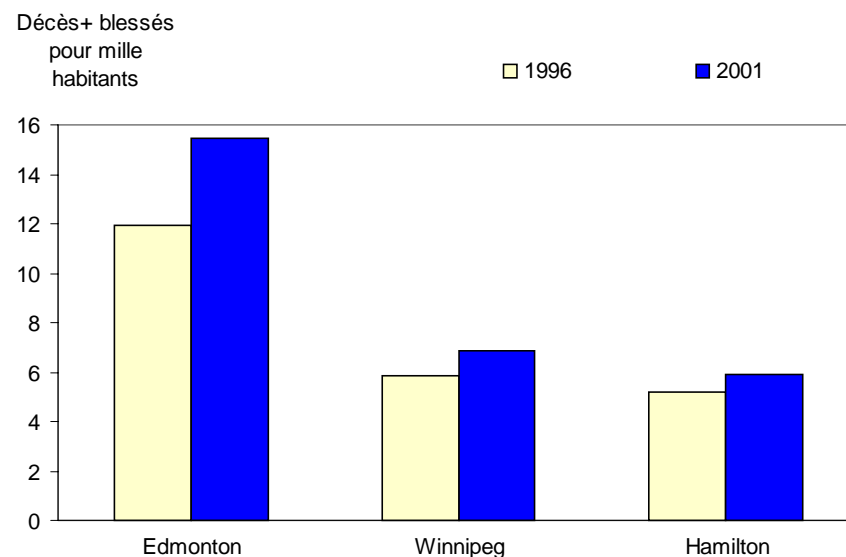


Figure 6.17 : Évolution de la somme blessés plus décès pour certaines RUE entre 1996 et 2001



7. Comparaisons internationales



Bases de comparaison

Cette section présente des comparaisons de certaines données de l'enquête sur les ITU avec des données tirées de la *Base de données des cités du millénaire* publiée par l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) dont le siège est à Bruxelles.¹¹ La base de données de l'UITP comprend plus de 200 données sur les transports dans 60 régions urbaines affluentes et 40 autres régions, le tout datant de 1995. Les comparaisons sont faites ici avec 57 des régions affluentes, les trois autres ne disposant pas de données suffisantes. Une liste des régions urbaines affluentes est incluse dans la Figure 7.1, organisée par pays ou région géographique. Cinq de ces régions sont au Canada : Calgary, Montréal, Ottawa, Toronto et Vancouver.

Il y a deux différences de taille entre les enquêtes. L'*Enquête sur les ITU* porte sur les conditions de 2001 et l'*enquête de l'UITP* porte sur celles de 1995.¹² L'*enquête sur les ITU* est basée sur des Régions métropolitaines de recensement alors que dans deux des cinq régions canadiennes comprises (Toronto et Vancouver), voire davantage, l'*enquête de l'UITP* est basée sur une définition différente de la région.

Les comparaisons sont faites ici à l'aide d'un graphique-type standardisé pour chacune des variables. Il montre les données de chacune des 57 régions urbaines de l'*enquête de l'UITP* accompagnées de moyennes pondérées par la population pour trois groupes de régions de l'*Enquête sur les ITU*. Ces trois groupes sont les trois plus grandes régions, les six suivantes en taille et les dix-huit plus petites autres. Elles sont énumérées dans la figure 7.2.

La figure 7.3 identifie les huit variables de l'*Enquête sur les ITU* qui sont comparées avec des variables correspondantes de l'*enquête de l'UITP*. La figure inclut des notes sur la correspondance des variables et sur les transformations qui ont été effectuées pour fournir la correspondance.

Le reste de cette section présente un graphique et un texte accompagnateur pour chacune des huit variables.

Figure 7.1 : Régions urbaines de l'Enquête de l'UITP

VILLES AFFLUENTES ASIATIQUES	EUROPE DE L'OUEST
Hong Kong, RP Chine [HKSAR]	Amsterdam, Pays-Bas
Osaka, Japon	Athènes, Grèce
Sapporo, Japon	Barcelone, Espagne
Singapour, République de Singapour	Berlin, Allemagne
Tokyo, Japon	Berne, Suisse
	Bologne, Italie
	Bruxelles, Belgique
	Copenhague, Danemark
AUSTRALASIE	Düsseldorf, Allemagne
Brisbane, Australie	Frankfort, Allemagne
Melbourne, Australie	Genève, Suisse
Perth, Australie	Glasgow, Royaume-Uni
Sydney, Australie	Graz, Autriche
Wellington, Nouvelle Zélande	Hambourg, Allemagne
	Helsinki, Finlande
CANADA	Londres, Royaume-Uni
Calgary	Lyon, France
Montréal	Madrid, Espagne
Ottawa	Manchester, Royaume-Uni
Toronto	Marseille, France
Vancouver	Milan, Italie
	Munich, Allemagne
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE	Nantes, France
Atlanta	Newcastle, Royaume-Uni
Chicago	Oslo, Norvège
Denver	Paris, France
Houston	Rome, Italie
Los Angeles	Ruhr, Allemagne
New York	Stockholm, Suède
Phoenix	Stuttgart, Allemagne
San Diego	Vienne, Autriche
San Francisco	Zurich, Suisse
Washington	

Figure 7.2 : Regroupement des régions urbaines de l'Enquête sur les ITU

3 PLUS GRANDES	18 AUTRES	Sherbrooke
Montréal	Abbotsford	St. John's
Toronto	Halifax	Sudbury
Vancouver	Kingston	Thunder Bay
	Kitchener-Waterloo	Trois-Rivières
6 SUIVANTES	London	Victoria
Calgary	St. Catharines-Niagara	Windsor
Edmonton	Oshawa	
Hamilton	Regina	
Ottawa-Gatineau	Saguenay	
Québec	Saint John	
Winnipeg	Saskatoon	

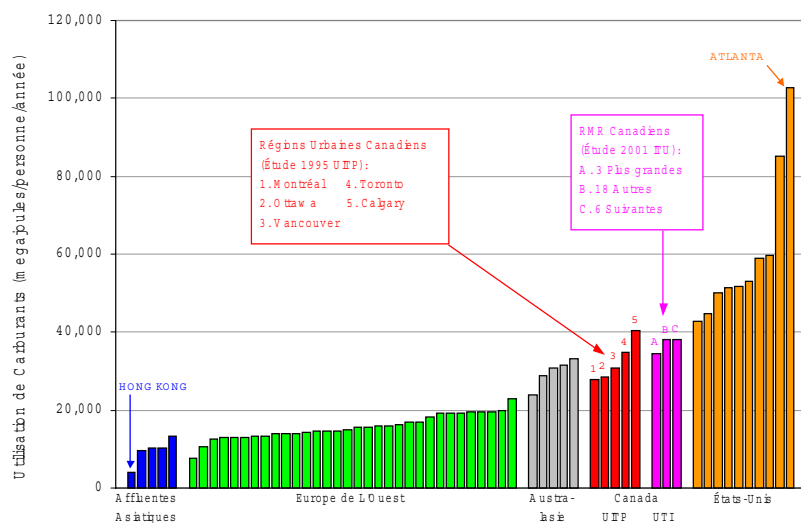
Figure 7.3 : Concordance des variables de l'Enquête sur les ITU et de l'Enquête de l'UITP présentées dans cette section

Variable	Variables de l'Enquête sur les ITU	Variable de l'enquête de l'UITP	Commentaires
1.	Consommation annuelle de carburant par personne (pour véhicules personnels)	Consommation d'énergie par personne pour le transport privé de passagers	Les données de l'Enquête sur les ITU sont indiquées en litres de carburant, donc multipliées par 34,84 pour les convertir en mégajoules. ¹³
2.	Automobiles par personne	Automobiles pour 1 000 personnes	Les données de l'Enquête sur les ITU sont indiquées par personne, donc multipliées par 1 000 pour obtenir le nombre d'automobiles par 1 000 résidents.
3.	Véhicule-kilomètres en automobile par personne (sur la base des ventes de carburant)	Kilomètres parcourus par les véhicules transportant des passagers par personne et par an	Les données de l'Enquête sur les ITU sont basées sur les ventes annuelles de carburants; aucune conversion n'est donc nécessaire.
4.	Dépenses totales pour les routes (en \$ par personne et par an) (immobilisations du secteur public et coûts d'exploitation/entretien)	Dépenses totales pour les routes (en \$ US par personne et par an)	Les données de l'Enquête sur les ITU sont indiquées en dollars canadiens, donc divisées par 1,5 pour obtenir des \$ US par personne et par an
5.	Sièges-kilomètres de transport en commun sur 24 h par personne	Nombre annuel total de sièges-kilomètres de service par personne	L'Enquête sur les ITU fournit le nombre de sièges-kilomètres par jour; multipliés par 300 pour estimer le nombre de sièges-kilomètres annuel par personne
6.	Trajets en transports en commun annuels par personne	Nombre d'embarquements dans les transports publics par personne	Les données de l'Enquête sur les ITU sont en nombre de trajets; les données ne sont pas reliées aux embarquements; divisées par 1,5 pour obtenir le nombre de trajets annuels par personne (sur la base d'une estimation de 1,5 embarquements/trajet).
7.	Densité de la population résidentielle (RMR)	Population/ Superficie de la région	Il est à noter que dans l'enquête de l'UITP, la même estimation de la population est utilisée pour chaque estimation de la densité; dans l'Enquête sur les ITU l'estimation de la population est différente pour chaque zone.
8.	Densité de la population résidentielle (RUE)	Population/ Superficie urbanisée de la région	

Carburant (énergie) utilisé par les véhicules

Tel que vu précédemment, la consommation d'énergie par les véhicules est un indicateur fondamental des impacts des transports sur l'environnement, entre autres choses. La figure 7.4 suggère que, exprimé en consommation d'énergie par personne, les résidents des régions urbaines canadiennes semblent utiliser moins de carburant pour leurs véhicules que les résidents des régions américaines, à peu près autant que les résidents des régions urbaines australiennes, et davantage (dans certains cas beaucoup plus) que les résidents des régions urbaines affluentes d'Europe et d'Asie.

Figure 7.4 : Utilisation annuelle par personne de carburant pour les véhicules personnels

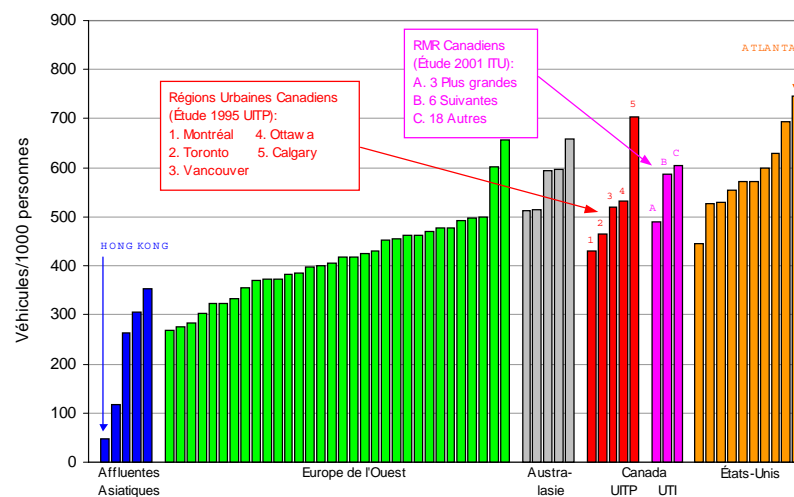


Sources : *Enquête sur les ITU* pour les barres en mauve (données de 2001); *Enquête de l'UITP* pour toutes les autres barres (données de 1995)

Possession de véhicules

La figure 7.5 suggère que dans la plupart des cas, la possession de véhicules varie moins entre les villes que la consommation d'énergie pour les véhicules (voir Figure 7.4). La possession de véhicules par personne dans les régions urbaines du Canada est semblable aux taux les plus élevés d'Europe et aux taux les plus bas des É.-U.

Figure 7.5 : Nombre de véhicules par personne

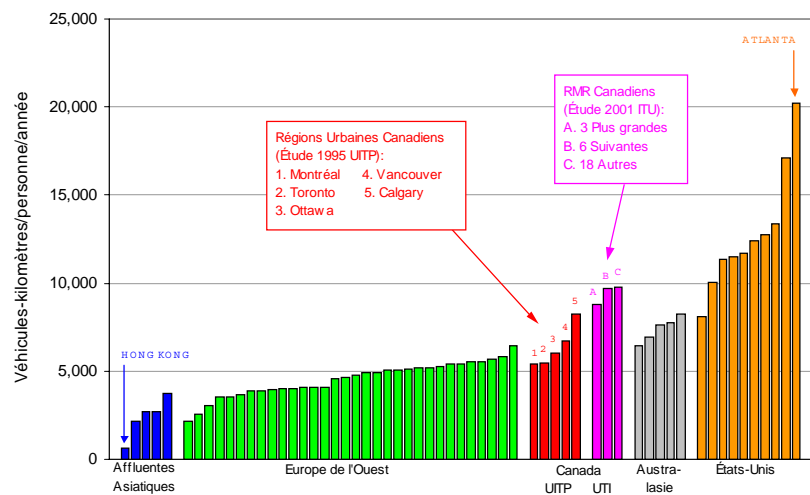


Sources : *Enquête sur les ITU* pour les barres en mauve (données de 2001); *Enquête de l'UITP* pour toutes les autres barres (données de 1995)

Activité automobile

L'activité automobile exprimée en véhicules-kilomètres par personne et par an est illustrée à la Figure 7.6. L'activité automobile reflète essentiellement l'utilisation de carburant par les automobiles.

Figure 7.6 : Véhicules-kilomètres par an et par personne

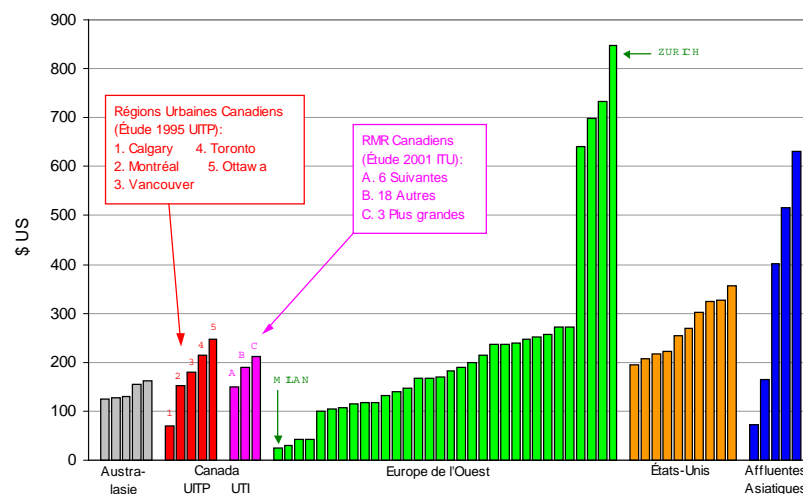


Sources : *Enquête sur les ITU* pour les barres en mauve (données de 2001); *Enquête de l'UITP* pour toutes les autres barres (données de 1995)

Dépenses pour les routes

Comparer les dépenses annuelles pour les routes est un défi, du fait des différences entre les méthodes de compilation des données et de la nature disparate des investissements routiers. Les données de la Figure 7.7 suggèrent que moins d'argent est dépensé pour les routes dans les régions urbaines canadiennes que dans la plupart des régions urbaines affluentes comparables américaines et asiatiques, et que dans certaines régions européennes.

Figure 7.7 : Dépenses annuelles pour les routes par personne (en \$ US)

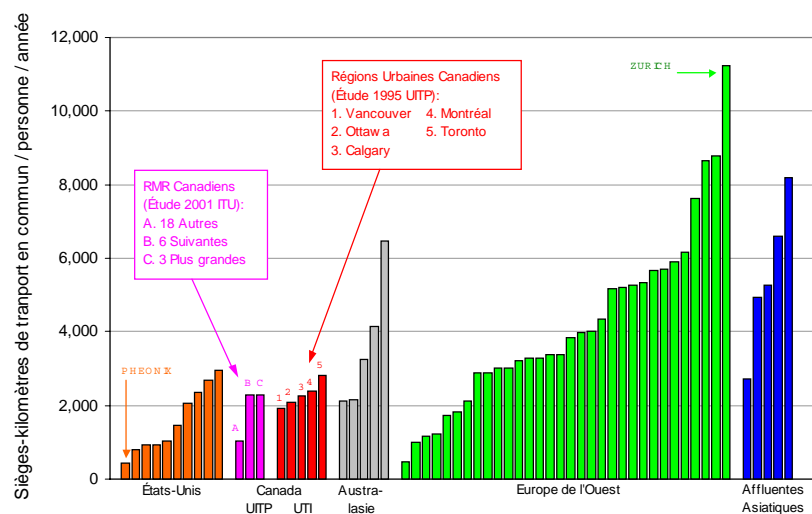


Sources : *Enquête sur les ITU* pour les barres en mauve (données de 2001); *Enquête de l'UITP* pour toutes les autres barres (données de 1995)

Services de transport en commun

Les services de transport en commun, tel que mesurés par la disponibilité de sièges-kilomètres par personne et par an (Figure 7.8), illustre des tendances opposées à celles de la consommation d'énergie et de l'activité automobile. En moyenne, les régions américaines ont le plus faible niveau d'offre de service tandis que les régions européennes et asiatiques ont les plus hauts niveaux.

Figure 7.8 : Sièges-kilomètres annuels de transport en commun offerts par personne

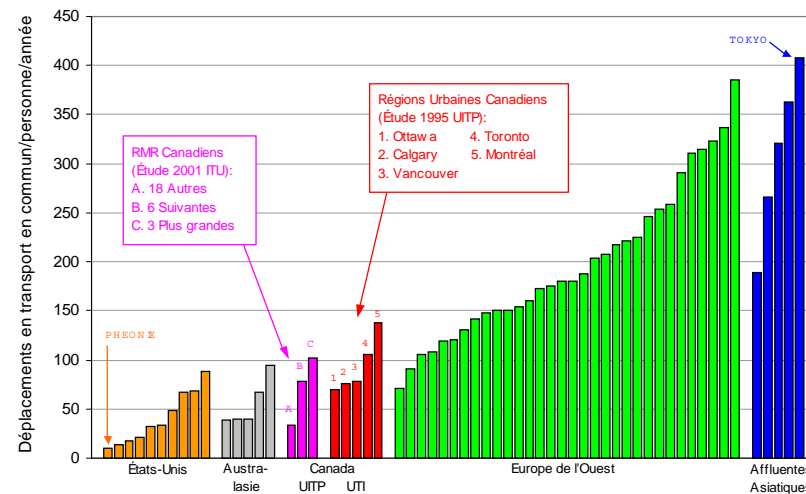


Sources : *Enquête sur les ITU* pour les barres en mauve (données de 2001); *Enquête de l'UITP* pour toutes les autres barres (données de 1995)

Achalandage des transports en commun

L'achalandage annuel par personne des transports en commun semble être quatre fois supérieur, voire plus, dans les zones urbaines affluentes asiatiques et dans certaines zones urbaines de l'Europe de l'Ouest par rapport aux régions canadiennes (Figure 7.9). En revanche, l'achalandage par personne dans les régions urbaines canadiennes est plus élevé que dans les régions américaines. Les tendances d'achalandage sont généralement reliées aux tendances d'offre (Figure 7.8), bien qu'il doive être noté que les régions urbaines affluentes d'Europe et d'Asie tendent à avoir des niveaux d'achalandage supérieurs à ceux auxquels on pourrait s'attendre à partir des données de leur offre, ce qui signifie que leurs systèmes sont relativement efficaces. La relation de cause à effet entre l'offre et l'achalandage des transports en commun reste incertaine. Est-ce que certaines régions ont des niveaux élevés d'offre parce qu'elles ont un niveau élevé d'achalandage, ou ont-elles un niveau élevé d'achalandage parce que le niveau d'offre est élevé? Vraisemblablement, les deux explications sont vraies.

