

Indicateurs de transports urbains Cinquième enquête

Introduction

Le présent document d'information présente un sommaire des résultats de la Cinquième enquête sur les indicateurs de transports urbains (ITU5). La série ITU a été créée par le Conseil des transports urbains de l'Association des transports du Canada (ATC) en 1994. Cette série évalue les progrès du secteur des transports urbains en matière de transport durable, comme l'indique la *Nouvelle vision des transports urbains*.¹ Cette nouvelle vision repose sur 13 principes qui décrivent le réseau de transport multimodal futur souhaitable, ainsi que la forme urbaine et l'aménagement du territoire à l'appui de ce réseau. En plus d'assurer le suivi des progrès réalisés en vue du transport durable, l'enquête ITU représente un compendium unique des tendances en matière de transport urbain et d'aménagement du territoire au Canada, et ce, en fonction de plus de 90 indicateurs individuels.

Étant donné que la série d'enquêtes ITU existe depuis plus de 20 ans, une révision majeure de cette série a été réalisée en préparation de l'enquête ITU5 afin d'élargir la pertinence des enquêtes et de maintenir son unicité en tant que source d'information. Dans le cadre de cette révision, nous avons modifié la section sur le rendement économique, simplifié la collecte de données pour plusieurs indicateurs et reformulé chacune des questions pour qu'elles soient adaptées aux besoins actuels et pour qu'elles soient plus claires. Nous avons également ajouté une nouvelle série d'indicateurs sur la santé et le transport, y compris de nouvelles mesures pour le transport actif et la qualité de l'air. Cette révision nous a aussi permis de définir plusieurs nouveaux facteurs qui influent sur la demande de transport : l'égalité entre les sexes au travail, le vieillissement de la population et la dissémination accrue (ce qui signifie que les employeurs doivent puiser dans un bassin toujours plus grand de navetteurs pour trouver la main-d'œuvre spécialisée dont ils ont besoin). Ces facteurs sont tous des facteurs d'influence qui ont été identifiés. Ces facteurs ont, pour leur part, donné lieu à de nouveaux indicateurs ou à des indicateurs révisés. Par conséquent, une nouvelle base de données conviviale a été préparée pour permettre à l'utilisateur de faire ses propres comparaisons entre les résultats des années 2001, 2006 et 2011, puisque les mêmes indicateurs ont été utilisés pour ces années.

À l'exception de l'étude pilote initiale, chaque enquête ITU a utilisé l'année de recensement comme année de base. Pour l'enquête ITU5, l'année de base est l'année 2011. En utilisant l'année de base du Recensement, on obtient une source fiable de données démographiques pancanadiennes et une définition uniforme pour la région urbaine : notamment, la région métropolitaine de recensement (RMR). Statistique Canada définit une RMR comme une région comptant une ou plusieurs municipalités voisines situées autour d'un centre et dont la population totale est d'au moins 100 000 personnes, dont 50 000 personnes ou plus vivant dans le centre. En utilisant la RMR, il est également possible d'effectuer des comparaisons entre les régions urbaines.

Le Canada compte 33 RMR. Afin d'effectuer des comparaisons significatives aux fins de la présente enquête ITU, ces RMR ont été réparties dans quatre catégories de population différentes, lesquelles sont indiquées au Tableau 1. Même si les seuils de population n'ont pas changé, veuillez prendre note que les RMR de Sherbrooke et de St. John's sont passées du groupe D (groupe des populations les plus petites) au groupe C.

¹ Voir <http://tac-atc.ca/sites/tac-atc.ca/files/site/doc/resources/briefing-newvisionurban-f.pdf>.