Figure 7.9 : Déplacements en transport en commun annuels par personne

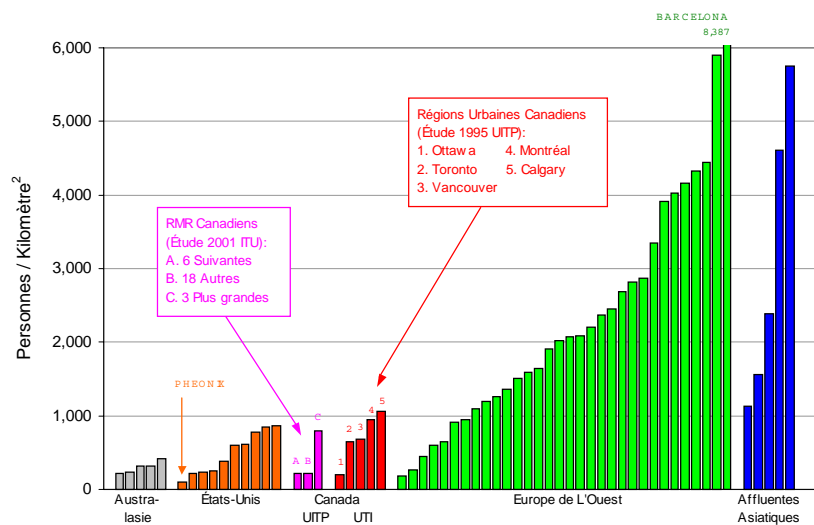


Sources : *Enquête sur les ITU* pour les barres en mauve (données de 2001); *Enquête de l'UITP* pour toutes les autres barres (données de 1995)

Densité de population résidentielle

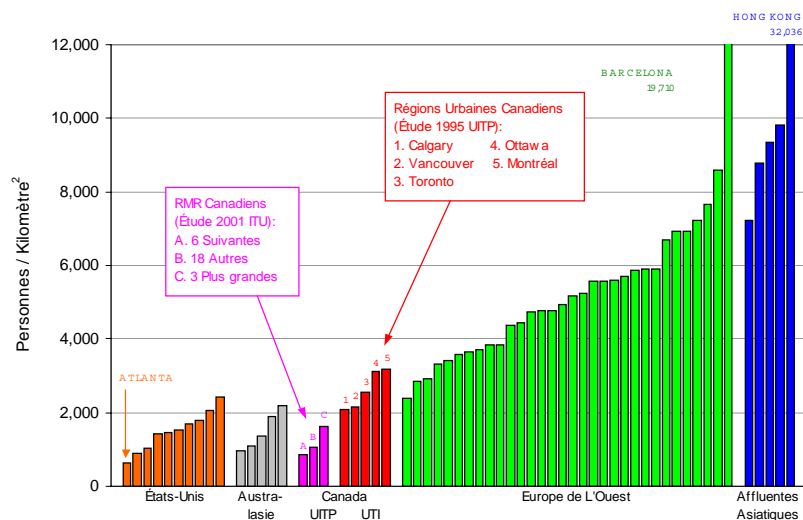
La densité de population résidentielle pourrait être le moteur principal de la plupart, sinon de toutes les variables présentées dans cette section. La comparaison des Figures 7.10 ou 7.11 avec les figures précédentes de cette section indique souvent de fortes ressemblances (par ex. les Figures 7.8 et 7.9 concernant le service et l'utilisation des transports en commun) ou des oppositions (par ex. les Figures 7.4, 7.5 et 7.6 concernant la consommation d'énergie et la possession et l'utilisation d'automobiles). De fortes densités signifient, si les autres paramètres sont égaux, que les trajets sont plus courts et les transports en commun plus efficaces. Tel que signalé à la Figure 7.3, deux graphiques de la densité sont montrés ici. L'enquête de l'UITP est en effet vague en ce qui concerne la portée géographique de ses données de population (région métropolitaine vs région urbaine étendue). De ce fait, l'une ou l'autre des figures 7.10 ou 7.11 pourrait fournir une comparaison plus correcte des deux enquêtes.

Figure 7.10 : Densité résidentielle pour la totalité de la région urbaine



Sources : *Enquête sur les ITU* pour les barres en mauve (données de 2001); *Enquête de l'UITP* pour toutes les autres barres (données de 1995)

Figure 7.11 : Densité résidentielle de la région urbaine existante



Sources : *Enquête sur les ITU* pour les barres en mauve (données de 2001); *Enquête de l'UITP* pour toutes les autres barres







8. Résumé et conclusions









Les régions urbaines canadiennes deviennent-elles plus durables?

Voilà plus d'une décennie que l'ATC a publié sa *Nouvelle vision des transports urbains* dans laquelle elle appelait à « des systèmes de transports qui répondent mieux aux besoins économiques et sociaux des résidents urbains et qui protègent l'environnement ». Les *enquêtes sur les ITU* fournissent un moyen de suivre les progrès réalisés dans le sens, ou à l'opposé, de la *Vision*.

Les 13 principes de prise de décisions qui montrent la voie vers un avenir plus souhaitable, tels que présentés dans la *Vision*, fournissent une base pour suivre les progrès relatifs à la durabilité des transports. La figure 8.1 présente un examen de l'évolution en regard de chacun de ces principes au cours des 10 dernières années, à partir des résultats des *Enquêtes sur les ITU*.

Figure 8.1 : Suivi des progrès réalisés par rapport à la *Vision* de l'ATC.

Principe de la Vision	Progrès	Analyse sur la base de l' <i>Enquête sur les ITU</i> de 2001 et les précédentes
1. Prévoir de plus fortes densités et une occupation des sols plus diversifiée		Au sein des régions urbaines existantes, les densités de population résidentielles ont augmenté. Cependant, les taux de croissance de la population à l'extérieur des RUE ont été supérieurs aux taux à l'intérieur des RUE, indiquant un risque d'étalement urbain. Les taux de population et d'emploi dans la plupart des secteurs centraux sont à présent plutôt équilibrés.
2. Promouvoir la marche comme mode privilégié de déplacement individuel		En moyenne, les déplacements à pied représentent 5,7 % des déplacements domicile-travail dans les 27 zones urbaines en 2001, comparativement à 5,8 % en 1996. Des installations favorisant la marche sont généralement bien établies.
3. Multiplier les possibilités d'utiliser la bicyclette pour les déplacements		Le cyclisme représente un faible pourcentage des déplacements totaux dans les RUE en 2001, une moyenne de 1,2 % pour les zones urbaines rapportant cette donnée, mais le taux est plus élevé dans les secteurs centraux. Le cyclisme a constitué 1,3 % de tous les déplacements domicile-travail en 2001, comparativement à 1,2 % en 1996. Dans certaines zones urbaines, la longueur des voies cyclables approche les 10 % de la longueur des voies-kilomètres d'artères et d'autoroutes. Dans la plupart des zones urbaines, une augmentation du degré de déploiement d'initiatives impliquant le vélo a été noté.
4. Améliorer les services de transport en commun pour en augmenter l'attrait par rapport à celui de l'automobile		Entre 1996 et 2001, de nombreuses régions ont démontré une augmentation des passages en transports en commun par personne, dans de nombreux cas renversant entièrement ou partiellement les déclinés enregistrés entre 1991 et 1996. L'utilisation du transport en commun était en hausse dans 17 des 27 régions entre 1996 et 2001, mais demeurait en baisse dans 22 des 25 régions entre 1991 et 2001. Les augmentations les plus récentes ont eu lieu malgré l'absence générale d'améliorations dans les niveaux de service des transports en commun. En moyenne, les transports en commun représentent seulement 15 % des déplacements domicile-travail dans les 27 régions, et une part beaucoup moindre de tous les déplacements. La raison prédominante est le degré élevé d'attrait du véhicule personnel.
5. Créer un milieu où l'automobile peut jouer un rôle plus pondéré		Dans des régions ayant communiqué des données détaillées sur les parts modales, celle du véhicule personnel représente à peu près 70 % des déplacements totaux en périodes de pointe. À l'extérieur des secteurs centraux, les modes de déplacement durables — la marche, le vélo et les transports en commun — ne comptent que pour une petite portion de tous les déplacements quotidiens; ils semblent infaisables ou non efficaces en termes de temps ou de coût par rapport à l'utilisation de l'automobile.
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		La plupart des régions n'ont pu fournir que quelques données sur l'offre en matière de stationnement; les données concernant le prix du stationnement n'étaient pas demandées. Peu de municipalités ont rapporté des plafonnements ou des taxes/surcharges sur le stationnement pour encourager des modes plus efficaces de déplacement (l'imposition de taxes/surcharges sur le stationnement est interdite dans la plupart des provinces).

Principe de la Vision	Progrès	Analyse sur la base de l'Enquête sur les ITU de 2001 et les précédentes
7. Améliorer l'efficacité de la distribution des marchandises en milieu urbain		La plupart des régions ont rapporté un degré élevé de mise en place d'initiatives impliquant le transport des marchandises. Par analogie avec les tendances concernant les véhicules personnels, et en se basant sur les tendances en transport de marchandises connues d'autres sources, il semblerait qu'il y ait une tendance à une dépendance plus élevée sur les camions pour le transport urbain des marchandises. Cela pourrait impliquer une baisse de l'efficacité des transports urbains de marchandises à mesure que les camions subissent une congestion croissante.
8. Promouvoir les liens intermodaux et interréseaux		Seules les trois plus grandes régions et quelques autres ont rapporté avoir développé des terminaux de fret intermodaux. Du côté du transport des personnes, un manque significatif de progrès sur l'amélioration des parts modales des transports en commun, du vélo et de la marche pourrait indiquer que les connexions intermodales ne connaissent pas d'améliorations.
9. Promouvoir de nouvelles technologies qui améliorent la mobilité urbaine et contribuent à protéger l'environnement	 Émissions  Énergie	La plupart des régions ont indiqué un faible degré de mise en place d'initiatives pour encourager l'utilisation de carburants alternatifs et l'utilisation de véhicules économes en carburant dans les flottes municipales. Cependant, 8 des 18 régions ont des programmes de test des émissions en place. Les fortes augmentations de la consommation de carburant par personne, et les émissions de gaz à effet de serre qui en résultent, suggèrent que les améliorations dans l'efficacité des véhicules n'ont pas suivi le rythme de la demande. Les enquêtes n'ont pas suivi la question des émissions de polluants atmosphériques, qui ne sont pas directement reliés à la consommation de carburant, mais des données d'autres sources indiquent une tendance à la baisse de ces émissions.
10. Optimiser l'utilisation des réseaux existants de transport des personnes et des marchandises		Presque toutes les régions participant aux enquêtes de 1996 et de 2001 ont rapporté une augmentation du déploiement des initiatives relatives à l'optimisation du système routier, comprenant principalement des technologies de systèmes de transport intelligent (STI). Des données homogènes sur les voies-kilomètres totales par personne n'étaient disponibles que pour cinq régions; quatre ont rapporté une augmentation de cet indicateur, suggérant que l'utilisation des routes pourraient être devenue moins efficace, ou que la demande des véhicules et les besoins en route associés aient augmenté plus rapidement que la croissance de la population. Seules neuf régions ont rapporté avoir des voies réservées aux VOÉ.
11. Concevoir et exploiter des systèmes de transport que peuvent utiliser les handicapés		Toutes les régions enquêtées ont rapporté un degré élevé de déploiement des initiatives relatives aux besoins des usagers à mobilité réduite. Les régions urbaines participant aux enquêtes de 1996 et de 2001 ont rapporté une légère augmentation des initiatives pour les besoins de ces usagers.
12. S'assurer que les décisions en matière de transport urbain protègent et améliorent l'environnement		Seules quelques questions de l'enquête traitaient directement de la relation entre la prise de décisions en transport urbain et les impacts sur l'environnement. Prises dans l'ensemble, les tendances des parts modales, des émissions de GES, de la consommation d'énergie et de la possession de véhicules suggèrent que les décisions prise en matière de transport urbain n'ont pas entraîné d'améliorations significatives pour l'environnement.
13. Trouver de meilleurs moyens de financer les réseaux de transport urbain de demain		La communauté des transports fait valoir que des approches améliorées de financement des infrastructures urbaines de transport sont nécessaires, y compris un plus grand recours aux frais d'usagers et aux taxes dédiées aux transports. Quatre régions ont maintenant une certaine forme de taxe dédiée aux transports : Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal. Les six régions du Québec ont accès à une source de financement dédiée au transport en commun : un tarif annuel de 30 \$ sur l'immatriculation des véhicules personnels sur leur territoire.

Et à présent?

Les *Enquêtes sur les ITU* de l'Association des transports du Canada fournissent de précieuses informations aux responsables des principales régions urbaines du Canada. La couverture partielle ou totale des 27 régions principales facilite le benchmarking de leurs performances et permet de suivre les progrès réalisés relativement aux mesures favorisant des transports durables. Les *Enquêtes sur les ITU* présentent un portrait unique des aspects clés de l'évolution des transports au Canada.

Les données sur les transports et l'utilisation du sol sont des intrants fondamentaux à la prise de décisions de planification. Ceci n'est pas reflété dans les efforts de collecte de données dans les régions urbaines canadiennes. Par exemple, huit des 27 régions n'ont pas réalisé d'enquête (origine-destination) concernant les déplacements urbains au cours des vingt dernières années. Cinq autres régions s'appuient sur les enquêtes réalisées en 1996 ou avant. Seules quelques régions ont un programme d'enquêtes sur les déplacements à des intervalles raisonnables (par ex. tous les cinq ans). Le manque conséquent d'informations complètes et standardisées rend difficile le suivi de l'évolution dans les comportements de déplacement urbains. Sans ces données, les responsables ne peuvent développer de politiques précises pour répondre à l'évolution des besoins et promouvoir des habitudes de transport plus durables. Une recommandation clé de ce projet vise la promotion de pratiques de collectes systématiques et régulières de données, à tous les niveaux. On constate aussi un besoin de standardisation des méthodes de collecte et des indicateurs à travers le Canada pour en garantir la comparabilité.

L'état de la situation en matière des données n'est cependant pas complètement sombre. De nombreuses sources fournissent des informations à propos de l'aménagement et des transports dans les régions urbaines. Elles comprennent des données démographiques, des données sur l'immatriculation des véhicules, et sur les déplacements domicile-travail rassemblées par Statistique Canada, des statistiques sur l'exploitation du transport en commun de l'Association canadienne du transport urbain et des données sur les ventes d'essence recueillies pour Ressources naturelles Canada. Les *Enquêtes sur les ITU* ont fait bon usage de ces sources, qui devraient continuer à fournir des indicateurs de base sur l'évolution

des transports urbains. Elles ne sont cependant pas des substituts à une collecte régulière et systématique de données au niveau régional.

À mesure que les questions de transport urbain deviennent de plus en plus importantes à l'agenda des décideurs politiques, les données des *Enquêtes sur les ITU*, récentes et à venir, joueront un rôle plus important dans l'identification des enjeux importants dans l'analyse à la fois des problématiques et des solutions. Les données recueillies par les *Enquêtes sur les ITU* et d'autres mesures de performance peuvent aider à déterminer où et comment le financement des transports devrait être alloué.

Une recommandation finale concerne la reconnaissance des efforts des individus impliqués dans cette enquête. Les répondants ont sans aucun doute donné beaucoup de leur temps pour remplir les questionnaires, et dans certains cas bien au delà des exigences de leur emploi. Les municipalités et agences régionales devraient reconnaître les efforts de ces personnes et envisager des initiatives pour faciliter la collecte et la compilation de telles données dans leur organisation.



Annexe A :

Indicateurs clés
de l'utilisation du
sol et de gestion
des transports

Notes : Ajuster la largeur de la première colonne (ou réduire la police) de manière à montrer tout le texte


Description de l'indicateur	Toronto	Montréal	Vancouver	Ottawa- Gatineau	Calgary	Edmonton	Quebec	Winnipeg	Hamilton
Contexte									
Population de la région métropolitaine	4,682,897	3,426,350	1,986,965	1,063,664	951,395	937,845	682,348	671,274	662,401
Emploi dans la région métropolitaine	2,359,890	1,622,715	897,540	552,360	485,490	448,035	323,390	326,385	265,675
Population de la RUE	4,346,206	3,162,972	1,806,488	930,042	878,866	666,099	636,290	616,052	547,521
Superficie de la RUE (km ²)	2,281	2,228	1,317	1,116	702	670	1,021	419	419
Caractéristiques de l'occupation du sol									
Densité résidentielle de la RUE (personne/km ²)	1,905	1,420	1,372	833	1,252	994	623	1,471	1,305
Densité de l'emploi dans la RUE	984	692	639	469	662	525	302	747	536
Ratio de l'emploi et de la population dans le SC	3.18	1.94	1.25	2.27	3.43	6.35	1.24	2.55	1.58
Offre de transport									
Voies-km du réseau artériel et collecteur pour mille personnes de	2.99	1.91	1.95	4.00	5.00	6.58	2.94	2.79	7.08
Voies-km d'autoroutes pour mille personnes dans la RUE	0.69	0.99	0.49	0.50	1.48	1.33	1.49	0.19	0.14
Voies-km réservées aux VOÉ pour mille personnes dans la RUE	0.02	0.03	0.06	0.13	0.00	0.02	0.07	0.01	0.00
Voies-km cyclables pour mille personnes dans la RUE	0.14	0.29	0.59	0.55	0.92	0.53	0.43		0.28
Automobiles par personne dans la RUE	0.50	0.42	0.59	0.48	0.74	0.66	0.45	0.55	0.62
Sièges-km par personne du transport en commun en période de	0.67	0.67	1.59	0.83	1.01		0.75	0.47	
Sièges-km du transport en commun par personne sur 24h (RUE)	7.61	7.70	6.50	8.81	7.62		5.58	5.69	
Places de stationnement hors-rue par emploi dans le CV	0.16	0.14		0.16	0.48	1.18		0.53	0.21
Demande de transport									
Part modale du TEC en période de pointe du matin vers/depuis le	59%	53%	38%	33%	31%	27%	19%	33%	16%
Part modale du véhicule privé (conducteur + passager) en périod	33%	41%	46%	52%	53%	67%	65%	52%	70%
Part modale du véhicule privé (conducteur + passager) en périod	70%	62%	70%	66%	67%	72%	70%	70%	78%
Taux d'occupation du véhicule privé en période de pointe du mati	1.21	1.21	1.23	1.31	1.30	1.22	1.24	1.36	1.14
Taux d'occupation du véhicule privé en période de pointe du mati	1.21	1.24	1.28	1.18	1.35	1.42	1.23	1.18	1.18
Déplacements par personne par jour dans la RUE	0.17	0.19	0.20	0.21	0.32	0.32	0.28	0.14	0.17
Déplacements par personne (en 1h) en période de pointe du mat	2.09	2.48	2.85	3.10	3.60	3.77	2.64		2.38
Déplacements annuels en TEC par personne dans la RUE	116.7	138.8	71.2	109.9	86.6	66.3	62.2	62.7	40.7
Veh-km par personne pour un jour moyen, d'après les ventes d'e	27.2	21.5	21.6	26.5	28.5	27.0	23.2	25.0	30.3
<i>Date de l'enquête de demande des transports</i>	<i>2001</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>1995</i>	<i>2001</i>	<i>1994</i>	<i>2001</i>		<i>2001</i>
Performance du système de transport									
Distance domicile-travail moyenne dans la RUE	13.5	13.3	12.1	13.9	12.6	10.3	10.4	8.6	8.2
Blessés et décès annuels pour mille personnes dans la RUE	8.3	6.3	11.7	5.5	5.8	15.5	5.7	6.9	5.9
Consommation d'essence par personne dans la RUE (L/personn)	1,117	883	884	1,088	1,167	1,110	953	1,025	1,242
Consommation d'essence par déplacement dans la RUE (L/dépl)	1.46	0.97	0.85	0.96	0.89	0.81	0.99		1.43
Emissions de CO ₂ par personne dans la RUE (tonnes/an)	2,631	2,080	2,084	2,562	2,750	2,614	2,245	2,416	2,927
Coûts et financement du transport									
Dépenses routières totales par personne dans la RUE	\$176.92	\$243.76		\$298.15	\$276.15	\$226.57	\$275.30	\$45.78	
Dépenses en TEC totales par personne dans la RUE	\$351.03	\$355.99	\$300.67	\$260.69	\$332.82	\$234.00	\$166.20	\$147.71	\$104.37
Revenu de la boîte de perception/ Budget opérationnel et d'entreti	80%	45%	55%	57%	44%	45%	41%	59%	

Description de l'indicateur	London	Kitchener	Niagara	Halifax	Victoria	Windsor	Oshawa	Saskatoon	Regina
Contexte									
Population de la région métropolitaine	432,451	414,284	377,009	359,183	311,902	307,877	296,298	225,927	192,800
Emploi dans la région métropolitaine	195,785	205,665	158,825	172,200	142,245	139,225	103,885	104,990	95,695
Population de la RUE	334,755	387,309	274,435	273,087	292,519	226,087	226,464	193,374	171,627
Superficie de la RUE (km ²)	385	314	475	391	304	130	292	145	110
Caractéristiques de l'occupation du sol									
Densité résidentielle de la RUE (personne/km ²)	869	1,233	578	699	961	1,739	775	1,333	1,562
Densité de l'emploi dans la RUE	422	608	251	403	456	906	300	659	796
Ratio de l'emploi et de la population dans le SC	5.81	1.42	0.97	1.28	1.94	0.86	0.99	1.37	5.12
Offre de transport									
Voies-km du réseau artériel et collecteur pour mille personnes de		3.66	0.51	3.16	5.26		5.55		4.44
Voies-km d'autoroutes pour mille personnes dans la RUE	0.00	0.50	0.44	1.96	0.21		0.41		0.95
Voies-km réservées aux VOÉ pour mille personnes dans la RUE	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		0.00		0.06
Voies-km cyclables pour mille personnes dans la RUE	0.39	0.27		0.01	0.59	0.25	0.12		0.30
Automobiles par personne dans la RUE	0.59	0.61	0.64	0.58	0.62	0.70	0.59	0.65	0.71
Sièges-km par personne du transport en commun en période de	0.35	0.17				0.23	0.41		0.27
Sièges-km du transport en commun par personne sur 24h (RUE)	3.89	1.79		5.14		2.29	5.61		3.70
Places de stationnement hors-rue par emploi dans le CV	0.55	8.85		0.38	0.34	0.35	0.69		0.82
Demande de transport									
Part modale du TEC en période de pointe du matin vers/depuis le	10%	8%	3%		9%		7%		
Part modale du véhicule privé (conducteur + passager) en périod	82%	78%	84%		71%		87%		
Part modale du véhicule privé (conducteur + passager) en périod	78%	83%	84%	78%			82%		
Taux d'occupation du véhicule privé en période de pointe du mati	1.10	1.25	1.16		1.35		1.16		
Taux d'occupation du véhicule privé en période de pointe du mati	1.12	1.20	1.16	1.15			1.18		
Trajets par personne par jour dans la RUE	0.27	0.17					0.21		
Trajets par personne (en 1h) en période de pointe du matin dans	2.54	2.50	2.85				2.67		
Trajets annuels en TEC par personne dans la RUE	48.7	27.5	16.5	52.0	63.7	23.7	45.4	41.0	36.0
Veh-km par personne pour un jour moyen, d'après les ventes d'e	28.1	25.7	27.1	24.6	17.6	28.2	30.4	25.8	26.3
<i>Date de l'enquête de demande des transports</i>	<i>2002</i>	<i>2001</i>	<i>2001</i>		<i>2001</i>		<i>2001</i>		<i>1989</i>
Performance du système de transport									
Distance domicile-travail moyenne dans la RUE	5.4	10.2	5.5	6.3	8.7	6.1	19.9	4.8	4.5
Blessés et décès annuels pour mille personnes dans la RUE		4.3	3.6	9.4		4.6	5.4		7.0
Consommation d'essence par personne dans la RUE (L/personne)	1,152	1,053	1,113	1,008	723	1,157	1,248	1,060	1,078
Consommation d'essence par déplacement dans la RUE (L/dépl)	1.24	1.15	1.07				1.28		
Emissions de CO ₂ par personne dans la RUE (tonnes/an)	2,713	2,480	2,623	2,374	1,704	2,725	2,941	2,498	2,539
Coûts et financement du transport									
Dépenses routières totales par personne dans la RUE		\$86.64		\$189.12		\$98.46	\$151.84		\$158.27
Dépenses en TEC totales par personne dans la RUE	\$101.14	\$91.11		\$103.07	\$194.52	\$83.15	\$52.67		\$86.17
Revenu de la boîte de perception/ Budget opérationnel et d'entreti	81%	45%		70%	47%	60%	52%		35%

Description de l'indicateur	St. John's	Sudbury	Saguenay	Sherbrooke	Abbotsford	Kingston	Trois-Rivieres	Saint John	Thunder Bay
Contexte									
Population de la région métropolitaine	172,918	155,601	154,938	153,811	147,370	146,838	137,361	122,678	121,986
Emploi dans la région métropolitaine	76,080	63,005	62,290	68,780	50,620	69,060	57,855	51,590	52,780
Population de la RUE	122,496	82,284	139,759	139,388	115,711	100,402	122,395	88,767	109,016
Superficie de la RUE (km ²)	494	178	858	385	363	241	289	377	328
Caractéristiques de l'occupation du sol									
Densité résidentielle de la RUE (personne/km ²)	248	462	163	362	319	417	423	235	332
Densité de l'emploi dans la RUE	131	269	71	167	116	233	173	123	155
Ratio de l'emploi et de la population dans le SC	1.47	1.47	0.70	0.63	1.77	3.34	1.00	4.20	1.19
Offre de transport									
Voies-km du réseau artériel et collecteur pour mille personnes de		7.41	8.79	6.77		6.46	4.34		
Voies-km d'autoroutes pour mille personnes dans la RUE		0.00	0.63	1.46		0.00	1.99		
Voies-km réservées aux VOÉ pour mille personnes dans la RUE		0.00	0.00	0.00		0.00	0.00		
Voies-km cyclables pour mille personnes dans la RUE			0.80	0.24		0.01	0.61		
Automobiles par personne dans la RUE	0.60	0.65	0.60	0.48	0.57	0.61	0.53	0.52	0.74
Sièges-km par personne du transport en commun en période de		1.46	0.06	0.27			0.18		
Sièges-km du transport en commun par personne sur 24h (RUE)		4.77	4.06	3.26		2.62	2.52		
Places de stationnement hors-rue par emploi dans le CV				0.26		0.48			
Demande de transport									
Part modale du TEC en période de pointe du matin vers/depuis le				9%		3%	6%		
Part modale du véhicule privé (conducteur + passager) en périod				68%			79%		
Part modale du véhicule privé (conducteur + passager) en périod				71%			68%		
Taux d'occupation du véhicule privé en période de pointe du mati				1.25			1.18		
Taux d'occupation du véhicule privé en période de pointe du mati				1.23			1.20		
Déplacements par personne par jour dans la RUE				0.29			0.18		
Déplacements par personne (en 1h) en période de pointe du mat				2.96			1.99		
Déplacements annuels en TEC par personne dans la RUE	26.0	49.1	31.2	44.6	11.0	25.5	21.7	27.4	27.1
Veh-km par personne pour un jour moyen, d'après les ventes d'e	26.4	35.6	21.2	24.6	43.4	34.9	24.6	34.2	28.9
<i>Date de l'enquête de demande des transports</i>				2003		2002	2000		
Performance du système de transport									
Distance domicile-travail moyenne dans la RUE	5.4	6.5	4.7	11.9	7.7	6.2	6.9	7.0	4.7
Blessés et décès annuels pour mille personnes dans la RUE		5.3	6.2	7.7		3.4	6.5		
Consommation d'essence par personne dans la RUE (L/personne)	1,084	1,460	870	1,011	1,780	1,430	1,009	1,403	1,185
Consommation d'essence par déplacement dans la RUE (L/dépl)				0.94			1.39		
Emissions de CO ₂ par personne dans la RUE (tonnes/an)	2,555	3,439	2,049	2,381	4,193	3,370	2,376	3,306	2,793
Coûts et financement du transport									
Dépenses routières totales par personne dans la RUE		\$286.87	\$212.77	\$202.67		\$213.63	\$220.21		
Dépenses en TEC totales par personne dans la RUE			\$101.51	\$104.60		\$82.67	\$74.71		
Revenu de la boîte de perception/ Budget opérationnel et d'entreti		51%	32%	51%		44%	41%		

Annexe B :

Questionnaire de l'enquête



Indicateurs de transport urbains - Troisième étude

VOLET A

Gestion du transport et de l'utilisation du sol

Indications pour le Volet A

Cette section porte sur les mesures de gestion du transport et de l'utilisation du sol 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 considérées comme représentatives des progrès ou des "meilleures pratiques" à l'intérieur de la région urbaine. La description des exemples donnés n'a pas à être exhaustive; il s'agit plutôt de fournir une opportunité aux répondants de signaler les initiatives les plus marquantes.

Tel que noté dans les instructions, si vous devez composer avec plusieurs municipalités, vous devez chercher à fournir des réponses les plus représentatives de l'ensemble des municipalités composant votre RUE. Par exemple, si seulement une des municipalités a mis en application une initiative donnée, il faudrait alors cocher sous "Mise en place dans des cas ou des zones spécifiques."

Des exemples sont fournis à l'onglet suivant pour chaque mesure afin d'aider les répondants à caractériser les initiatives dans leur région. Il est recommandé d'imprimer le tableau des exemples et d'y référer pour les réponses apportées au Volet A.

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 / UTILISATION DU SOL		Indiquer quelle réponse correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)						
		Ne s'applique pas	N'est pas une priorité au moment	A l'étude	Des politiques ou normes ont été adoptées	Projets (pilotes) mis en oeuvre	Mise en application sur une partie du territoire	Mise en application sur l'ensemble du territoire
		Bas → Niveau de déploiement → Elevé						
(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"/>
(b) Densité et mixité accrues autour des nœuds 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"/>
(c) Densité et mixité accrues dans les corridors 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"/>
(d) 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"/>
(e) Intensification et ré-urbanisation des corridors 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"/>
(f) Normes reliant l'offre de transport en commun à des facteurs de densité		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(g) Ratio population/emploi approprié à l'échelle de la municipalité		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(h) Ratio population/emploi approprié à l'échelle du nœud / quartier		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(i) Encouragement du développement résidentiel dans/près du centre-ville		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(j) Taxation / 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"/>
Commentaires ou exemples:								

2 AMENAGEMENT URBAIN		Indiquer quelle réponse correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)						
		Ne s'applique pas	N'est pas une priorité au moment	A l'étude	Des politiques ou normes ont été adoptées	Projets (pilotes) mis en oeuvre	Mise en application sur une partie du territoire	Mise en application sur l'ensemble du territoire
		Bas → Niveau de déploiement → Elevé						
(a) Aménagement urbain favorisant le transport en commun (niveau macro)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(b) Aménagement immobilier favorisant le transport en commun (niveau micro)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(c) Conception des rues favorisant 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"/>
(d) Conception des rues favorisant les piétons		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(e) Mesures d'atténuation de la circulation (traffic calming)		<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 MARCHÉ		Indiquer quelle réponse correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)						
		Ne s'applique pas	N'est pas une priorité au moment	A l'étude	Des politiques ou normes ont été adoptées	Projets (pilotes) mis en oeuvre	Mise en application sur une partie du territoire	Mise en application sur l'ensemble du territoire
		Bas → Niveau de déploiement → Elevé						
(a) Équipements piétonniers améliorés		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(b) Installations adéquates pour les traverses de rues		<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 VELO		Indiquer quelle réponse correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)						
		Ne s'applique pas	N'est pas une priorité au moment	A l'étude	Des politiques ou normes ont été adoptées	Projets (pilotes) mis en oeuvre	Mise en application sur une partie du territoire	Mise en application sur l'ensemble du territoire
		Bas → Niveau de déploiement → Elevé						
(a) Réseau de voies cyclistes sur-rues		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(b) Réseau de voies cyclistes hors-rues		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(c) Stationnement sécuritaire pour les bicyclettes		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(d) Participation municipale sur comités aviseurs et de promotion du cyclisme		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(e) Installations pour cyclistes dans nouveaux développements immobiliers		<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 au moment	A l'étude	Des politiques ou normes ont été adoptées	Projets (pilotes) mis en oeuvre	Mise en application sur une partie du territoire	Mise en application sur l'ensemble du territoire
		Bas → Niveau de déploiement → Elevé						
(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) Arrêts à distance de marche raisonnable des résidences/zones d'emploi		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(d) Stationnements d'incitation (park'n'ride)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(e) Installations de débarquement et de ramassage des usagers (kiss'n'ride)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(f) Installations de stationnement des bicyclettes (bike'n'ride)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(g) Coordination intermunicipale 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"/>
(h) Coordination intermunicipale de la tarification		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(i) Services intégrés à l'échelle de la région		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(j) Programmes de sécurité pour le transport en commun		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(k) 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"/>
(l) Structures tarifaires et/ou rabais encourageant le transport en commun		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(m) Services d'information aux usagers		<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 au moment	A 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) Normes de stationnement reliées au niveau de service du T.C.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(b) Normes limitant le stationnement	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(c) Plafonnement de l'offre globale de stationnement	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(d) Tarification dissuasive des parkings publics pour les navetteurs	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(e) Mesures défavorisant l'utilisation des parkings privés par les navetteurs	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(f) Restriction du stationnement sur les artères aux périodes de pointe	<input checked="" 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 DU SYSTÈME ROUTIER	Indiquer quelle réponse correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)						
		Ne s'applique pas	N'est pas une priorité au moment	A 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) Reconnaissance des besoins de tous les usagers dans la planification	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(b) Considération de la capacité en termes de personnes et de véhicules	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(c) Voies à occupation élevée et mesures de promotion du covoiturage	<input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(e) Programmes d'amélioration géométrique des intersections	<input checked="" 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 checked="" 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 checked="" 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)						
		Ne s'applique pas	N'est pas une priorité au moment	A 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) Prise en compte du transport des marchandises dans la planification	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(b) Mécanisme de consultation avec l'industrie du transport des marchandises	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(c) Installation "hors-rues" pour le chargement/déchargement	<input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(e) Terminals intermodaux et/ou de centres de consolidation de marchandises	<input checked="" 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 au moment	A 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 checked="" 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 checked="" 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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(d) Trottoirs dénivélés aux intersections ou aux traverses piétonnières	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(e) Espaces de stationnement désignés pour les handicapés physiques	<input checked="" 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 checked="" 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)						
		Ne s'applique pas	N'est pas une priorité au moment	A 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) Carburants alternatifs pour les véhicules municipaux	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(b) Carburants alternatifs pour les véhicules de transport en commun	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(c) Véhicules à faible consommation de carburant pour les flottes municipales	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(d) Programme d'inspection/entretien des dispositifs anti-pollution	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(e) Processus d'évaluation environnementale pour les projets en transport	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(f) Évaluation environnementale pour l'aménagement/développement	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(g) Stratégie municipale pour la gestion de la demande en transport (GDT)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(h) Stratégie de GDT incluant des initiatives de tarification routière	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(i) Programmes de Centres de gestion des déplacements	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(j) Programmes GDT ciblés sur les employés du secteur public	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(k) Systèmes avancés d'information aux voyageurs	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(l) Cibles de réduction des gaz à effet de serre (GES)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaires ou exemples:								



Indicateurs de transport urbains - Troisième étude

VOLET B
FINANCEMENT DU TRANSPORT

Indications pour le Volet B

Le volet B du questionnaire porte sur les enjeux liés au financement du transport. Cinq questions sont posées sur deux pages.


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.

1	Quelles sources de revenus, parmi les suivantes, sont utilisées pour financer (directement ou indirectement) l'amélioration du système de transport et comment s'appliquent-elles ?	Si utilisée, comment s'applique-t-elle? (cocher toutes les réponses valides)						Si non utilisée, pourquoi? (cocher une seule réponse)				
		Placé dans un compte de revenus généraux	Appliqué au transport collectif local ou régional	Appliqué au réseau roulier municipal ou régional	Appliqué au réseau roulier supérieur (ex. provincial, fédéral)	Appliqué à d'autres améliorations du système de transport	A l'étude	Non requis	Pas d'autorité légale pour l'utiliser	Na pas été considéré	Non disponible pour la région	
Octroi/subvention fédéral/provincial												
(a)	Subvention/programme fédéral récurrent	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(b)	Subvention/programme provincial récurrent	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(c)	Octroi fédéral ponctuel	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(d)	Octroi provincial ponctuel	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Frais d'usager / taxes de stationnement / surcharges												
(e)	Surcharge sur les tarifs de stationnement public	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(f)	Taxe sur les revenus de stationnement privé	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(g)	Tarification des usagers du transport en commun	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(h)	Tarification routière/péage	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(i)	Taxe sur les carburants dédiée au transport	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(j)	Taxe sur l'enregistrement des véhicules	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxes locales / surtaxes												
(k)	Taxe foncière municipale	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(l)	Taxes locales dédiées sur carburants/émissions	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prélèvement sur le développement / récupération des coûts												
(m)	Prélèvement de partage des bénéfices sur le développement	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(n)	Prélèvement "au frontage" sur le développement	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(o)	Récupération des coûts liés aux nouveaux développements	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(p)	Autres (SVP décrire ci-après): <i>description de "autres" (ex. surtaxe sur l'eau)</i>	<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"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2	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 roulier municipal	Budget d'exploitation du système roulier 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)	Octroi/subvention fédéral/provincial					
(b)	Frais d'usager / taxes de stationnement / surcharges					
(c)	Taxes locales / surtaxes / etc.					
(d)	Prélèvement sur le développement / récupération des coûts					
Total :		100%	100%	100%	100%	100%

3 Est-ce que votre région procède à des études de rentabilité, analyses avantages-coûts ou analyses financières similaires dans ses études d'opportunité et/ou de priorisation des projets de transport ? Quel type d'analyse conduisez-vous ? Ces évaluations sont-elles toujours effectuées ou seulement pour des cas spécifiques ? (SVP expliquer brièvement.)

4 Y a-t-il eu pour votre région un exercice d'estimation des impacts de la congestion routière sur les coûts du transport collectif? Sur les coûts de l'usage de l'automobile? Sur les coûts du transport des marchandises? Si tel est le cas, décrivez brièvement ces démarches.



Indicateurs de transport urbains - Troisième étude

VOLET C

Données sur la socio-démographie et les transports

Indications pour le Volet C

Le Volet C du questionnaire s'intéresse aux données décrivant la socio-démographie et le système de transport, ainsi que son utilisation, pour quatre niveaux géographiques. Il est composé de 6 pages comptant 21 questions à multiple facettes. Dans certains cas, les données ont déjà été compilées à partir de sources d'information externes (ex.: Statistiques Canada). SVP vérifiez si celles-ci sont justes et signalez, le cas échéant, les écarts.

Les données recherchées visent l'année 2001. Si les données de 2001 ne sont pas disponibles pour certaines questions, veuillez fournir les données pour l'année la plus proche de celle-ci, 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 définis 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 Statistiques-Canada.

Définitions importantes

Veuillez préciser certains concepts relatifs aux données de transport que vous présentez:

Quelle est la définition temporelle de la :

période de pointe du matin (pointe AM) : (ex. 6h00 - 9h00)

période de pointe du soir (pointe PM) : (ex. 15h30 - 18h30)

Comment un déplacement est-il défini dans votre enquête Origine-Destination (le cas échéant) ?
(ex.: tout déplacement effectué par des personnes âgées de 11 ans et plus)

Comment les routes artérielles ou régionales sont-elles définies dans votre région ?