Tableau 1. Définitions des groupes de RMR

Groupe	Population de la RMR	Nombre de RMR	RMR*
Groupe A	Plus de 2 000 000	3	Toronto, Montréal, Vancouver
Groupe B	500 000 à 2 000 000	6	Ottawa-Gatineau, Calgary, Edmonton, Québec, Winnipeg, Hamilton
Groupe C	190 000 à 500 000	11	Kitchener-Cambridge-Waterloo, London, St. Catharines - Niagara, Halifax, Oshawa, Victoria, Windsor, Saskatoon, Regina, Sherbrooke, St. John's
Groupe D	Moins de 190 000	13	Barrie, Kelowna, Abbotsford - Mission, Grand Sudbury / Greater Sudbury, Kingston, Saguenay, Trois-Rivières, Guelph, Moncton, Brantford, Saint John, Thunder Bay, Peterborough

* La liste des RMR est présentée en ordre décroissant de population (d'après le Recensement de 2011).

La série d'enquêtes ITU combine les données locales et nationales. En ce qui concerne l'enquête ITU5, 28 des 33 RMR ont grandement contribué à la réalisation d'une enquête détaillée sur la population locale, les conditions économiques et de transport. Nous tenons donc à souligner cette contribution. Ces données sont augmentées par des données provenant de certaines sources provinciales, de données nationales sur la population, l'emploi, les déplacements domicile-travail, et autres, qui proviennent du Recensement de la population et de l'Enquête nationale auprès des ménages, ainsi que de données sur le transport collectif provenant de l'Association canadienne du transport urbain (dont nous tenons aussi à souligner la contribution), des données sur la consommation d'essence et de diesel provenant de Kent Group Ltd., et, de nouvelles données pour l'enquête ITU5, c'est-à-dire des données sur la santé provenant de l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes de Statistique Canada.

Les 90 indicateurs et plus sont fondés sur les indicateurs d'une partie ou de la totalité des trois types de régions géographiques:

- la RMR, qui comprend la totalité de la région urbaine, tel que défini par Statistique Canada;
- la région urbaine existante (RUE), qui définit les zones urbaines de la RMR : les secteurs de recensement dans lesquels plus de 33 % du territoire est désigné « urbanisé » par Statistique Canada (c'est-à-dire qui ont des concentrations et des densités de population minimales). À noter que dans la plupart des RMR, seuls les secteurs contigus de la RUE sont inclus dans l'enquête ITU;
- le centre-ville (CV), qui correspond au ou aux secteurs de la RMR où la concentration d'emplois est la plus élevée – il s'agit habituellement du centre-ville historique. Le CV est défini par les représentants locaux, mais, dans la plupart des cas, ces CV correspondent aux secteurs de recensement.

Plusieurs nouvelles variables ont aussi été utilisées dans le cadre de l'enquête ITU5 pour les subdivisions de recensement (SDR) ou les divisions de recensement (DR) des RMR de Toronto, Montréal, Vancouver et Ottawa-Gatineau. Ces variables reflètent la nature étendue et complexe des trois plus grandes régions, ainsi que la nécessité d'établir une distinction entre les deux composantes provinciales d'Ottawa-Gatineau.

Principaux résultats

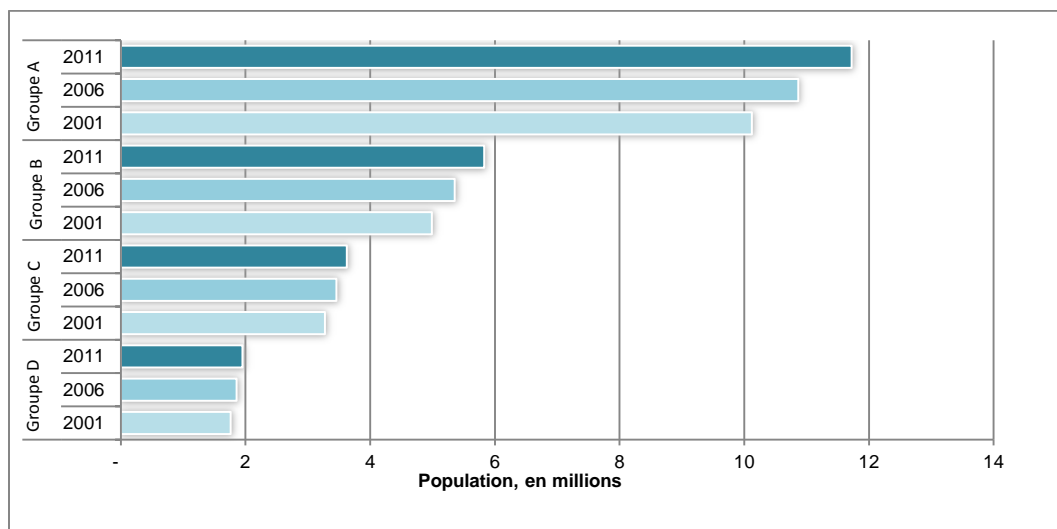
La présente section résume les principaux résultats et les tendances courantes définis par l'enquête. Les cinq tendances définies dans les enquêtes ITU précédentes ont été revues. Deux nouveaux éléments ont été ajoutés afin de tenir compte de la santé et du transport, notamment en ce qui concerne les liens existant entre la demande de transport, le vieillissement de la population et les nouvelles économies.