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

STRUCTURE URBAINE	ZONE	DONNÉE	AN	NOTES (SOURCES)
1 Superficie terrestre (km ²)	RMR	4,047	2001	Statistiques Canada
	RUE	2,088	2001	
	SC	21,32	2001	
	CV	4,48	2001	
2 Population résidente	RMR	3,426,350	2001	Statistiques Canada
	RUE	3,160,403	2001	
	SC	179,617	2001	
	CV	30,199	2001	
3 Emploi total (temps plein et temps partiel)	RMR		2001	Statistiques Canada
	RUE		2001	
	SC		2001	
	CV		2001	

L'OFFRE DE TRANSPORT	ZONE	DONNÉE	AN	NOTES (SOURCES)
4 Voies-kilomètres de routes (voies-km) (a) Voies-kilomètres de rues locales (b) Voies-km du réseau collecteur et artériel (c) Voies-km du réseau autoroutier (excluant VOE) (d) Voies-km réservées aux véhicules à occupation élevées (VOE), incluant autobus	RUE			
5 Voies et pistes cyclables (km) (a) Aménagées sur-rues (b) Aménagées hors-rues	RUE			
6 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			
7 Véhicules enregistrés (a) Véhicules de promenade (incluant voitures, fourgonnettes et camions légers) (b) Véhicules commerciaux légers (incluant voitures, fourgonnettes et camions légers) (c) Véhicules commerciaux lourds (camions)	RUE			Statistiques Canada
8 Places désignées de stationnement incitatif (park'n'ride)	RUE			
9 Places de stationnement hors-rues (a) propriété publique - accessibles au public (b) propriété privé - accessibles au public (c) espaces non disponibles au public	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. Si les données ne sont pas aisément disponibles pour chacune des périodes de la journée, une des deux sera suffisante.

UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT	ZONE	DONNÉE	AN	NOTES (SOURCES)
10 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 indiquées successivement pour les déplacements à destination du CV (excluant les internes) et pour tous les déplacements qui en originent. N'incluez pas les déplacements qui traversent le CV sans s'y arrêter. Si des données ne sont pas disponibles, fournissez une estimation.</i>	Se destinant à la zone (excluant internes)	Originant de la zone (incluant internes)		
(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 :	CV			
			100%	
Nombre total de déplacements en période de pointe AM :				
(b) Partage modal durant la période de pointe PM [%] - conducteur de véhicule privé - passager de véhicule privé - transport en commun - autobus scolaire - vélo - marche à pied	CV			

UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT (suite)	ZONE	DONNÉE	AN	NOTES (SOURCES)
11 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>				
(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 : Nombre total de déplacements période de pointe AM :	RUE			
(b) Partage modal durant la période de pointe PM [%] - conducteur de véhicule privé - passager de véhicule privé - transport en commun - autobus scolaire - vélo - marche à pied - autre (taxi, motocyclette, etc.) Total : Nombre total de déplacements période de pointe PM :	RUE			
(c) Partage modal sur 24 heures [%] - conducteur de véhicule privé - passager de véhicule privé - transport en commun - autobus scolaire - vélo - marche à pied - autre (taxi, motocyclette, etc.) Total : Nombre total de déplacements (24 heures) :	RUE			
12 Achalandages - Transport en commun <i>Note : Un "passage" représente un déplacement pour lequel un tarif simple a été payé.</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			

Note : Pour les questions 13 et 14, le pourcentage des véhicules commerciaux est calculé sur la base des véhicules-km. Si ce n'est pas possible, ce pourcentage peut être calculé comme une moyenne estimée à partir de comptages classifiés du trafic. Ces pourcentages sont exprimés par rapport au total du trafic véhiculaire.

UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT (suite)	ZONE	DONNÉE	AN	NOTES (SOURCE)
<i>Note : Ces deux 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, SVP communiquer avec l'équipe-ressource du projet.</i>				
13 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 (d) Véh-km pour 24 heures - Véhicules commerciaux/lourds	ZUE			
14 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 (d) Véh-km pour 24 heures - Véhicules commerciaux/lourds	ZUE			

PERFORMANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT	ZONE	DONNÉE	AN	NOTES (SOURCE)
15 Trajets domicile-travail <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> (a) Longueur moyenne déplacements domicile-travail (km) (b) Distance moyenne entre lieux de résidence et travail (km)	RUE			
16 Accidents de la route - Décès et blessés par année (a) Blessés (b) Décès	RUE			
17 Émissions annuelles de gaz à effet de serre (GES) associées au transport (tonnes)	ZUE			

COÛTS ET FINANCEMENT DU TRANSPORT	ZONE	DONNÉE	AN	NOTES (SOURCES)
18 Budget routier annuel au niveau municipal et régional (a) Budget annuel en capital (incluant réfections majeures) (b) Budget annuel d'exploitation et d'entretien	RUE			
19 Budget routier annuel au niveau provincial (a) Budget annuel en capital (incluant réfections majeures)	RUE			

Annexe C : Réponses à l'enquête

**VOLET A – ÉTAT DES INITIATIVES EN MATIÈRE D'UTILISATION
DU SOL ET DE TRANSPORT**

	Toronto	Montréal	Vancouver	Ottawa-Gatineau	Calgary	Edmonton	Québec	Winnipeg	Hamilton	London	Kitchener-Waterloo	St. Catharines-Niagara	Halifax	Victoria	Windsor	Oshawa	Regina	St John's	Sudbury	Saguenay	Sherbrooke	Abbotsford	Kingston	Trois-Rivières
1 Structure urbaine / Utilisation du sol																								
a. Plan intégré de transport et d'aménagement à long terme	5	2	5	6	6	6	2	3	2		3	6	2	2	3	3	6		2	1	5		2	5
b. Densité et mixité accrues autour des nœuds de transport en commun	5	5	5	6	3	5	5	2	3		3	3	2	5		3	3		5	1			2	5
c. Densité et mixité accrues dans les corridors de transport en commun	5	3	5	3	3	1	6	2	3		3	3	2	3		3	3		5	1	1		2	5
d. Limitation du développement urbain à des zones désignées	5	2	6	3	6	1	5	3	3		6	6	2	3		6	1	1	3	3	6		2	5
e. Intensification et ré-urbanisation des corridors de transport en commun	5	2	4	3	5	1	4	2	3	3	3	2	2	3		3	3		3	1	1		2	
f. Normes reliant l'offre de transport en commun à des facteurs de densité	5	4	3	6		6	5	5	3	5	3	2	1	3		2	2		6	1			2	
g. Ratio population/emploi approprié à l'échelle de la municipalité	3	1	2	5	3	1	2		3	3		2	2	3		3	1			1	1		2	
h. Ratio population/emploi approprié à l'échelle du nœud / quartier	3		2	5	3	1	2			3		2	2	3		2	1			1			2	
i. Encouragement du développement résidentiel dans/près du centre-ville	5	6	5	5	6	6	5	5	5	3	5	6	3	3	2	3	6	3	5	5	1		2	5
j. Taxation / mesures incitatives pour un développement mixte et compact	6	5	2	3	1	2	2	2	5	1		3	2	3		2	5	1	5	1	5		5	5
<i>score cumulatif (moyenne des réponses de cette catégorie)</i>	4.7	3.3	3.9	4.5	3.9	6.0	3.8	3.0	3.3	3.0	3.7	3.5	2.0	3.1	2.5	3.0	3.1	1.7	4.3	1.6	2.9		2.3	5.0
2 Aménagement urbain																								
a. Aménagement urbain favorisant le transport en commun (niveau macro)	5	5	5	5	6	6	6	5	3	5	5	2	3	3	1	2	2		2	1	5		2	5
b. Aménagement immobilier favorisant le transport en commun (niveau micro)	5	5	5	6	6	5	6	5	3	6	5	2	3	3	5	2	2		2	1	5		2	5
c. Conception des rues favorisant l'utilisation de la bicyclette	5	2	5	6	5	5	5	5	5	5	5	6	3	3	3	2	5		3	4	5		2	5
d. Conception des rues favorisant les piétons	5	5	2	6	5	5	6	5	5	5	5	3	3	3	3	2	6		5	1	6		5	5
e. Mesures d'atténuation de la circulation (traffic calming)	5	5	5	5	5		5	5	5	5		5	4	3	2	4	5		2	4	5	4	2	5
<i>score cumulatif</i>	5.0	4.4	4.4	5.6	5.4	5.0	5.6	5.0	4.2	5.2	5.0	3.6	3.2	3.0	2.8	2.4	4.0		2.8	2.2	5.2	4.0	2.6	5.0
3 Marche																								
a. Équipements piétonniers améliorés	5	5	3	5	5	5	5	5	6	1	1	6	3	3	3	3	5	1	5	1	1	5	4	1
b. Installations adéquates pour les traverses de rues	5	4	3	5	5	6	5	6	2	6	5	6	5	3	5	5	6	3	5	5	5	6	2	2
<i>score cumulatif</i>	5.0	4.5	3.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.5	4.0	3.5	3.0	6.0	4.0	3.0	4.0	4.0	5.5	2.0	5.0	3.0	3.0	5.5	3.0	1.5

1 = n'est pas une priorité pour le moment; 2 = à l'étude; 3 = politiques ou normes ont été adoptées; 4 = projet(s) pilote(s) mis en œuvre;
5 = mise en application sur une partie du territoire; 6 = application sur l'ensemble du territoire

	Toronto	Montréal	Vancouver	Ottawa-Gatineau	Calgary	Edmonton	Québec	Winnipeg	Hamilton	London	Kitchener-Waterloo	St. Catharines-Niagara	Halifax	Victoria	Windsor	Oshawa	Regina	St John's	Sudbury	Sequenay	Sherbrooke	Abbotsford	Kingston	Trois-Rivières
4 Vélo																								
a. Réseau de voies cyclistes sur-rues	5	6	6	6	5	5	5	6	5	5	6	6	4	3	6	3	5		5	5	5	5	2	5
b. Réseau de voies cyclistes hors-rues	5	5	6	6	6	5	5	5	6	6	6	5	4	3	6	5	6		5	5	1	2	2	5
c. Stationnement sécuritaire pour les bicyclettes	5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	2	1	4	3	3	1	6		1	1	1	1	2	2
d. Participation municipale sur comités aviseurs et de promotion du cyclisme	5	5	6	6	5	6	6	6	6	6	6	6	6	3	6	5	6		2	6	1	5	2	5
e. Installations pour cyclistes dans nouveaux développements immobiliers	5	2	3	6	1	5	1	5	5	2	2	2	3	3	3	3	5		5	1	1	1	2	2
<i>score cumulatif</i>	5.0	4.6	5.2	5.8	4.4	5.0	4.4	5.4	5.0	4.6	4.4	4.0	4.2	3.0	4.8	3.4	5.6		3.6	3.6	1.8	2.8	2.0	3.8
5 Transport en commun																								
a. Voies réservées aux autobus ou aux véhicules à haute occupation	5	5	5	5	4	5	5	5	2	3	2	2	5		1	2	6			5	5	1	2	2
b. Autres mesures prioritaires au transport en commun	5	5	5	6	5	5	5	5	2	2	3	2	5	3	5	2	2			1	1	1	2	5
c. Arrêts à distance de marche raisonnable des résidences/zones d'emploi	5	6	6	6	5	6	6	6		5	6	1	3	3	3	3	6	3	3	3	3	5	6	6
d. Stationnements d'incitation (park'n'ride)	5	6	5	6	5	5	5	6		1	2		6	3	2	5						1	2	2
e. Installations de débarquement et de ramassage des usagers (kiss'n'ride)	5	5	5	6	5	5	1	5		1	2		6		5	5		3				4	5	5
f. Installations de stationnement des bicyclettes (bike'n'ride)	5	5	5	5	5	5	2	5	3	1	6		1	3	4	2	1			1		1	2	1
g. Coordination intermunicipale des services de transport en commun	5	5	6	6	5	6	2				6	5		3	2	2		3			5	6	6	
h. Coordination intermunicipale de la tarification	5	6	6	6	5	6	4				6	2		3	2	5		3			5	6	6	
i. Services intégrés à l'échelle de la région	2	5	6	6	5	6	2				6	2	6	3	2	2		3	4			1	6	
j. Programmes de sécurité pour le transport en commun	5	5	6	6	5	6	2	6		1	3	1	5	3	3	1	6		4	5	6	1	6	6
k. Intégration du transport en commun urbain avec les services interurbains	5	5	5	5	5	1	1	2		1	4	2	1	3	2	5			4	6		1	5	
l. Structures tarifaires et/ou rabais encourageant le transport en commun	5	6	6	6	5	6	6	6		5	2	2	1	3	4	2	5		5	6	2	6	5	6
m. Services d'information aux usagers	2	5	6	6	5	6	6	6		4	6	1	6	3	6	2	5	3	5	6	6	6	5	6
<i>score cumulatif</i>	4.5	5.3	5.5	5.8	4.9		3.6	5.2	2.3	2.4	4.2	2.0	4.1	3.0	3.2	2.9	4.4	3.0	4.2	4.1	4.1	3.1	4.5	4.3

1 = n'est pas une priorité pour le moment; 2 = à l'étude; 3 = politiques ou normes ont été adoptées; 4 = projet(s) pilote(s) mis en œuvre;
5 = mise en application sur une partie du territoire; 6 = application sur l'ensemble du territoire

	Toronto	Montréal	Vancouver	Ottawa-Gatineau	Calgary	Edmonton	Québec	Winnipeg	Hamilton	London	Kitchener-Waterloo	St. Catharines-Niagara	Halifax	Victoria	Windsor	Oshawa	Regina	St. John's	Sudbury	Saguenay	Sherbrooke	Abbotsford	Kingston	Trois-Rivières
6 Stationnement																								
a. Normes de stationnement reliées au niveau de service du T.C.	2	5	2	5	3	5	1	1	2	4		1	5	1	2	1	3		5	1		1		
b. Normes limitant le stationnement	3	2	2	2	3	5	2	1	2	1		3	1	1	2	1	1			1		6		2
c. Plafonnement de l'offre globale de stationnement	2	2	2	4		1	1	2		1		2	5	1	2	1	1			1	5		2	2
d. Tarification dissuasive des parkings publics pour les navetteurs	5	1	5	4		1	1	1		1		1	1	5		1	1			1			2	
e. Mesures défavorisant l'utilisation des parkings privés par les navetteurs	2	1	2	4		1	1	1		1			1			1				1			1	
f. Restriction du stationnement sur les artères aux périodes de pointe	6	6	5	6	3	6	5	6	3	5	6	3	5	5	5	5	6				1		6	
<i>score cumulatif</i>	3.3	2.8	3.0	4.2	3.0	5.0	1.8	2.0	2.3	2.2	6.0	2.0	3.0	2.6	2.8	1.7	2.4		5.0	1.0	5.0	4.3	1.7	2.0
7 Optimisation du système routier																								
a. Reconnaissance des besoins de tous les usagers dans la planification	5	5	5	6	3	6	5	3		6	6	6	2	3	6	3	6		6	3	2	5	3	5
b. Considération de la capacité en termes de personnes et de véhicules	5	5	5	5	2	6	2	2		2	2	1	2	2	1	2	1			3	1	1	1	
c. Voies à occupation élevée et mesures de promotion du covoiturage	5	4	5	5	6	1	2	2		2	4		2		1	2	1		1	1	1	1	2	
d. Programmes de gestion du système routier	5	5	2	5	5	5	5	6		2	6	2	2	3	1	2	1	3		2	1	1	2	
e. Programmes d'amélioration géométrique des intersections	5	3	5	6	5	6	5	6		5	6	6	5	3	6	6	6	5	5	2	6	6	5	5
f. Contrôle en temps réel et coordination des feux de circulation	5	2	5	6	4	4	5	5		4	6	6	6	5		6	6	5	5	5	5	5	5	5
g. Système de gestion des incidents/accidents	5	5	2	5	3	5	5	1		2	5	6	2	3	5	2	1	1		1	1	1	2	
<i>score cumulatif</i>	5.0	4.1	4.1	5.4	4.0	6.0	4.1	3.6		3.3	5.0	4.5	3.0	3.2	3.3	3.3	3.1	3.5	4.3	2.4	2.4	2.9	2.9	5.0
8 Transport des marchandises																								
a. Prise en compte du transport des marchandises dans la planification	5	2	5	6	4	6	3	5	6	2	2		1	3	6	2	1	5	6	2	1	1	2	
b. Mécanisme de consultation avec l'industrie du transport des marchandises	5	6	5	5	5	6	1	5	5	2	5		2	3		2	1	5	6	2	1	1	2	
c. Installation "hors-rues" pour le chargement/déchargement	5	5	5	6	4	6	5	6		3	3		1	3	3	6	5	3	6	5	3	6	2	5
d. Identification d'un réseau spécifique pour le camionnage	5	5	6	6	3	6	5	6	6	3	6		6	3	6	2	6	5	6	2	6	1	2	6
e. Terminaux intermodaux et/ou de centres de consolidation de marchandises	5	5	5	3	4	6	5	5		1	5		1	5	2	2	1		1	5	1	1	2	
<i>score cumulatif</i>	5.0	4.6	5.2	5.2	4.0	5.0	3.8	5.4	5.7	2.2	4.2		2.2	3.4	4.3	2.8	2.8	4.5	5.0	3.2	2.4	2.0	2.0	5.5

1 = n'est pas une priorité pour le moment; 2 = à l'étude; 3 = politiques ou normes ont été adoptées; 4 = projet(s) pilote(s) mis en œuvre;
5 = mise en application sur une partie du territoire; 6 = application sur l'ensemble du territoire

	Toronto	Montréal	Vancouver	Ottawa-Gatineau	Calgary	Edmonton	Québec	Winnipeg	Hamilton	London	Kitchener-Waterloo	St. Catharines-Niagara	Halifax	Victoria	Windsor	Oshawa	Regina	St John's	Sudbury	Sequenay	Sherbrooke	Abbotsford	Kingston	Trois-Rivières
9 Besoins des usagers particuliers																								
a. Véhicules de transport collectif accessibles aux handicapés physiques	6	5	6	6	6	6	5	6		5	6	2	6	3	6	6	5	6	5	6	5	6	5	6
b. Arrêts/stations de transport en commun accessibles aux handicapés	6	5	6	6	6	6	5	6		5	5	2	5	3	6	3	5	1	6	1	1	6	2	
c. Services de transport adapté pour les besoins particuliers	6	6	6	6	6	6	6	6		6	5	2	6	3	6	6	6	6	6	6		6	6	6
d. Trottoirs dénivelés aux intersections ou aux traverses piétonnières	6	5	6	5	6	6	5	6	6	6	6	2	6	3	6	6	6	6	5	6	6	6	5	5
e. Espaces de stationnement désignés pour les handicapés physiques	6	6	6	6	6	6	6	6		6	6	2	6	3	6	6	6	6	6	6	6	6	5	6
f. Signalisation piétonnière audible	5	4	5	5	5	5	5	6	5	4	6	3	5	3	1	1	5	5	5	1	5	5	2	5
<i>score cumulatif</i>	5.8	5.2	5.8	5.7	5.8	5.0	5.3	6.0	5.5	5.3	5.7	2.2	5.7	3.0	5.2	4.7	5.5	5.0	5.5	4.3	4.6	5.8	4.2	5.6
10 Energie, environnement et gestion de la demande en transport																								
a. Carburants alternatifs pour les véhicules municipaux	4	4	1	5	2	5	5	5		5	4	1	1	3	5	2	5		2	1		4		
b. Carburants alternatifs pour les véhicules de transport en commun	4	2	1	5	2	4	1	2		5	5		2		5	2	5	1	4	1		1	4	1
c. Véhicules à faible consommation de carburant pour les flottes municipales	5	5	1	2	2	6	2	2		1	5	1	1	3	5	2	1	1	2	1	5	4		
d. Programme d'inspection/entretien des dispositifs anti-pollution	5	1	6	5		1	5	2		2	3	6	1		6	6	5	3	2	1	2	6	3	
e. Processus d'évaluation environnementale pour les projets en transport	6	6	6	6	6	5	2	3		6	6	1	1		5	6	5		5	1	6	1		
f. Évaluation environnementale pour l'aménagement/développement	5	2	6	6	6	5	6	3		6	3	6	1	3		6	6	1	5	1	2	5		
g. Stratégie municipale pour la gestion de la demande en transport (GDT)	3	3	3	3	5	1	4	2		5	6	2	2	5	5	2	1	1	2	1	1	1	2	
h. Stratégie de GDT incluant des initiatives de tarification routière	2	1	3	2	1	1	1	2		1	1	2	2	2		2	1			1	1	1	2	
i. Programmes de Centres de gestion des déplacements	5	4	5	2	1	1	2	1		2	1	2		2		2	1			1	1	1	2	
j. Programmes GDT ciblés sur les employés du secteur public	5	1	5	2	5	1	5	2		1	3	1	2	2	2	2	1			1	1	1	2	
k. Systèmes avancés d'information aux voyageurs	2	4	4	5	3	2	2	1		1	1	2			5	2	1			1	1	1	2	
l. Cibles de réduction des gaz à effet de serre (GES)	2	2	2	5	6	6	2	2		1	2	1	3	2			6	2	2	1	1	1	1	
<i>score cumulatif</i>	4.0	2.9	3.6	4.0	3.5	5.0	3.1	2.3		3.0	3.3	2.3	1.6	2.8	4.8	3.1	3.2	1.5	3.0	1.0	2.1	2.3	2.3	1.0

1 = n'est pas une priorité pour le moment; 2 = à l'étude; 3 = politiques ou normes ont été adoptées; 4 = projet(s) pilote(s) mis en œuvre;
5 = mise en application sur une partie du territoire; 6 = application sur l'ensemble du territoire

VOLET B – FINANCEMENT DES TRANSPORTS

Sources de financement (%)	Toronto	Montréal	Vancouver	Ottawa	Gatineau	Calgary	Edmonton	Québec	Winnipeg	Hamilton	London	Kitchener-Waterloo	St. Catharines-Niagara	Halifax	Victoria	Windsor	Oshawa	Regina	St. John's	Sudbury	Seguway	Sherbrooke	Abbotsford	Kingston	Trois-Rivières
Dépenses en capital pour le système routier municipal																									
a Subvention provinciale	0	4	15	0	5	0	0	6	20	0	0	15	0	0	0	0	3	17			16	3	0	0	8
b Frais d'utilisateur / taxes de stationnement / surc	29	0	0	0	0	63	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0
c Taxes locales	70	94	10	73	95	31	49	94	80	97	43	60	95	100	95	99	57	68			83	89	25	90	92
d Prélèvement sur le développement / récupération des coûts	1	2	75	27	0	6	7	0	0	3	57	25	6	0	5	1	40	15			0	8	75	10	0
Budget d'exploitation du système routier municipal																									
a Subvention provinciale	0	2	15	0	2	0	0	2	0		0	0	0	0		0	0	0			2	4	0	0	0
b Frais d'utilisateur / taxes de stationnement / surc	21	0	0	20	0	0	8	0	0		0	0	5	0		0	0	1			0	0	0	4	0
c Taxes locales	79	96	85	80	98	100	92	91	100	100	100	100	95	100		100	92	99			97	96	100	97	91
d Prélèvement sur le développement / récupération des coûts	0	2	0	0	0	0	0	7	0		0	0	0	0		0	8	0			1	0	0	0	9
Dépenses en capital pour le système de transport en commun																									
a Subvention provinciale	0	88	50	15	100	0	4	63	40		0	25		0	30	33	0	11			33	50		20	57
b Frais d'utilisateur / taxes de stationnement / surc	0	0	40	0	0	63	43	0	40		75	0		0	35	0	0	17			33	28		0	0
c Taxes locales	100	12	10	80	0	31	53	37	20		25	65		100	35	67	3	72			34	22		80	43
d Prélèvement sur le développement / récupération des coûts	0	0	0	5	0	6	0	0	0		0	10		0	0	0	97	0			0	0		0	0
Budget d'exploitation du système de transport en commun																									
a Subvention provinciale	0	4	0	0	28	0	0	7	20		0	0		0	0	0	0	0			33	28	50	15	8
b Frais d'utilisateur / taxes de stationnement / surc	85	46	50	55	72	45	46	48	50		69	35		70	0	63	55	38			33	41	10	43	43
c Taxes locales	15	50	50	45	0	55	54	43	30		31	65		30	0	37	45	62			34	31	40	42	49
d Prélèvement sur le développement / récupération des coûts	0	0	0	0	0	0	0	2	0		0	0		0	0	0		0			0	0	0	0	0
Autres dépenses en transport																									
a Subvention provinciale		4				0					0	0		0		0	0					0			0
b Frais d'utilisateur / taxes de stationnement / surc		0				63					0	25		0		0	0					0			39
c Taxes locales		94				31					100	75		100		0	0					100			61
d Prélèvement sur le développement / récupération des coûts		2				6					0	0		0		0	0					0			0

VOLET C - UTILISATION DU SOL ET TRANSPORT

	ZONE	Toronto	Montréal	Vancouver	Ottawa- Gatineau	Calgary	Edmonton	Québec	Winnipeg	Hamilton
Structure urbaine										
1 Superficie terrestre (km ²)*	RMR	5,903	4,047	2,879	5,318	5,083	9,419	3,154	4,151	1,372
	RUE	2,281	2,228	1,317	1,116	702	670	1,021	419	419
	SC	17.29	21.74	26.36	14.48	7.53	2.11	30.12	6.86	2.04
	CV	5.87	4.49	4.42	2.98	2.22	2.11	4.46	2.12	2.04
2 Population résidente*	RMR	4,682,897	3,426,350	1,986,965	1,063,664	951,395	937,845	682,348	671,274	662,401
	RUE	4,346,206	3,162,972	1,806,488	930,042	878,866	666,099	636,290	616,052	547,521
	SC	131,363	179,617	177,129	65,752	38,152	5,037	97,952	29,215	13,613
	CV	52,432	30,199	31,708	7,786	8,429	5,037	22,284	11,899	13,613
3 Emploi total (temps plein et temps partiel)*	RMR	2,359,890	1,622,715	897,540	552,360	485,490	448,035	323,390	326,385	265,675
	RUE	2,245,710	1,540,710	841,680	523,760	464,720	351,770	308,505	312,940	224,645
	SC	418,100	348,560	220,610	148,975	130,730	31,985	121,000	74,530	21,565
	CV	322,660	224,200	94,800	96,940	92,090	31,985	46,970	40,850	21,565
Offre de transport										
4 Voies-kilomètres de routes [voies-km]										
a Voies-kilomètres de rues locales	RUE	12,630	19,451	5,368	7,160	7,040	3,559	5,553	5,030	2,082
b Voies-km du réseau collecteur et artériel	RUE	13,000	6,039	3,524	3,722	4,390	4,384	1,869	1,720	3,876
b Voies-km du réseau collecteur	RUE	1,800	3,454	1,607		2,530	1,671	477		
b Voies-km du réseau artériel	RUE	11,200	2,585	1,917		1,860	2,713	1,392		
c Voies-km du réseau autoroutier (excluant VOE)	RUE	3,000	3,131	891	463	1,300	884	948	120	74
d Voies-km réservées aux véhicules à occupation élevée (VOE), incluant autobus	RUE	87	97	110	117	2.3	11	46.4	8	0
5 Voies et pistes cyclables (km)										
a Aménagées sur-rues	RUE	130	350		192	260	140	111		84.1
b Aménagées hors-rues	RUE	470	560		319	550	213	161		70.8
6 Offre de transport collectif (en sièges-km)										
a Période de pointe AM (par heure)	RUE	2,899,433	2,133,000	2,868,000	769,180	889,050		477,500	291,947	
b Période de pointe PM (par heure)	RUE	2,691,967	1,950,000	2,946,000	750,506	890,100		424,000	291,287	
c Offre totale sur 24 heures	RUE	33,088,700	24,360,000	11,736,000	8,193,319	6,696,800		3,550,000	3,507,800	
7 Véhicules enregistrés*	RUE	2,163,646	1,343,551	1,060,624	447,842	651,840	442,383	286,196	341,770	339,611
Véhicules légers*	RUE	2,105,420	1,316,777	1,029,301	439,630	622,138	420,605	280,205	330,750	330,896
Véhicules lourds*	RUE	58,226	26,774	31,323	8,212	29,702	21,778	5,991	11,020	8,715
8 Places désignées de stationnement incitatif (park'n'ride)		43,394	18,729	7,209	3,854	10,900	2,600	950	240	0
9 Places de stationnement hors-rues										
a propriété publique - accessibles au public	CV	6,000	2,443		8,498	1,900	1,800			4,570
b propriété privée - accessibles au public	CV	32,700	24,168		5,411	10,300	23,000		15,500	
c espaces non disponibles au public	CV	13,000	4,461		1,430	32,400	12,900		6,200	

* Données de Statistiques Canada, décrites dans l'annexe D

	ZONE	London	Kitchener - Waterloo	St. Catharines - Niagara	Halifax	Victoria	Windsor	Oshawa	Saskatoon	Regina
Structure urbaine										
1 Superficie terrestre (km ²)*	RMR	2,333	827	1,406	5,496	695	1,023	903	5,192	3,408
	RUE	385	314	475	391	304	130	292	145	110
	SC	1.91	15.30	18.00	19.00	5.79	4.63	5.94	2.11	1.10
	CV	1.91	3.71	4.28	1.14	1.87	1.84	2.87	2.11	0.51
2 Population résidente*	RMR	432,451	414,284	377,009	359,183	311,902	307,877	296,298	225,927	192,800
	RUE	334,755	387,309	274,435	273,087	292,519	226,087	226,464	193,374	171,627
	SC	4,066	35,176	38,323	61,209	23,518	23,655	18,619	4,441	4,047
	CV	4,066	8,613	7,079	4,004	5,956	9,661	8,903	4,441	558
3 Emploi total (temps plein et temps partiel)*	RMR	195,785	205,665	158,825	172,200	142,245	139,225	103,885	104,990	95,695
	RUE	162,580	190,880	119,430	157,475	138,735	117,835	87,755	95,650	87,490
	SC	23,630	50,030	37,195	78,200	45,720	20,410	18,435	6,075	20,730
	CV	23,630	22,990	20,865	27,640	29,480	14,175	14,235	6,075	14,010
Offre de transport										
4 Voies-kilomètres de routes [voies-km]										
a Voies-kilomètres de rues locales	RUE			1,160	2,053		425	1,308		1,134
b Voies-km du réseau collecteur et artériel	RUE		1,416	140	862	1,540		1,256		762
b Voies-km du réseau collecteur	RUE							269		
b Voies-km du réseau artériel	RUE							987		
c Voies-km du réseau autoroutier (excluant VOE)	RUE	0	192	120	536	60		94		163
d Voies-km réservées aux véhicules à occupation élevée (VOE), incluant autobus	RUE	0	0	0	0	0		0		10.7
5 Voies et pistes cyclables (km)										
a Aménagées sur-rues	RUE	100			0.7	112	17	0		18
b Aménagées hors-rues	RUE	30			2.3	62	40	28		34
6 Offre de transport collectif (en sièges-km)										
a Période de pointe AM (par heure)	RUE	117,806	66,666				52,890	92,839		46,251
b Période de pointe PM (par heure)	RUE	119,422	73,333				33,739	93,894		169,760
c Offre totale sur 24 heures	RUE	1,301,742	692,000		1,404,000		518,735	1,271,056		635,784
7 Véhicules enregistrés*	RUE	196,025	236,800	174,920	157,821	180,164	157,216	133,185	125,948	121,533
Véhicules légers*	RUE	191,140	229,029	171,400	152,030	176,275	153,870	130,813	120,625	116,258
Véhicules lourds*	RUE	4,885	7,771	3,520	5,791	3,889	3,346	2,372	5,323	5,275
8 Places désignées de stationnement incitatif (park'n'ride)		0	0	0	835	300	0	3,545		
9 Places de stationnement hors-rues										
a propriété publique - accessibles au public	CV	4,117	203,550		1,955	3,000	4,900	1,539		46
b propriété privée - accessibles au public	CV	2,456			1,132	6,000		6,286		5,052
c espaces non disponibles au public	CV	6,523			7,339	1,000		1,981		6,336

* Données de Statistiques Canada, décrites dans l'annexe D

	ZONE	St John's	Sudbury	Saguenay	Sherbrooke	Abbotsford	Kingston	Trois-Rivières	Saint John	Thunder Bay
Structure urbaine										
1 Superficie terrestre (km ²)*	RMR	805	3,536	1,754	1,108	626	1,907	880	3,360	2,548
	RUE	494	178	858	385	363	241	289	377	328
	SC	1.64	4.60	13.85	14.34	2.19	1.83	13.09	0.83	3.16
	CV	1.64	1.47	2.22	1.46	2.19	1.83	3.88	0.83	3.16
2 Population résidente*	RMR	172,918	155,601	154,938	153,811	147,370	146,838	137,361	122,678	121,986
	RUE	122,496	82,284	139,759	139,388	115,711	100,402	122,395	88,767	109,016
	SC	5,970	9,335	30,325	33,981	5,223	4,237	21,400	2,027	7,291
	CV	5,970	2,066	5,869	3,830	5,223	4,237	5,704	2,027	7,291
3 Emploi total (temps plein et temps partiel)*	RMR	76,080	63,005	62,290	68,780	50,620	69,060	57,855	51,590	52,780
	RUE	64,535	47,815	60,580	64,225	41,980	56,140	50,055	46,360	50,820
	SC	8,800	13,737	21,125	21,355	9,245	14,155	21,415	8,510	8,645
	CV	8,800	6,595	8,520	6,900	9,245	14,155	12,680	8,510	8,645
Offre de transport										
4 Voies-kilomètres de routes [voies-km]										
a Voies-kilomètres de rues locales	RUE		625	1,289	1,278		1,075	1,325		
b Voies-km du réseau collecteur et artériel	RUE		610	1,228	944		649	531		
b Voies-km du réseau collecteur	RUE		280	98	245		210	215		
b Voies-km du réseau artériel	RUE		330	1,130	699		439	316		
c Voies-km du réseau autoroutier (excluant VOE)	RUE		0	88	204		0	243		
d Voies-km réservées aux véhicules à occupation élevée (VOE), incluant autobus	RUE		0	0	0.2		0	0		
5 Voies et pistes cyclables (km)										
a Aménagées sur-rues	RUE			70	16		0	44		
b Aménagées hors-rues	RUE			42	17		1.3	31		
6 Offre de transport collectif (en sièges-km)										
a Période de pointe AM (par heure)	RUE		119,852	8,503	37,520			22,000		
b Période de pointe PM (par heure)	RUE		109,052	9,240	35,746			22,000		
c Offre totale sur 24 heures	RUE		392,564	567,000	454,114		262,680	308,000		
7 Véhicules enregistrés*	RUE	73,096	53,803	83,678	67,460	66,236	61,488	65,403	46,586	80,571
Véhicules légers*	RUE	70,497	51,976	81,876	66,623	63,426	59,594	64,114	44,937	78,099
Véhicules lourds*	RUE	2,599	1,827	1,802	837	2,810	1,894	1,289	1,649	2,472
8 Places désignées de stationnement incitatif (park'n'ride)				0	0		0	0		
9 Places de stationnement hors-rues										
a propriété publique - accessibles au public	CV				1,823		2,335			
b propriété privée - accessibles au public	CV				0		4,406			
c espaces non disponibles au public	CV									

* Données de Statistiques Canada, décrites dans l'annexe D

	ZONE	Toronto	Montréal	Vancouver	Ottawa- Gatineau	Calgary	Edmonton	Québec	Winnipeg	Hamilton
Utilisation du système de transport										
Durée de la période de pointe AM (h)		3	3	3	3	2	2	2	2	3
Durée de la période de pointe PM (h)		3	3	3	2.5	2	2	2.5	2	1
10 Partage modal au Centre-Ville										
a Partage modal durant la période de pointe AM [%]										
<i>Se destinant à la zone (excluant internes)</i>										
conducteur de véhicule privé	CV	27%	33%	38%	36%	41%	55%	53%	40%	64%
passager de véhicule privé	CV	6%	7%	9%	14%	13%	13%	14%	15%	9%
transport en commun	CV	63%	56%	48%	37%	34%	30%	21%	34%	14%
autobus scolaire	CV	0%	0%		1%	0%	0%	1%		0%
vélo	CV	1%	1%	3%	2%	2%	0%	1%	0%	0%
marche à pied	CV	3%	2%	1%	9%	8%	2%	10%	10%	12%
autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV	0%	1%	1%	2%	1%	1%	1%	0%	0%
Total	CV	239,445	182,080	78,112	87,000	91,100	48,765	40,423	29,885	15,575
<i>Originant de la zone (incluant internes)</i>										
conducteur de véhicule privé	CV	42%	48%	38%	58%	34%	56%	50%	29%	54%
passager de véhicule privé	CV	3%	6%	8%	4%	5%	8%	8%	6%	6%
transport en commun	CV	25%	24%	20%	15%	12%	2%	13%	25%	22%
autobus scolaire	CV	0%	2%		1%	2%	0%	1%		0%
vélo	CV	1%	1%	1%	1%	1%	0%	2%	1%	1%
marche à pied	CV	28%	18%	32%	21%	45%	35%	26%	39%	16%
autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV	1%	1%	2%	2%	2%	1%	1%	0%	1%
Total	CV	31,537	19,388	39,832	18,000	13,500	5,915	12,820	4,850	4,335
b Partage modal durant la période de pointe PM [%]										
<i>Se destinant à la zone (excluant internes)</i>										
conducteur de véhicule privé	CV	42%	40%	40%	59%	57%	51%	44%	29%	59%
passager de véhicule privé	CV	10%	10%	9%	8%	9%	25%	9%	7%	17%
transport en commun	CV	37%	38%	32%	18%	17%	19%	15%	25%	18%
autobus scolaire	CV	0%	0%		1%	1%	0%	0%		0%
vélo	CV	2%	1%	2%	1%	1%	0%	1%	0%	1%
marche à pied	CV	8%	9%	16%	13%	15%	5%	30%	40%	5%
autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV	2%	2%	0%	1%	0%	1%	1%	0%	0%
Total	CV	46,619	43,288	41,957	20,000	10,400	9,995	17,230	4,383	8,680
<i>Originant de la zone (incluant internes)</i>										
conducteur de véhicule privé	CV	25%	30%	26%	35%	37%	50%	49%	34%	61%
passager de véhicule privé	CV	6%	7%	6%	13%	11%	12%	13%	13%	12%
transport en commun	CV	59%	53%	39%	35%	33%	27%	22%	41%	16%
autobus scolaire	CV	0%	0%		1%	0%	0%	0%		0%
vélo	CV	2%	1%	3%	1%	2%	0%	1%	0%	0%
marche à pied	CV	7%	8%	25%	14%	16%	11%	13%	11%	10%
autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV	1%	1%	1%	2%	1%	1%	1%	0%	1%
Total	CV	242,205	196,998	107,381	89,000	93,700	54,185	43,348	26,191	20,605

	ZONE	London	Kitchener - Waterloo	St. Catharines - Niagara	Halifax	Victoria	Windsor	Oshawa	Saskatoon	Regina
Utilisation du système de transport										
Durée de la période de pointe AM (h)		2	3		1	2	2	3		
Durée de la période de pointe PM (h)		3	3		1.5	2	3	3		
10 Partage modal au Centre-Ville										
a Partage modal durant la période de pointe AM [%]										
<i>Se destinant à la zone (excluant internes)</i>										
conducteur de véhicule privé	CV	75%	61%	77%	53%			77%		
passager de véhicule privé	CV	8%	17%	11%	11%			12%		
transport en commun	CV	11%	10%	2%	19%			7%		
autobus scolaire	CV	1%	3%	5%				1%		
vélo	CV	1%	0%	1%	1%			1%		
marche à pied	CV	4%	8%	4%	15%			2%		
autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV	0%	1%	0%	1%			0%		
Total	CV	17,378	16,042	21,413				12,508		
<i>Originant de la zone (incluant internes)</i>										
conducteur de véhicule privé	CV	71%	65%	68%	14%			70%		
passager de véhicule privé	CV	2%	11%	12%	0%			11%		
transport en commun	CV	9%	5%	5%	2%			8%		
autobus scolaire	CV	0%	0%	4%				2%		
vélo	CV	1%	2%	1%	1%			1%		
marche à pied	CV	9%	16%	9%	82%			8%		
autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV	7%	1%	0%	1%			1%		
Total	CV	3,515	4,960	20,339				6,091		
b Partage modal durant la période de pointe PM [%]										
<i>Se destinant à la zone (excluant internes)</i>										
conducteur de véhicule privé	CV	78%	68%	72%				70%		
passager de véhicule privé	CV	5%	17%	20%				20%		
transport en commun	CV	8%	6%	3%				7%		
autobus scolaire	CV	0%	1%	1%				1%		
vélo	CV	1%	1%	1%				1%		
marche à pied	CV	4%	7%	2%				1%		
autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV	4%	0%	1%				0%		
Total	CV	6,509	10,886	28,857				10,131		
<i>Originant de la zone (incluant internes)</i>										
conducteur de véhicule privé	CV	73%	65%	73%				72%		
passager de véhicule privé	CV	10%	16%	16%				17%		
transport en commun	CV	9%	9%	2%				5%		
autobus scolaire	CV	1%	2%	2%				1%		
vélo	CV	1%	0%	1%				1%		
marche à pied	CV	5%	8%	5%				4%		
autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV	0%	1%	0%				1%		
Total	CV	19,307	20,860	4,543,200				19,231		