La croissance est concentrée dans les plus grandes régions urbaines

L'importance des régions urbaines du Canada en tant que centres de population et d'activité a depuis longtemps été établie. Le groupe des 33 RMR comprend plus des 2/3 de la population du pays : 69 % en 2011, ce qui représente une légère hausse par rapport au pourcentage de 68 % en 2006 et en 2001. De plus, comme le Tableau 2 l'indique, les neuf

plus grandes RMR (groupes A et B) comptent les 3/4 de la population des RMR, et cette proportion a légèrement augmenté. Les trois plus grandes RMR – Toronto, Montréal et Vancouver – comptent un peu plus de la moitié de la population des RMR.

Tableau 2. Population totale des RMR par groupe de régions urbaines, 2001-2011



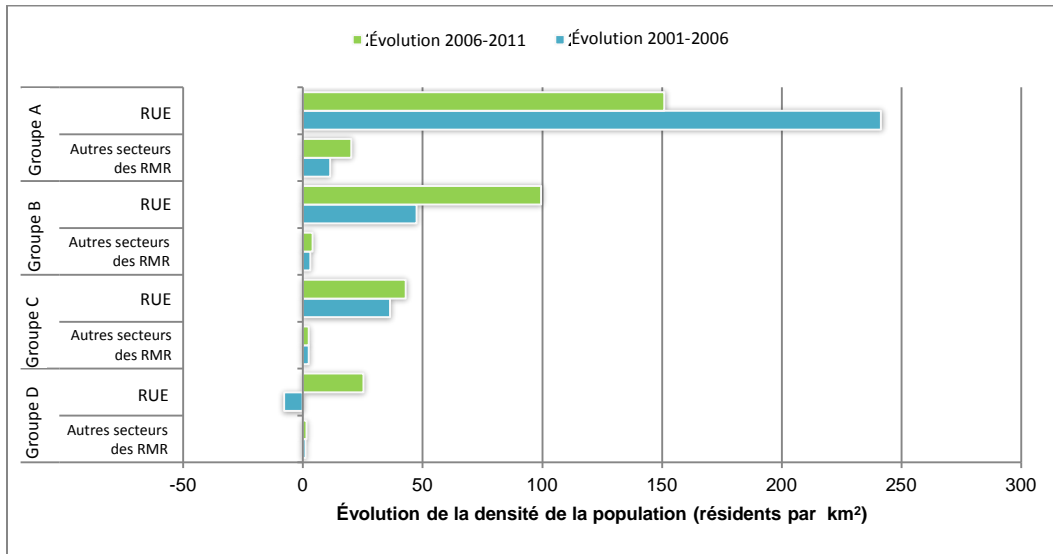
Source : Recensement de 2011

Les densités urbaines augmentent, mais à des rythmes différents

La densité est un important indicateur de la durabilité, tant pour la consommation du territoire, où les densités plus grandes permettent une utilisation plus efficace des ressources, que pour le transport, puisque le transport en commun dessert plus efficacement les densités plus grandes, et puisque les usages mixtes sont plus favorables aux modes de transport de remplacement par rapport aux véhicules privés à un seul occupant. Les densités ont augmenté dans les quatre groupes, le groupe B affichant le plus fort taux de croissance (7,9 %). Les densités des trois plus grandes RMR (groupe A) ont continué d'augmenter, mais à un rythme environ deux fois moins grand que pour la période précédente de cinq ans. La hausse de 4,2 % des densités du groupe D constitue un revirement par rapport à la réduction de 1,3 % connue entre 2001 et 2006. Le Tableau 3 indique que les densités des RUE ont beaucoup plus augmenté que celles des autres RMR (les régions les moins développées à l'extérieur des RUE).

L'automobile demeure le mode de transport dominant, mais les autres modes sont en progression

Le Tableau 4 présente un sommaire de quelques indicateurs choisis relativement aux habitudes de déplacement. Certains signes démontrent que l'utilisation et les impacts de l'automobile comme mode de transport ont diminué depuis 2006, même si cette diminution est légère. D'une part, le taux de possession de véhicules légers par habitant – un indicateur de l'utilisation de l'automobile – a continué d'augmenter, mais à un rythme plus lent que pendant les cinq années précédant 2006. D'autre part, malgré la légère hausse du taux de possession de véhicules, le taux de consommation de carburant a diminué. L'utilisation du transport en commun par habitant a continué d'augmenter, à un rythme supérieur à deux fois le taux des cinq années précédant 2006. Les parts modales du transport en commun et du cyclisme pour les déplacements domicile-travail ont aussi continué d'augmenter, mais la part modale de la marche a diminué depuis 2006.