	ZONE	St John's	Sudbury	Saguenay	Sherbrooke	Abbotsford	Kingston	Trois-Rivières	Saint John	Thunder Bay
Utilisation du système de transport										
Durée de la période de pointe AM (h)			2	1.75	2		1	2		
Durée de la période de pointe PM (h)			3	2.5	2		1	2		
10 Partage modal au Centre-Ville										
a Partage modal durant la période de pointe AM [%]										
<i>Se destinant à la zone (excluant internes)</i>										
conducteur de véhicule privé	CV				53%			69%		
passager de véhicule privé	CV				15%			12%		
transport en commun	CV				9%			5%		
autobus scolaire	CV				16%			7%		
vélo	CV				0%			1%		
marche à pied	CV				7%			5%		
autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV				0%			1%		
Total	CV				9,048			8,752		
<i>Originant de la zone (incluant internes)</i>										
conducteur de véhicule privé	CV				61%			62%		
passager de véhicule privé	CV				9%			12%		
transport en commun	CV				9%			8%		
autobus scolaire	CV				2%			5%		
vélo	CV				0%			2%		
marche à pied	CV				19%			12%		
autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV				1%			0%		
Total	CV				2,328			2,856		
b Partage modal durant la période de pointe PM [%]										
<i>Se destinant à la zone (excluant internes)</i>										
conducteur de véhicule privé	CV				57%			58%		
passager de véhicule privé	CV				18%			15%		
transport en commun	CV				6%			7%		
autobus scolaire	CV				1%			2%		
vélo	CV				0%			2%		
marche à pied	CV				16%			16%		
autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV				1%			1%		
Total	CV				3,523			4,822		
<i>Originant de la zone (incluant internes)</i>										
conducteur de véhicule privé	CV				50%			68%		
passager de véhicule privé	CV				17%			12%		
transport en commun	CV				10%			3%		
autobus scolaire	CV				15%			5%		
vélo	CV				0%			2%		
marche à pied	CV				8%			10%		
autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV				1%			1%		
Total	CV				8,537			9,036		

		AREA	Toronto	Montréal	Vancouver	Ottawa- Gatineau	Calgary	Edmonton	Québec	Winnipeg	Hamilton
10 c	Partage modal sur 24 heures [%]										
	<i>Se destinant à la zone (excluant internes)</i>										
	conducteur de véhicule privé	CV	33%	36%	40%	42%	46%	56%	47%	30%	60%
	passager de véhicule privé	CV	8%	9%	10%	10%	14%	15%	12%	6%	14%
	transport en commun	CV	52%	47%	38%	34%	26%	24%	17%	23%	17%
	autobus scolaire	CV	0%	0%		1%	0%	0%	0%		0%
	vélo	CV	2%	1%	2%	1%	2%	0%	1%	2%	0%
	marche à pied	CV	4%	5%	8%	11%	12%	4%	22%	38%	7%
	autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV	1%	2%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	1%
	Total	CV	437,125	380,578	226,407	194,000	168,500	163,095	111,204	38,830	41,573
	<i>Originant de la zone (incluant internes)</i>										
	conducteur de véhicule privé	CV	32%	33%	31%	38%	31%	46%	46%	30%	58%
	passager de véhicule privé	CV	8%	9%	8%	10%	9%	12%	12%	6%	13%
	transport en commun	CV	47%	42%	27%	26%	18%	18%	17%	23%	17%
	autobus scolaire	CV	0%	0%		1%	0%	0%	0%		0%
	vélo	CV	2%	1%	2%	1%	1%	0%	1%	2%	0%
	marche à pied	CV	9%	13%	31%	23%	39%	22%	22%	38%	9%
	autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV	2%	2%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	2%
	Total	CV	500,614	442,751	348,859	245,000	261,100	120,705	110,716	5,615	44,870
11	Parts modales dans la région urbaine (RUE)										
a	Partage modal durant la période de pointe AM [%]										
	conducteur de véhicule privé	RUE	58%	50%	55%	56%	50%	51%	56%	60%	66%
	passager de véhicule privé	RUE	12%	12%	15%	10%	18%	22%	13%	11%	12%
	transport en commun	RUE	18%	19%	13%	15%	14%	13%	10%	21%	7%
	autobus scolaire	RUE	3%	8%		1%	4%	2%	1%		0%
	vélo	RUE	1%	1%	2%	1%	1%	1%	10%	1%	4%
	marche à pied	RUE	8%	10%	13%	11%	13%	11%	1%	8%	1%
	autre (taxi, motocyclette, etc.)	RUE	0%	1%	1%	6%	0%	1%	10%	0%	10%
	Nombre total de déplacements période de pointe AM :	RUE	2,245,081	1,775,947	1,073,173	574,000	562,500	420,000	354,880	168,200	272,779
b	Partage modal durant la période de pointe PM [%]										
	conducteur de véhicule privé	RUE	61%	52%	54%	60%	57%	60%	59%	58%	69%
	passager de véhicule privé	RUE	13%	15%	17%	12%	19%	23%	16%	10%	16%
	transport en commun	RUE	17%	17%	13%	13%	12%	9%	9%	22%	6%
	autobus scolaire	RUE	1%	4%		1%	2%	0%	1%		0%
	vélo	RUE	1%	1%	2%	2%	1%	1%	6%	1%	2%
	marche à pied	RUE	6%	10%	13%	10%	9%	7%	1%	8%	1%
	autre (taxi, motocyclette, etc.)	RUE	0%	1%	1%	3%	1%	0%	9%	0%	6%
	Nombre total de déplacements période de pointe PM :	RUE	2,489,892	2,084,575	1,366,358	661,000	618,300	438,025	424,050	137,800	433,340
c	Partage modal sur 24 heures [%]										
	conducteur de véhicule privé	RUE	62%	53%	57%	61%	56%	56%	60%	67%	69%
	passager de véhicule privé	RUE	15%	14%	17%	15%	20%	23%	15%	9%	17%
	transport en commun	RUE	14%	15%	11%	9%	7%	8%	8%	15%	6%
	autobus scolaire	RUE	1%	4%		1%	2%	1%	1%		1%
	vélo	RUE	1%	1%	2%	1%	1%	0%	5%	2%	2%
	marche à pied	RUE	5%	12%	13%	12%	14%	10%	1%	7%	1%
	autre (taxi, motocyclette, etc.)	RUE	1%	1%	1%	3%	1%	2%	11%	1%	5%
	Nombre total de déplacements (24 heures) :	RUE	9,321,075	7,855,671	5,140,188	2,886,000	3,162,400	2,512,430	1,679,623		1,304,236

	AREA	London	Kitchener - Waterloo	St. Catharines - Niagara	Halifax	Victoria	Windsor	Oshawa	Saskatoon	Regina
10 c	Partage modal sur 24 heures [%]									
	<i>Se destinant à la zone (excluant internes)</i>									
	conducteur de véhicule privé	CV	73%	65%	74%			72%		
	passager de véhicule privé	CV	10%	19%	19%			20%		
	transport en commun	CV	9%	7%	3%			5%		
	autobus scolaire	CV	1%	1%	2%			0%		
	vélo	CV	1%	1%	1%			1%		
	marche à pied	CV	5%	6%	2%			1%		
	autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV	2%	1%	1%			1%		
	Total	CV	44,296	57,708	99,639			46,437		
	<i>Originant de la zone (incluant internes)</i>									
	conducteur de véhicule privé	CV	72%	65%	72%			71%		
	passager de véhicule privé	CV	8%	18%	17%			19%		
	transport en commun	CV	9%	7%	3%			6%		
	autobus scolaire	CV	1%	1%	2%			0%		
	vélo	CV	1%	1%	1%			1%		
	marche à pied	CV	8%	7%	4%			3%		
	autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV	1%	1%	1%			1%		
	Total	CV	48,132	62,804	132,053			55,988		
11	Parts modales dans la région urbaine (RUE)									
a	Partage modal durant la période de pointe AM [%]									
	conducteur de véhicule privé	RUE	70%	69%	72%	68%		69%		
	passager de véhicule privé	RUE	8%	14%	12%	10%		13%		
	transport en commun	RUE	9%	4%	2%	11%		6%		
	autobus scolaire	RUE	4%	3%	6%			3%		
	vélo	RUE	1%	1%	1%	1%		1%		
	marche à pied	RUE	8%	9%	7%	9%		8%		
	autre (taxi, motocyclette, etc.)	RUE	1%	4%	0%	1%		0%		
	Nombre total de déplacements période de pointe AM :	RUE	181,227	197,289	140,488			139,875		
b	Partage modal durant la période de pointe PM [%]									
	conducteur de véhicule privé	RUE	75%	69%	73%		79%	71%		
	passager de véhicule privé	RUE	8%	17%	18%		7%	16%		
	transport en commun	RUE	7%	4%	2%		5%	5%		
	autobus scolaire	RUE	1%	2%	2%			2%		
	vélo	RUE	2%	1%	1%		2%	0%		
	marche à pied	RUE	0%	7%	4%		7%	6%		
	autre (taxi, motocyclette, etc.)	RUE	7%	2%	0%			0%		
	Nombre total de déplacements période de pointe PM :	RUE	228,920	260,250	252,791			180,976		
c	Partage modal sur 24 heures [%]									
	conducteur de véhicule privé	RUE	73%	70%	74%			72%		
	passager de véhicule privé	RUE	9%	18%	18%			17%		
	transport en commun	RUE	7%	3%	2%			4%		
	autobus scolaire	RUE	2%	1%	2%			2%		
	vélo	RUE	0%	1%	1%			0%		
	marche à pied	RUE	7%	6%	3%			4%		
	autre (taxi, motocyclette, etc.)	RUE	1%	2%	0%			0%		
	Nombre total de déplacements (24 heures) :	RUE	849,854	969,144	782,332			605,359		

	AREA	St John's	Sudbury	Saguenay	Sherbrooke	Abbotsford	Kingston	Trois-Rivières	Saint John	Thunder Bay
10 c	Partage modal sur 24 heures [%]									
	<i>Se destinant à la zone (excluant internes)</i>									
	conducteur de véhicule privé	CV			57%			62%		
	passager de véhicule privé	CV			16%			15%		
	transport en commun	CV			8%			4%		
	autobus scolaire	CV			5%			2%		
	vélo	CV			0%			2%		
	marche à pied	CV			13%			14%		
	autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV			1%			1%		
	Total	CV			26,708			34,696		
	<i>Originant de la zone (incluant internes)</i>									
	conducteur de véhicule privé	CV			57%			62%		
	passager de véhicule privé	CV			16%			15%		
	transport en commun	CV			8%			4%		
	autobus scolaire	CV			5%			2%		
	vélo	CV			0%			2%		
	marche à pied	CV			12%			14%		
	autre (taxi, motocyclette, etc.)	CV			1%			1%		
	Total	CV			26,745			34,623		
11	Parts modales dans la région urbaine (RUE)									
a	Partage modal durant la période de pointe AM [%]									
	conducteur de véhicule privé	RUE			58%			57%		
	passager de véhicule privé	RUE			13%			11%		
	transport en commun	RUE			5%			4%		
	autobus scolaire	RUE			12%			19%		
	vélo	RUE			0%			1%		
	marche à pied	RUE			10%			7%		
	autre (taxi, motocyclette, etc.)	RUE			1%			0%		
	Nombre total de déplacements période de pointe AM :	RUE			81,976			44,636		
b	Partage modal durant la période de pointe PM [%]									
	conducteur de véhicule privé	RUE			62%			67%		
	passager de véhicule privé	RUE			16%			16%		
	transport en commun	RUE			5%			2%		
	autobus scolaire	RUE			7%			8%		
	vélo	RUE			2%			1%		
	marche à pied	RUE			9%			5%		
	autre (taxi, motocyclette, etc.)	RUE			1%			0%		
	Nombre total de déplacements période de pointe PM :	RUE			87,235			45,859		
c	Partage modal sur 24 heures [%]									
	conducteur de véhicule privé	RUE	68%		64%			64%		
	passager de véhicule privé	RUE	9%		16%			17%		
	transport en commun	RUE	9%		4%			2%		
	autobus scolaire	RUE	1%		5%			8%		
	vélo	RUE	7%		0%			1%		
	marche à pied	RUE	0%		10%			8%		
	autre (taxi, motocyclette, etc.)	RUE	7%		1%			0%		
	Nombre total de déplacements (24 heures) :	RUE			412,467			243,067		

	ZONE	Toronto	Montréal	Vancouver	Ottawa- Gatineau	Calgary	Edmonton	Québec	Winnipeg	Hamilton
12 Achalandages - Transport en commun										
a Passagers annuels (excluant les autobus scolaires)	RUE	507,159,800	439,002,000	128,580,064	102,250,150	76,100,000	44,173,754	39,600,000	38,600,000	22,284,798
b Nombre de passagers pour un jour ouvrable typique	RUE	1,680,300	1,249,000	428,600	390,998	272,400	288,700	124,300	134,700	
c Nombre de passagers-km pour un jour ouvrable typique	RUE	23,588,600	10,840,000	6,119,521	2,959,000	2,600,000		871,000	1,077,600	
13 Véhicules-km sur le réseau artériel ou régional [véh-km]										
a En période de pointe AM - Véhicules de promenade	RUE	9,196,000	3,440,135		2,996,000	820,000	2,035,000	841,000	740,000	
b En période de pointe PM - Véhicules de promenade	RUE	9,622,000	4,166,579		3,627,000	925,000	2,295,000	1,037,600	860,000	
c Véh-km pour 24 heures - Véhicules de promenade	RUE	39,427,000	15,701,459		15,771,000	5,430,000	14,450,000	4,023,600	9,100,000	
d Véh-km pour 24 heures - Véhicules commerciaux/lourds	RUE		1,670,540		1,616,000	265,000	845,000	273,000	400,000	
14 Véhicules-km sur le réseau autoroutier [véh-km]										
a En période de pointe AM - Véhicules de promenade	RUE	7,694,500	6,336,799		918,000	1,595,000		1,186,000	50,000	
b En période de pointe PM - Véhicules de promenade	RUE	8,277,000	7,181,394		1,111,000	1,830,000		1,370,700	58,000	
c Véh-km pour 24 heures - Véhicules de promenade	RUE	39,325,000	29,524,057		4,833,000	10,915,000		5,741,500	580,000	
d Véh-km pour 24 heures - Véhicules commerciaux/lourds	RUE		5,119,646		501,000	819,000		647,100	60,000	
Performance du système de transport										
15 Longueur moyenne déplacements domicile-travail (km)	RUE	13.5	13.3	12.1	13.9	12.6	10.3	10.4	8.6	8.2
<i>Distance moyenne entre lieux de résidence et travail (km)*</i>	RUE	9.2	7.9	7.6	7.8	7.7	7.6	6.8	6.0	8.2
16 Accidents de la route - Décès et blessés par année	RUE									
a Blessés	RUE	36,050	19,900	21,111	5,051	5,055	10,284	3,623	4,208	3,209
b Décès	RUE	102	91	72	25	28	24	15	22	19
17 Émissions annuelles de gaz à effet de serre (GES) associées au transport (tonnes)	RUE	14,040,000		7,509,113	3,070,000					
Coûts et financement du transport										
18 Budget routier annuel au niveau municipal et régional										
a Budget annuel en capital (incluant réfections majeures)	RUE	417,534,500	329,000,000		132,218,825	146,400,000	88,052,000	57,235,000	15,700,000	30,957,000
b Budget annuel d'exploitation et d'entretien	RUE	351,404,900	442,000,000		145,070,855	96,300,000	62,868,000	117,938,000	12,500,000	
19 Budget routier annuel au niveau provincial										
a Budget annuel en capital (incluant réfections majeures)	RUE		259,000,000		14,000,000	8,500,000	17,758,000	25,900,000		
b Budget annuel d'exploitation et d'entretien	RUE		54,000,000		6,200,000	4,400,000		11,498,000		
20 Budget annuel consacré au transport en commun										
a Budget annuel en capital (incluant réfections majeures)	RUE	446,249,900	180,000,000	130,000,000	98,372,042	120,000,000	44,030,000	9,145,700	10,900,000	87,076
b Budget annuel d'exploitation et d'entretien	RUE	1,079,415,500	946,000,000	413,152,161	210,610,183	172,500,000	111,836,000	96,606,300	80,100,000	57,058,997
21 Revenu annuel de la tarification du transport en commun	RUE	868,176,600	422,000,000	225,301,316	120,701,000	75,600,000	50,288,000	39,791,000	47,600,000	
* Données de Statistiques Canada, décrites dans l'annexe D										

	ZONE	London	Kitchener - Waterloo	St. Catharines - Niagara	Halifax	Victoria	Windsor	Oshawa	Saskatoon	Regina
12 Achalandages - Transport en commun										
a Passagers annuels (excluant les autobus scolaires)	RUE	16,300,000	10,646,117	4,521,353	14,195,468	18,630,216	5,356,769	10,271,048	7,920,747	6,178,000
b Nombre de passagers pour un jour ouvrable typique	RUE	55,807	38,000		63,900	19,197,263	25,000	33,456		19,979
c Nombre de passagers-km pour un jour ouvrable typique	RUE				1,400,000	78,000		265,539		
13 Véhicules-km sur le réseau artériel ou régional [véh-km]										
a En période de pointe AM - Véhicules de promenade	RUE		645,650					595,013		
b En période de pointe PM - Véhicules de promenade	RUE		775,000					774,756		
c Véh-km pour 24 heures - Véhicules de promenade	RUE		3,228,250					3,401,107		
d Véh-km pour 24 heures - Véhicules commerciaux/lourds	RUE		193,700							
14 Véhicules-km sur le réseau autoroutier [véh-km]										
a En période de pointe AM - Véhicules de promenade	RUE	0						248,277		
b En période de pointe PM - Véhicules de promenade	RUE	0						323,277		
c Véh-km pour 24 heures - Véhicules de promenade	RUE	0						1,419,158		
d Véh-km pour 24 heures - Véhicules commerciaux/lourds	RUE	0								
Performance du système de transport										
15 Longueur moyenne déplacements domicile-travail (km)	RUE									
<i>Distance moyenne entre lieux de résidence et travail (km)*</i>	RUE	5.4	10.2	5.5	6.3	8.7	6.1	19.9	4.8	4.5
	RUE	5.4	5.6	5.5	6.3	4.7	6.1	10.7	4.8	4.5
16 Accidents de la route - Décès et blessés par année	RUE									
a Blessés	RUE		1,638	984	2,545		1,033	1,207		1,191
b Décès	RUE		20	17	9		8	5		2
17 Émissions annuelles de gaz à effet de serre (GES) associées au transport (tonnes)	RUE									
Coûts et financement du transport										
18 Budget routier annuel au niveau municipal et régional										
a Budget annuel en capital (incluant réfections majeures)	RUE		21,750,000		22,945,554		15,500,000	19,566,029		11,427,000
b Budget annuel d'exploitation et d'entretien	RUE		11,807,396		28,700,000		6,759,647	14,820,034		15,736,300
19 Budget routier annuel au niveau provincial										
a Budget annuel en capital (incluant réfections majeures)	RUE									
b Budget annuel d'exploitation et d'entretien	RUE									
20 Budget annuel consacré au transport en commun										
a Budget annuel en capital (incluant réfections majeures)	RUE	8,149,900	5,900,825		350,000	13,500,000	2,672,707	79,810		885,000
b Budget annuel d'exploitation et d'entretien	RUE	25,706,500	29,386,953		27,795,800	43,400,000	16,126,448	11,847,626		13,903,900
21 Revenu annuel de la tarification du transport en commun	RUE	20,822,800	13,179,887		19,546,951	20,614,800	9,633,981	6,217,937		4,825,900
* Données de Statistiques Canada, décrites dans l'annexe D										

	ZONE	St John's	Sudbury	Saguenay	Sherbrooke	Abbotsford	Kingston	Trois-Rivières	Saint John	Thunder Bay
12 Achalandages - Transport en commun										
a Passagers annuels (excluant les autobus scolaires)	RUE	3,187,273	4,038,029	4,355,000	6,211,469	1,272,025	2,560,000	2,659,756	2,435,096	2,956,951
b Nombre de passagers pour un jour ouvrable typique	RUE		15,000	18,700	25,219		12,500	10,567		
c Nombre de passagers-km pour un jour ouvrable typique	RUE		9,814		129,000			64,000		
13 Véhicules-km sur le réseau artériel ou régional [véh-km]										
a En période de pointe AM - Véhicules de promenade	RUE		144,000		211,500			76,000		
b En période de pointe PM - Véhicules de promenade	RUE		144,000		290,600			114,700		
c Véh-km pour 24 heures - Véhicules de promenade	RUE		1,440,000		1,504,700			590,800		
d Véh-km pour 24 heures - Véhicules commerciaux/lourds	RUE		75,000		87,300					
14 Véhicules-km sur le réseau autoroutier [véh-km]										
a En période de pointe AM - Véhicules de promenade	RUE				179,000			189,700		
b En période de pointe PM - Véhicules de promenade	RUE				215,300			261,500		
c Véh-km pour 24 heures - Véhicules de promenade	RUE				1,078,000			1,272,400		
d Véh-km pour 24 heures - Véhicules commerciaux/lourds	RUE				171,600			337,100		
Performance du système de transport										
15 Longueur moyenne déplacements domicile-travail (km)	RUE									
<i>Distance moyenne entre lieux de résidence et travail (km)*</i>	RUE	5.4	6.5	4.7	11.9	7.7	6.2	6.9	7.0	4.7
		5.4	6.5	4.7	5.1	7.7	5.4	5.0	7.0	4.7
16 Accidents de la route - Décès et blessés par année	RUE									
a Blessés	RUE		429	863	1,068		335	792		
b Décès	RUE		5	6	5		2	3		
17 Émissions annuelles de gaz à effet de serre (GES) associées au transport (tonnes)	RUE									
Coûts et financement du transport										
18 Budget routier annuel au niveau municipal et régional										
a Budget annuel en capital (incluant réfections majeures)	RUE		10,047,201	8,404,898	11,900,000		12,548,694	6,440,800		
b Budget annuel d'exploitation et d'entretien	RUE		34,589,497	21,331,851	16,350,000		8,900,000	20,512,000		
19 Budget routier annuel au niveau provincial										
a Budget annuel en capital (incluant réfections majeures)	RUE			43,525,772	959,000		0	5,535,000		
b Budget annuel d'exploitation et d'entretien	RUE			2,965,393	2,480,500		0	1,400,000		
20 Budget annuel consacré au transport en commun										
a Budget annuel en capital (incluant réfections majeures)	RUE			2,000,000	1,983,600		1,200,000	1,391,604		
b Budget annuel d'exploitation et d'entretien	RUE		9,623,177	12,187,000	12,596,700		7,100,000	7,752,923		
21 Revenu annuel de la tarification du transport en commun	RUE		4,890,888	3,900,000	6,375,705		3,157,000	3,212,900		
* Données de Statistiques Canada, décrites dans l'annexe D										

NOTES RELATIVES AUX DONNÉES DE L'ENQUÊTE

TORONTO

Volet B

2 – Dépenses pour les routes de la Ville de Toronto uniquement, dépenses pour les transports en commun Go et TTC uniquement.

Volet C

4.a – Toronto, Oakville, Ajax et Pickering, Mississauga et Brampton uniquement

4.b, 4.c, 4.d – Effectué à l'aide du réseau EMME/2 2001.

9 – Données de l'inventaire de 2003 des parkings de Toronto

10 – Enquête "Les transports demain" de 2001

12.a – Répertoire statistique de l'ACTU de 2001 (comprend GO Transit)

12.b, 12.c – Estimations des répondants (comprend GO Transit)

13, 14 – Estimations à partir de l'affectation des réseaux utilisant les flux Auto Driver de TTS de 2001

15 – Distance à vol d'oiseau domicile-travail en 24 h de TTS en 2001

17 – Toronto, Mississauga et Brampton uniquement

18 – 2001-2003 sauf Ajax et Pickering

20, 21 – Répertoire statistique de l'ACTU de 2001 (comprend GO Transit)

MONTRÉAL

Volet C

6.a, b – Estimations MTQ-SMST

6.c, 8, 12 – Agence Métropolitaine de Transport (AMT)

4 – Données de 2003 data compilées par MTQ-SMST

5 – Guide Vélo-Mag, 2002

9 – Compilation MTQ-SMST sur la base de l'inventaire de 1998

10, 11 – Sur la base du modèle de prévisions de 1998, ajusté à 2001

13, 14, 15 – Modèle de transports régionaux de 1998

16 – SAAQ, compilées par la Direction de la sécurité en transport du MTQ

18 – Rapports financiers municipaux du MAMSL, compilation MTQ-SMST

19, 20, 21 – MTQ – Direction Générale de Montréal et de l'Ouest (DGMO)

VANCOUVER

Volet C

4 – Données de 2003, sur la base de l'Atlas routier de C.-B. de 2003

4.d – « Making Buses a Priority » - État d'avancement de 2001 sur les mesures prioritaires pour les autobus, TransLink 2001

10, 11, 15.a – Tous les calculs de répartition des modes sont divisés d'après le « Trip Diary » de 1999 - échantillon de 0,4 % des déplacements dans le GVRD

12.a, 12.b, 20.b – Données de 2002 utilisées à cause de la grève des transports en commun de 2001

12.c – Données de 1999

17 – Inventaire de 2000 des émissions de gaz mobiles à effet de serre (comprend tous les modes de transport, y compris les moyennes des transports ferroviaires, aériens et maritimes)

20.a – Données de 2004, pour le service de la dette

OTTAWA-GATINEAU

Volet C

10, 11 – Données de 1995, sur la base de l'enquête O-D et les comptes des cordons de comptage.

16 – Gatineau : SAAQ, compilé par la Direction de la sécurité en transport du MTQ.

17 – Premier inventaire des gaz à effet de serre et des stratégies de réduction des émissions pour les secteurs des transports et des déchets dans la Ville d'Ottawa, févr. 2002 ; 2 476 kilotonnes pour Ottawa ; les estimations pour Gatineau sont basées sur une contribution de 24 % au total des véhicules-km de la région

18 – Données pour la RMR

CALGARY

Volet C

4 – Les chiffres sont une extrapolation linéaire entre les données de 2000 et de 2002.

4.d – La Ville de Calgary a une VOÉ expérimentale pour les heures de pointe uniquement, entrant le matin et sortant le soir, sur la Centre St. N de la 5 Ave. S à la 20 Ave. N - soit 2 274 m en tout. Cela représenterait 2,3 en km et n'est pas inclus dans les données.

6 – Données de 2002 : les données de 2001 ne sont pas disponibles suite à une grève des transports en commun.

10, 11 – Tiré de l'enquête « Household Activity Survey » de 2001 de la Ville de Calgary. Ne comprend pas les véhicules commerciaux.

12 – Données de 2002 : les données de 2001 ne sont pas disponibles suite à une grève des transports en commun.

13 – Les données sont tirées du modèle de transport régional de 2001 de la Ville de Calgary.

15.a – Tiré de l'enquête « Household Activity Survey » de 2001 de la Ville de Calgary.

18, 19 – Dépenses réelles

EDMONTON

Volet B

2 - Sur la base de l'ébauche du Plan d'immobilisations 2004-2008 et d'exploitation de 2003

Volet C

4 – Voies-km sur la base de la part des données des routes divisées par la largeur des voies, c.-à-d. que les voies de virage, etc. sont incluses.

5 – Hors-rues comprend 75 km adjacents à la route, 138 km de piste multi usage.

9 – 1 800 en propriété publique, comprenant 1 600 mètres sur-rues (l'enquête précédente les prenait en compte)

10 – Données de 1994. « Travel from November 1994 » - enquête sur les déplacements hebdomadaires des ménages de novembre 1994 (échantillon de 2 %) pour Edmonton et la région.

11 – Données de 1994. Comprend les résidents de la ville et de la région, précédemment présenté pour les résidents de la région uniquement.

13 – Comprend également les routes (question 14). Modèle de déplacement plus comptages. Les données correspondent à TOUTES les artères de la ville, soit les artères de base et celles des routes.

VILLE DE QUÉBEC

Volet C

4 – Données de 2003. MTQ-SMST

5 – Ville de Québec

6 – Estimations MTQ-SMST, sur la base du modèle de réseau de transports en commun de 2001

8 – RTC

10, 11 – Enquête O-D 2001

12, 20, 21 – Données du RTC et du CITRSQ, compilées par MTQ-SMST

13, 14, 15 – Estimations MTQ-SMST à partir d'affectations de réseaux en appliquant la demande de 2001 au modèle de transport de 1996

16 – SAAQ ; compilées par la Direction de la sécurité en transport du MTQ.

18 – Rapports financiers municipaux du MAMSL, compilation MTQ-SMST.

19 – Direction générale de Québec et de l'Est (DGQE) du MTQ

WINNIPEG

Volet C

4.a – Comprend les routes collectrices

4.b – Rues régionales

4.c – Routes provinciales

4.d – Quelques VOÉ ne sont opérationnelles qu'aux heures de pointe

6.c – Sur l'hypothèse d'une moyenne de 45 sièges par autobus

8 – 150 espaces de stationnement d'incitation sont disponibles pendant la saison de football

9 – Données de 1997

10. a, 10.b – Enquête de 1992 sur les déplacements pour le travail et les études postsecondaires, et les déplacements domicile-travail et travail-domicile. Pour 10 : Sur la base des zones de circulation dans le centre-ville de Winnipeg (semblable à un SC).

10.c – Données sur les déplacements au travail de Statistique Canada. Il est pris pour acquis que le "à destination de" correspond au nombre de personnes travaillant dans le CV, et "en provenance de" correspond au nombre de personnes vivant dans le CV qui ont effectué un déplacement professionnel. Comprend les déplacements domicile-travail intra-CV. Les déplacements multiples domicile-travail par une même personne ne sont pas inclus. Un déplacement domicile-travail par personne active uniquement.

11.a, 11.b – Enquête de 1992 sur les déplacements pour le travail et les études postsecondaires. Déplacements domicile-travail et travail-domicile.

11.c – Données sur les déplacements au travail de Statistique Canada. Les déplacements multiples domicile-travail par une même personne ne sont pas inclus.

13.a, 13.b – Rues régionales, comprend tous les véhicules.

14 – Routes du Manitoba dans la Ville de Winnipeg - tous véhicules

15 – Estimation portant sur le mode conducteur de véhicule idéal uniquement

16 – Comprend les piétons et les cyclistes.

18 – Rues régionales

HAMILTON

Volet C

4 – Collecte de données SMP. Ville de Hamilton uniquement.

5, 8, 9, 16, 18 – Ville de Hamilton uniquement.

10, 11 – Enquête « Transportation Tomorrow » de 2001

20 – Répertoire statistique de l'ACTU, 2001

LONDON

Volet C

6.a, 6.b – Données de 1999

9 – Données de 1991

10 – Données de 2002, ne comprend pas les déplacements des résidents à l'extérieur de la RUE

KITCHENER-WATERLOO

Volet C

5 – Données de 1999

6 – Données de 1998

10 – Enquête « Transportation Tomorrow » de 2001

ST. CATHARINES-NIAGARA

Volet C

4 – Le réseau routier local comprend toutes les routes municipales. Les artères/collectrices sont des routes régionales et les routes à plusieurs voies dépendent du réseau routier provincial.

10 – Enquête « Transportation Tomorrow » de 2001

HALIFAX

Volet B

2 – On suppose que les dépenses d'exploitation du système de transports en commun sont assumées à 70 % par les tarifs des usagers et à 30 % par les taxes locales, d'après le ratio des boîtes de perception.

Volet C

4 – Données MRH GIS

6,8 – Transports en commun métropolitains de la MRH

10 – Données des déplacements au travail, tirées du Recensement du Canada de 2001.

18 – Services financiers MRH 2001-2002

20,21 – Transports en commun métropolitains de la MRH

VICTORIA

Volet C

4 – Inventaire du réseau routier provincial

5 – Toutes les données concernant les bicyclettes sont pour la RMR. 129 km supplémentaires de chaussée signalisée (à l'exception des panneaux) dans le réseau de voies cyclistes. Totalité du réseau cycliste en place : 366 km.

10, 11 – Enquête O/D de 2001 sur les déplacements des ménages et les déplacements quotidiens. Les pourcentages concernent tous les déplacements et tous les objectifs. L'autobus scolaire est inclus dans l'autre.

WINDSOR

Volet C

5 – Données de 2002

OSHAWA

Volet C

4 – Ville d'Oshawa, municipalité de Whitby. Les voies-km de réseau artériel et collecteur ont été déduites de la totalité des voies-km sous juridiction locale; Rapport « Regional Road and Structure Appraisals » de 2001 et ArcGIS

5 – Estimation sur la base de la carte des pistes de Durham et le plan cycliste d'Oshawa

6 – Commission des transports en commun d'Oshawa, Transports en commun de Whitby, Estimations de GO Transit

10, 11 – TTS

12 – ACTU et estimations pour le GO Transit

13, 14 – Modèle EMME/2 pour Durham

15 – TTS

16 – Département du génie civil de Durham

18 – Région de Durham, Ville d'Oshawa, Municipalité de Whitby

20 – ACTU, ne comprend pas le GO Transit

REGINA

Volet C

4.a – Données de 2003; les routes locales ont deux voies;

4.b – Données de 2003. Pour les artères/collectrices : deux voies pour les collectrices non divisées, une moyenne de trois voies de circulation pour les collectrices divisées, trois voies de circulation pour les artères non divisées et quatre pour les artères divisées.

4.c – Données de 2003 data. Les routes ont une moyenne de cinq voies par direction

4.d – Données de 2003 data. VOÉ en heures de pointe seulement.

5 – 5,6 km pour les bicyclettes seulement et 12,8 km pour les bicyclettes et le stationnement

SUDBURY

Volet C

13, 14 - Tiré d'une base de données routière non vérifiées. Les heures de pointe AM et PM représentent une estimation de 10 % du volume en 24 h

18- Le budget d'immobilisations pour les routes et d'entretien est pour la totalité du Grand Sudbury

SAGUENAY

Volet B

2 – Les informations concernant les dépenses pour les routes ont été fournies par le Ministère des Transports du Québec. Les informations concernant les dépenses pour les transports en commun ont été fournies par la Société de Transport du Saguenay.

Volet C

4 – Données de 2003, MTQ – SMST

5, 8, 9 – Ville de Saguenay : Service du Génie, de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire

6 – Société de Transport du Saguenay (STS)

7 – SAAQ

12, 20, 21 – STS

16 – SAAQ, compilées par la Direction de la sécurité en transport du MTQ.

18 – Rapports financiers municipaux de l'AMSL; compilés par MTQ-SMST.

19 – Direction générale de Québec et de l'Est du MTQ.

SHERBROOKE

Volet C

4 – Données de 2003, MTQ-SMST

5, 8, 9 – Ville de Sherbrooke

10, 11 – Enquête O-D de 2003

12 – Société de Transport de Sherbrooke (STS)

13, 14, 15 – Modèle des transports de 2003, MTQ-SMST

16 – SAAQ, compilé par la Direction de la sécurité en transport du MTQ.

18 – Finance des organismes municipaux, Rapports financiers, Exercice 200, MAMSL

19 – Source Direction générale de Montréal et de l'Ouest du MTQ, Suivi budgétaire 2001-2002 fin de saison et BDI-0017

20, 21 – Budget d'immobilisations STS 2001, Rapport annuel 2001 STS, dépenses d'exploitation

ABBOTSFORD

Volet C

1, 2, 3 – Définition du SC non fournie; il a été considéré identique au CV pour les besoins des calculs.

KINGSTON

Volet C

Pas de distinction établie entre le SC et le CV de Kingston.

1,2,3 – Pas de distinction établie entre le SC et le CV.

4, 8 – Données de 2003

9 – Données de 2003, comprend 2604 à Queens.

10 – Le chauffeur du véhicule comprend les passagers, la GDT est centrée sur l'heure de pointe PM; l'heure de pointe AM considérée avoir la même répartition de parts modales.

15 – Longueur moyenne du déplacement à vol d'oiseau au cours de la journée, données de 2002.

16 – Nombre de collisions

18 – Données de 2003

19 - Les dépenses annuelles d'immobilisations varient selon les années, nous faisons une contribution annuelle de 1,2 M \$ à notre réserve de capital.

TROIS-RIVIÈRES

Volet B

2 – Rapports financiers MAMSL 2001 pour les routes, STTR pour les transports en commun

Volet C

4 – Données de 2003, MTQ-SMST

5 – Ville de Trois-Rivières, MTQ

10, 11 – Enquête O-D 2000

12 a – STTR

12 b, c, 13, 14, 15 – Estimations MTQ-SMST basées sur le modèle de transport de l'automne 2000.

16 – SAAQ, compilé par la Direction de la sécurité en transport du MTQ.

18 – Rapports financiers municipaux MAMSL; compilés par MTQ-SMST.

19 – MTQ - Direction de la Mauricie-Centre-du-Québec

20, 21 – Société de transport de Trois-Rivières (STTR)

Annexe D : Données de Statistique Canada

Définitions

Les variables démographiques incluses à l'Annexe C mais obtenues auprès de Statistique Canada sont définies ci-dessous. Les définitions et les remarques citées sont tirées du Dictionnaire du Recensement de Statistique Canada. Les données concernant la superficie territoriale, la population et l'emploi ont été calculées à l'aide de données du niveau des districts de recensement.

RÉGION MÉTROPOLITAINE DE RECENSEMENT (RMR)

Une région métropolitaine de recensement (RMR) est formée d'une ou plusieurs municipalités adjacentes centrées sur une large zone urbaine (connue sous le nom de centre urbain). Le dénombrement de la population du centre urbain doit être au minimum 100 000 pour constituer une région métropolitaine de recensement. Pour être incluses dans la RMR, les autres municipalités adjacentes doivent avoir un degré élevé d'intégration avec la zone urbaine centrale, tel que le traduisent les flux de déplacements tirés des données sur le lieu de travail du recensement. Toutes les RMR sont sous-divisées en districts de recensement.

SUPERFICIE TERRITORIALE

La superficie territoriale est la zone en kilomètres carrés des parts territoriales de zones géographiques standard.

Remarques :

Les données sont tirées de la Base géographique nationale (BGN), qui comprend des couches de polygones représentant les plans d'eau. La projection conique conforme de Lambert de la BGN est transformée en projection conique équivalente d'Albers, étant donné que la notion d'équivalence est indispensable pour calculer la superficie des terres. Des paramètres de projection distincts (deux parallèles de référence, un méridien central et la latitude du point d'origine de la projection) sont utilisés pour chaque province et territoire, ce qui permet d'obtenir des données plus exactes. Les superficies des terres sont calculées avec le SIG Arc/Info^{MD}. Les superficies sont calculées en kilomètres carrés au niveau de l'îlot et les données sont stockées, puis agrégées au niveau des unités géographiques supérieures.