Tableau 3. Évolution de la population par groupe de régions urbaines, 2001-2011

Tableau 4. Divers indicateurs des déplacements en automobile et autres, 2001-2011

	2001	2006	2011
Véhicules légers par habitant	0,51	0,55	0,57
Consommation de carburant par habitant (L/jour)	2,79	2,96	2,93
Déplacements en transport en commun par année par habitant	87,7	90,3	96,95
Parts modales du transport en commun pour les déplacements domicile-travail	14,80 %	15,20 %	16,57 %
Parts modales de la marche pour les déplacements domicile-travail	5,70 %	5,70 %	5,48 %
Parts modales du cyclisme pour les déplacements domicile-travail	1,30 %	1,40 %	1,49 %

Dans l'ensemble, ces indicateurs suggèrent une légère réduction des impacts de l'automobile privée, qui perd principalement du terrain au profit du transport en commun : étant donné la nature dominante de l'automobile, ces changements, qui semblent mineurs en termes de valeurs absolues, sont importants.

Les changements reflètent sans aucun doute les investissements consacrés aux services et infrastructures de transport en commun, mais ils reflètent aussi d'autres facteurs tels que les gains d'efficacité liés aux carburants des véhicules et l'amélioration du climat économique (en particulier, la grande récession de 2008-2009 est survenue entre la quatrième et la cinquième enquête ITU). Ils peuvent aussi refléter des changements comportementaux réels vers l'adoption de choix plus durables.

L'investissement consacré au transport en commun s'est poursuivi

La tendance à la hausse des investissements dans le transport en commun qui avait été signalée dans la quatrième enquête ITU s'est accrue dans presque toutes les RMR ayant participé à l'enquête en 2011 comparativement à 2006, les RMR affichant les plus fortes hausses étant les RMR les plus grandes. De nombreuses RMR ont aussi enregistré une augmentation des dépenses par habitant pour les routes : dans les RMR les plus petites (groupe C et groupe D), cette augmentation est habituellement plus élevée que celle liée aux dépenses par habitant pour le transport en commun. C'est le cas pour la plupart des grandes RMR, à l'exception de Toronto, Vancouver et Ottawa-Gatineau, où les dépenses

par habitant pour le transport en commun étaient supérieures. Veuillez prendre note que ces données reflètent l'année sur laquelle porte le rapport, et non la totalité de la période de cinq ans entre les enquêtes ITU. On ne peut donc pas déterminer avec précision si elles représentent des investissements continus ou des projets précis.