Comme trois échelles de cartes (1/50 000, 1/250 000 et 1/1 000 000) sont utilisées dans la BGN, les superficies calculées à une plus grande échelle sont plus exactes, c'est-à-dire qu'il y a moins de généralisation concernant la symbolisation et le nombre de caractéristiques hydrographiques. Des erreurs peuvent se produire en raison de la numérisation ou des divergences de couplage ou, encore, lorsque les polygones représentant les plans d'eau ne concordent pas ou sont représentés par des symboles différents d'une échelle à l'autre.

Les utilisateurs doivent savoir que, même si les limites des régions géographiques normalisées n'ont pas changé entre les recensements de 1996 et de 2001, les superficies des terres sont différentes parce que la méthode de calcul utilisée a été modifiée. En 1996, la superficie des terres a été calculée manuellement à l'aide d'un planimètre, tandis qu'en 2001, elle a été calculée de façon automatisée à l'aide d'un logiciel à partir de la nouvelle Base géographique nationale.

EMPLOI

Nombre de personnes actives âgées de 15 ans ou plus dont le lieu principal de travail est dans la zone désignée, peu importe leur lieu de résidence.

VÉHICULES MOTORISÉS - ENREGISTREMENT

Les données fournies par Statistique Canada concernaient le nom des lieux. Ces lieux ont ensuite été regroupés par l'équipe de l'étude pour obtenir le nombre d'enregistrements de véhicules par résident dans chaque région.

Les statistiques sur les enregistrements de véhicules légers, de poids lourds (camions), d'autobus, de remorques et de véhicules tous terrains ont été obtenues auprès des gouvernements provinciaux et territoriaux.

En 1999, Statistique Canada a révisé sa méthodologie pour les Données d'enregistrement des véhicules motorisés au Canada. Précédemment, les données étaient obtenues à l'aide de questionnaires envoyés aux provinces et aux territoires. À partir de 1999, les sources sont des fichiers obtenus auprès des bureaux d'immatriculation des véhicules à l'échelle provinciale et territoriale.

Pour les besoins de cette enquête, les véhicules légers comprennent les véhicules automobiles d'un poids inférieur à 4,5 tonnes, les motos et les scooters. Les véhicules poids lourds sont définis comme incluant les camions et les autobus.

DISTANCE DU DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL

Fait référence à la distance, en kilomètres, entre la résidence du répondant et son lieu de travail habituel. La variable prend en compte les résidents non institutionnels âgés de 15 ans ou plus et qui ont travaillé après le 1^{er} janvier 2000. La variable prend généralement en compte le travail occupé par la personne au cours de la semaine précédant le dénombrement. Si, cependant, cette personne ne travaillait pas au cours de cette semaine mais qu'elle avait travaillé à un moment donné depuis le 1^{er} janvier 2000, l'information porte sur l'emploi occupé le plus longtemps au cours de cette période.

Rapporté pour : la population âgée de 15 ans ou plus, à part les résidents en institutions, qui ont travaillé à un moment donné depuis le 1^{er} janvier 2000, et qui avaient un lieu habituel de travail

Remarques : Les lieux de travail sont codés selon un lieu géographique donné. Ce lieu géographique donné est un point significatif d'un coté d'ilôt, d'un îlot, d'une aire de diffusion ou d'une subdivision de recensement. La distance de déplacement est calculée à vol d'oiseau entre le point significatif de l'ilôt de résidence et le point significatif du lieu de travail.

Pour mieux représenter la distance réelle parcourue jusqu'au travail, les distances à vol d'oiseau domicile-travail ont été multipliées par 1,3.

MODE DE TRANSPORT DU DÉPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL

Il s'agit du mode de transport des résidents non institutionnels âgés de 15 ans ou plus qui ont travaillé à un moment donné depuis le 1^{er} janvier 2000. Les personnes ayant indiqué à la question relative au lieu de travail qu'elles n'avaient pas d'adresse fixe de travail ou qui ont indiqué une adresse habituelle du lieu de travail doivent préciser le mode de transport le plus fréquemment emprunté pour se rendre de leur domicile à leur travail. La variable prend en général en compte le travail de la personne au cours de la semaine précédant le dénombrement. Si, cependant, cette personne ne travaillait pas au cours de cette semaine mais

qu'elle avait travaillé à un moment donné depuis le 1^{er} janvier 2000, l'information porte sur l'emploi occupé le plus longtemps au cours de cette période.

Rapporté pour la population âgée de 15 ans ou plus, à part les résidents en institution, qui ont travaillé à un moment donné depuis le 1^{er} janvier 2000 à une adresse habituelle de travail, ou qui n'avait pas d'adresse fixe de travail.

Réponses : Voiture, camion ou camionnette en tant que chauffeur; voiture, camion ou camionnette en tant que passager; transports en public (par ex. autobus, tramway, métro léger, train de banlieue, ferry); marché jusqu'au travail; bicyclette; moto; taxi; autre mode de transport

Remarques : Les personnes qui utilisent plus d'un mode de transport doivent préciser le mode qu'elles utilisent pour la plus grande partie des déplacements. La question fournit donc des données sur le mode principal de transport au travail. La question ne mesure pas les modes de transport multiples, ni les variations saisonnières dans les modes de transport ou les déplacements effectués à d'autres fins que celles de se rendre au travail.

Données recueillies auprès de Statistique Canada

	Zone	Toronto	Montréal	Vancouver	Ottawa- Gatineau	Calgary	Edmonton	Québec	Winnipeg	Hamilton
1 Superficie terrestre (km ²)	RMR	5,903	4,047	2,879	5,318	5,083	9,419	3,154	4,151	1,372
	RUE	2,281	2,228	1,317	1,116	702	670	1,021	419	419
	SC	17.29	21.74	26.36	14.48	7.53	2.11	30.12	6.86	2.04
	CV	5.87	4.49	4.42	2.98	2.22	2.11	4.46	2.12	2.04
2 Population résidente	RMR	4,682,897	3,426,350	1,986,965	1,063,664	951,395	937,845	682,348	671,274	662,401
	RUE	4,346,206	3,162,972	1,806,488	930,042	878,866	666,099	636,290	616,052	547,521
	SC	131,363	179,617	177,129	65,752	38,152	5,037	97,952	29,215	13,613
	CV	52,432	30,199	31,708	7,786	8,429	5,037	22,284	11,899	13,613
3 Emploi total (temps plein et temps partiel)	RMR	2,359,890	1,622,715	897,540	552,360	485,490	448,035	323,390	326,385	265,675
	RUE	2,245,710	1,540,710	841,680	523,760	464,720	351,770	308,505	312,940	224,645
	SC	418,100	348,560	220,610	148,975	130,730	31,985	121,000	74,530	21,565
	CV	322,660	224,200	94,800	96,940	92,090	31,985	46,970	40,850	21,565
7 Véhicules enregistrés	RUE	2,163,646	1,343,551	1,060,624	447,842	651,840	442,383	286,196	341,770	339,611
	RUE	2,105,420	1,316,777	1,029,301	439,630	622,138	420,605	280,205	330,750	330,896
	RUE	58,226	26,774	31,323	8,212	29,702	21,778	5,991	11,020	8,715
15 Distance moyenne entre lieux de résidence et travail (km)	RUE	9.2	7.9	7.6	7.8	7.7	7.6	6.8	6.0	8.2

	Zone	London	Kitchener - Waterloo	St. Catharines - Niagara	Halifax	Victoria	Windsor	Oshawa	Saskatoon	Regina
1 Superficie terrestre (km ²)	RMR	2,333	827	1,406	5,496	695	1,023	903	5,192	3,408
	RUE	385	314	475	391	304	130	292	145	110
	SC	1.91	15.30	18.00	19.00	5.79	4.63	5.94	2.11	1.10
	CV	1.91	3.71	4.28	1.14	1.87	1.84	2.87	2.11	0.51
2 Population résidente	RMR	432,451	414,284	377,009	359,183	311,902	307,877	296,298	225,927	192,800
	RUE	334,755	387,309	274,435	273,087	292,519	226,087	226,464	193,374	171,627
	SC	4,066	35,176	38,323	61,209	23,518	23,655	18,619	4,441	4,047
	CV	4,066	8,613	7,079	4,004	5,956	9,661	8,903	4,441	558
3 Emploi total (temps plein et temps partiel)	RMR	195,785	205,665	158,825	172,200	142,245	139,225	103,885	104,990	95,695
	RUE	162,580	190,880	119,430	157,475	138,735	117,835	87,755	95,650	87,490
	SC	23,630	50,030	37,195	78,200	45,720	20,410	18,435	6,075	20,730
	CV	23,630	22,990	20,865	27,640	29,480	14,175	14,235	6,075	14,010
7 Véhicules enregistrés	RUE	196,025	236,800	174,920	157,821	180,164	157,216	133,185	125,948	121,533
	RUE	191,140	229,029	171,400	152,030	176,275	153,870	130,813	120,625	116,258
	RUE	4,885	7,771	3,520	5,791	3,889	3,346	2,372	5,323	5,275
15 Distance moyenne entre lieux de résidence et travail (km)	RUE	5.4	5.6	5.5	6.3	4.7	6.1	10.7	4.8	4.5

	Zone	St John's	Sudbury	Saguenay	Sherbrooke	Abbotsford	Kingston	Trois-Rivières	Saint John	Thunder Bay	
1 Superficie terrestre (km ²)	RMR	805	3,536	1,754	1,108	626	1,907	880	3,360	2,548	
	RUE	494	178	858	385	363	241	289	377	328	
	SC	1.64	4.60	13.85	14.34	2.19	1.83	13.09	0.83	3.16	
	CV	1.64	1.47	2.22	1.46	2.19	1.83	3.88	0.83	3.16	
2 Population résidente	RMR	172,918	155,601	154,938	153,811	147,370	146,838	137,361	122,678	121,986	
	RUE	122,496	82,284	139,759	139,388	115,711	100,402	122,395	88,767	109,016	
	SC	5,970	9,335	30,325	33,981	5,223	4,237	21,400	2,027	7,291	
	CV	5,970	2,066	5,869	3,830	5,223	4,237	5,704	2,027	7,291	
3 Emploi total (temps plein et temps partiel)	RMR	76,080	63,005	62,290	68,780	50,620	69,060	57,855	51,590	52,780	
	RUE	64,535	47,815	60,580	64,225	41,980	56,140	50,055	46,360	50,820	
	SC	8,800	13,737	21,125	21,355	9,245	14,155	21,415	8,510	8,645	
	CV	8,800	6,595	8,520	6,900	9,245	14,155	12,680	8,510	8,645	
7 Véhicules enregistrés	RUE	73,096	53,803	83,678	67,460	66,236	61,488	65,403	46,586	80,571	
	Véhicules légers	RUE	70,497	51,976	81,876	66,623	63,426	59,594	64,114	44,937	78,099
	Véhicules lourds	RUE	2,599	1,827	1,802	837	2,810	1,894	1,289	1,649	2,472
15 Distance moyenne entre lieux de résidence et travail (km)	RUE	5.4	6.5	4.7	5.1	7.7	5.4	5.0	7.0	4.7	

Annexe E : Données de l'ACTU

Les données pour l'achalandage annuel des transports en commun ont été tirées du Répertoire statistique annuel des transports en commun de 2001. Ces données sont rapportées à l'ACTU par les opérateurs de services de transports en commun. L'ACTU n'a cependant publié aucune information concernant Saguenay, Trois-Rivières ou Abbotsford.

Région	Nom de l'exploitant	Service régulier de déplacements des passagers	
		Opérateur	Total
Toronto			503 685 634
	Ajax Pickering	2 244 897	
	Brampton	7 116 771	
	Mississauga Transit	24 640 876	
	Oakville Transit	2 128 357	
	TTC	419 993 000	
	Région de York	7 689 301	
	GO Transit (92 % de l'ensemble des déplacements seulement)	43 339 600	
Montréal			415 862 461
	Agence métropolitaine de transport	12 833 000	
	STL - Société de transport de la ville de Laval	17 662 951	
	STM - Société de transport de Montréal	354 940 000	
	STRSM - Société de transport de la rive sud de Montréal (Longueuil)	30 426 510	
Vancouver	Translink	95 711 413	95 711 413
Ottawa - Gatineau			99 170 451
	OC Transpo	84 735 456	
	STO - Société de Transport de l'Outaouais	14 434 995	
Calgary	Calgary Transit	60 487 700	60 487 700

Edmonton			46 489 005
	Edmonton Transit System	44 173 755	
	St Albert	1 032 848	
	Strathcona	1 282 402	
Ville de Québec	STCUQ - Société de transport de la communauté urbaine de Québec	37 286 201	37 286 201
			Service régulier de déplacements des passagers
Région	Nom de l'exploitant	Opérateur	Total
Winnipeg	Winnipeg	38 567 000	38 567 000
Hamilton			22 284 798
	Burlington Transit	1 540 695	
	Hamilton	20 744 103	
London	London Transit	15 850 600	15 850 600
Kitchener – Waterloo	Grand River	10 236 046	10 236 046
St. Catharines - Niagara			4 521 353
	Niagara Transit	1 092 870	
	St. Catharines	3 111 378	
	Welland Transit	317 105	
Halifax	HRM Metro Transit	14 195 468	14 195 468
Victoria	BC Transit	18 630 216	18 630 216
Windsor	Transit Windsor	5 419 933	5 419 933
Oshawa			3 846 459
	Oshawa Transit Commission	2 946 305	
	Whitby Transit	900 154	
Saskatoon	Saskatoon Transit Services	7 920 747	7 920 747
Regina	Ville de Regina	6 178 193	6 178 193

St. John's	Metrobus	3 187 273	3 187 273
Sudbury	Greater Sudbury	3 448 089	3 448 089
Saguenay			
Sherbrooke	Corporation métropolitaine de transport de Sherbrooke	6 211 469	6 211 469
Abbotsford			
Kingston	Kingston Transit	2 355 570	2 355 570
Trois-Rivières			
Saint John	Saint John Transit	2 435 096	2 435 096
Thunder Bay	TBT	2 956 951	2 956 951

Annexe F :
Données sur les
ventes de
carburant de
Kent Marketing

Les données relatives aux ventes de carburant ont été obtenues auprès de Kent Marketing pour les trois années d'étude (1991, 1996, 2001). Les données des ventes de carburant sont recueillies pour les marchés individuels de carburant. Ces derniers pourraient ne pas correspondre aux limites géomunicipales actuelles. Les marchés n'ont été pris en compte que s'ils étaient à l'intérieur des limites de la RUE.

Les volumes de gaz carbonique sont estimés en appliquant un facteur de conversion de 2,356 kg de CO₂ par litre d'essence vendu.

Les véhicules-km parcourus quotidiennement ont été évalués sur la base de la population et des ventes d'essence de la RUE, supposant une efficacité constante du carburant à 0,1124 litres d'essence par véhicule-kilomètre.

NOTES DE FIN

- ¹ La *Nouvelle vision des transports urbains* de l'ATC, disponible à l'adresse URL ci-dessous, identifie les 13 principes de prise de décisions que voici :
1. La structure urbaine et l'occupation des sols : Prévoir de plus fortes densités et une occupation des sols plus diversifiée
 2. La marche : Promouvoir la marche comme mode privilégié de déplacement individuel
 3. La bicyclette : Multiplier les possibilités d'utiliser la bicyclette pour les déplacements
 4. Les transports en commun : Améliorer les services de transport en commun pour en augmenter l'attrait par rapport à celui de l'automobile
 5. L'automobile : Créer un milieu où l'automobile peut jouer un rôle plus pondéré
 6. Le stationnement : 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
 7. Le transport des marchandises : Améliorer l'efficacité de la distribution des marchandises en milieu urbain
 8. L'intégration intermodale : Promouvoir les liens intermodaux et interréseaux
 9. Les nouvelles technologies : Promouvoir de nouvelles technologies qui permettront d'améliorer la mobilité urbaine et contribueront à protéger l'environnement
 10. L'optimisation des systèmes : Optimiser l'utilisation des réseaux de transport actuels des personnes et des marchandises
 11. Les besoins des groupes particuliers : Concevoir et exploiter des systèmes de transport que peuvent utiliser les handicapés
 12. L'environnement : S'assurer que les décisions en matière de transports urbains protègent et améliorent l'environnement
 13. Le financement : Trouver de meilleurs moyens de financer les réseaux de transport urbain de demain
- <http://www.tac-atc.ca/english/pdf/urban.pdf>. Consulté le 26 mars 2004
- ² Statistique Canada, Recensements de 1991 et de 2001. Des renseignements détaillés sont disponibles à l'adresse URL ci-dessous. <http://www.statcan.ca>, consulté le 26 mars 2004.
- ³ Le terme durabilité est utilisé tout au long de ce rapport dans un sens général. Une définition courante des transports durables est celle du Centre pour un transport durable, disponible à l'adresse URL ci-dessous. <http://www.cstctd.org/CSTnotremission.htm>, consulté le 26 mars 2004.
- ⁴ La définition des RMR est disponible à l'adresse URL suivante : http://www.statcan.ca/francais/census2001/dict/geo009_f.htm. Consulté le 22 mars 2004.
- ⁵ La première preuve de base de la relation entre la possession et l'utilisation est l'étonnante constance du nombre de kilomètres parcourus par automobile d'année en année. Pour obtenir des données sur ce point, veuillez consulter l'adresse URL ci-dessous (en anglais). http://oee.nrcan.gc.ca/neud/dpa/tableshandbook/pdftran_00_7_e.pdf. Consulté le 23 mars 2004.

- ⁶ Statistique Canada, « Camionnage local pour compte d'autrui 2001 (1996, 1991) : Classement des régions métropolitaines de recensement par origine et destination des marchandises, Évaluations sélectionnées sur la base des revenus » dans *Le Camionnage au Canada* (2001, 1996, 1991), disponible auprès de Statistique Canada à l'adresse URL suivante.
<http://www.statcan.ca>, consulté le 26 mars 2004.
- ⁷ « Autres camions » comprennent les camions exploités pour compte d'autrui par des sociétés dont les revenus annuels sont inférieurs à un million de dollars et, facteur sans doute plus important dans les zones urbaines, les camions « privés » exploités à compte propre par les entreprises qui réalisent l'expédition. Le rapport d'Industrie Canada de 1998 intitulé *Profil du camionnage privé au Canada*, disponible à l'adresse URL suivante, suggère que les camions privés prédominent sur les distances inférieures à environ 200 kilomètres.
<http://strategis.ic.gc.ca/epic/internet/ints-sdc.nsf/fr/fd01101f.html>. Consulté le 1 mars 2004.
- ⁸ D'autres villes peuvent avoir des objectifs qu'elles n'ont pu identifier.
- ⁹ Saguenay, Trois-Rivières et Sherbrooke ont adopté un point de vue municipal dans leurs réponses à cette question. Puisque la taxe est contrôlée par la province et versée directement aux organismes publics de transport en commun, les entités municipales sont incapables d'en rendre compte. La taxe sur l'immatriculation a été étendue à toutes les régions urbaines du Québec en 2001 et leur a rapporté 62 millions \$ annuellement.
- ¹⁰ Environnement Canada, *Émissions de GES nationales et provinciales de 1990 à 2001*, disponible à l'adresse URL ci-dessous.
http://www.ec.gc.ca/pdb/ghg/canada_2001_e.cfm, consulté le 26 mars 2004.
- ¹¹ Pour savoir comment obtenir l'enquête (en anglais) de l'UITP, ou la consulter, visitez l'adresse URL ci-dessous.
<http://www.uitp.com/project/index4.htm>. Consulté le 21 décembre 2003.
- ¹² L'UITP a entrepris une mise à jour de son enquête de 1995 en 2001. Les résultats ne seront pas disponibles avant 2005.
- ¹³ D'après le U.S. Bureau of Transportation Statistics, *Statistiques nationales des transports*, 2002, note de bas de page du Tableau 4-16M, page 419 (disponible à l'adresse URL suivante), le facteur d'équivalence calorifique de l'essence est 34 839 537 joules/litre.
http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/2002/index.html. Consulté le 26 mars 2004.