En 2011, les dépenses non liées au transport en commun touchaient principalement l'amélioration des immobilisations, et non l'exploitation et l'entretien. La situation était totalement inversée dans le secteur du transport collectif, où les coûts d'exploitation et d'entretien correspondaient à environ 80 % des dépenses totales du secteur du transport en commun, à quelques exceptions près.

Les RMR continuent de mettre en œuvre des politiques qui appuient la durabilité

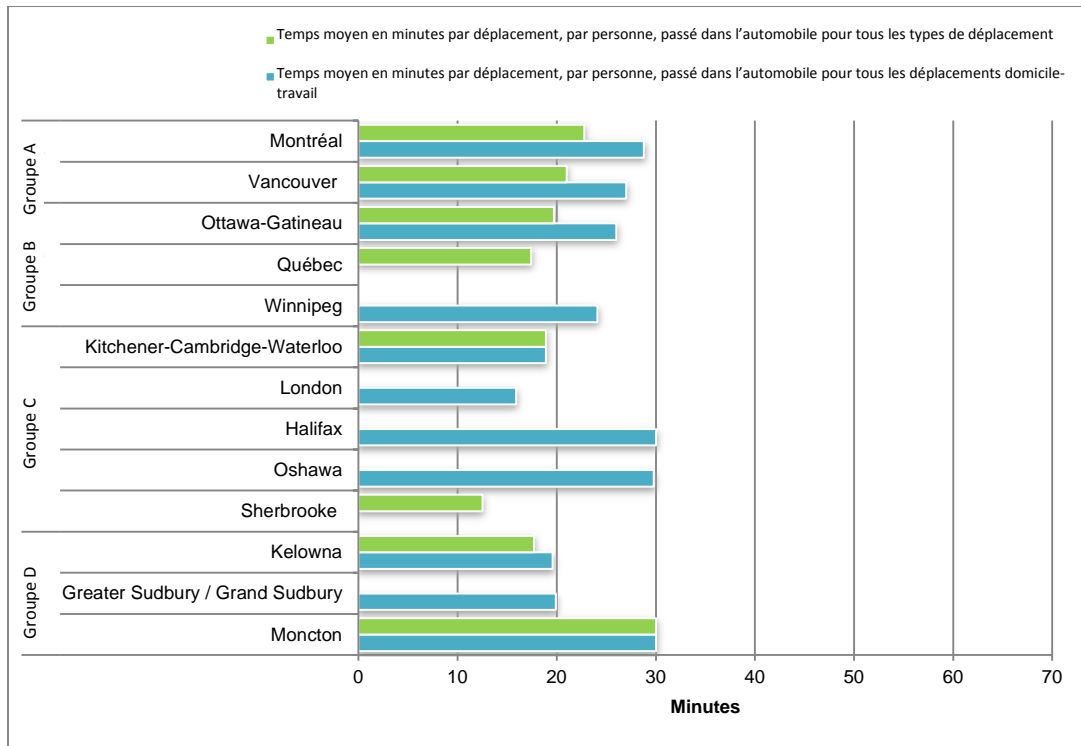
L'enquête ITU5 a examiné une gamme de politiques et d'initiatives d'aménagement du territoire et de transport favorables à la durabilité qui ont été mises en œuvre ou qui sont envisagées par les RMR. Bien qu'il soit vrai que les priorités changent avec le temps, certaines initiatives demeurent de premier plan – notamment celles qui ont trait aux besoins particuliers des usagers, à l'optimisation des réseaux routiers, à la conception des routes et à la marche. Bon nombre de ces initiatives visent à répondre aux besoins de mobilité de la population vieillissante, et elles répondent à ces besoins d'une façon qui favorisent les modes de transport de remplacement par rapport à l'automobile. On peut souligner, par exemple, l'augmentation des initiatives de transport en commun. D'autres initiatives telles que les politiques favorisant le cyclisme et la réduction des GES, demeurent actives, sans toutefois être aussi prioritaires que dans les enquêtes précédentes. Dans l'ensemble, les progrès relatifs aux politiques et mesures de durabilité se poursuivent, les initiatives pouvant correspondre à des études ou à des projets mis en œuvre à un emplacement en particulier ou à l'échelle d'une région.

Veuillez prendre note que certaines nouvelles initiatives stratégiques ont été ajoutées à la liste cette année et que, même si elles ne sont pas classées dans les initiatives les plus souvent citées, elles témoignent d'un intérêt naissant pour l'avenir. Ces initiatives comprennent les stratégies d'atténuation des changements climatiques et les initiatives de réduction des polluants atmosphériques.

Les politiques et infrastructures de transport influent sur la santé publique

Les politiques et infrastructures de transport peuvent influencer sur la façon dont les gens ont accès aux services, encourager ou décourager le transport actif et poser des risques potentiels pour la santé liés à l'environnement. L'enquête ITU5 a tenu compte de plusieurs nouveaux indicateurs de la santé afin de démontrer les divers liens existant entre les politiques de transport, les infrastructures et la santé humaine et afin de démontrer comment les résultats en matière de santé varient d'une RMR à l'autre. Ces indicateurs de la santé comprennent les habitudes de marche et de cyclisme, l'accès aux trottoirs, la proximité des écoles et des espaces naturels, les décès sur la route, les émissions produites par les carburants et la prévalence de l'asthme. Il a été établi que ces indicateurs sont tous associés aux transports et à l'aménagement du territoire. Un autre facteur doit être pris en considération : le temps passé dans les véhicules. Ce facteur contribue aux habitudes sédentaires, lesquelles sont associées à la prise de poids, à l'obésité et à la santé métabolique déficiente. Le Tableau 5 indique la durée moyenne du temps passé dans l'automobile, pour tous les types de déplacement et pour les déplacements domicile-travail, et ce, pour toutes les RMR ayant participé à l'enquête.

Tableau 5. Temps moyen en minutes par déplacement, par personne, passé dans l'automobile en fonction du type de déplacement



Les décideurs et urbanistes peuvent utiliser les résultats de l'enquête ITU5 pour prendre des décisions éclairées qui amélioreront la santé physique et mentale des gens, atténueront les risques environnementaux et amélioreront l'accès aux destinations. Ces indicateurs de la santé et des transports pourront dorénavant être utilisés pour mesurer les progrès réalisés vers l'atteinte de ces résultats.

Les changements démographiques et économiques influenceront sur les besoins futurs en matière de déplacement

Les données probantes recueillies dans plusieurs régions urbaines du Canada et dans d'autres pays avancés sur le plan économique indiquent que la population vieillit, qu'on se dirige vers plus d'égalité entre les sexes s'améliore tant en termes de nombre d'emplois que de types d'emploi, que le nombre de jeunes travailleurs requis pour remplacer les travailleurs qui prennent leur retraite est insuffisant et que l'on compte de plus en plus sur les travailleurs existants pour prendre soin des personnes âgées. Tous ces facteurs signifient qu'une plus grande flexibilité est requise relativement à la prestation des services de transport afin que les personnes qui se déplacent disposent d'un plus grand nombre d'options qui contribueront à circonscrire la congestion routière tout au long de la journée. Entre-temps, les employeurs ont de la difficulté à recruter des travailleurs spécialisés pour combler les postes offerts, surtout lorsque la congestion est en croissance, ce qui souligne l'importance d'accroître la flexibilité et les options de transport, en particulier dans le contexte de l'évolution continue de la structure économique du pays.

Afin qu'à l'avenir, nous puissions plus facilement mesurer les liens existants, du moins en ce qui concerne les transports, l'enquête ITU5 comprend plusieurs nouveaux indicateurs qui peuvent assurer le suivi de l'évolution des parts modales en fonction de l'âge et de l'occupation. De nouveaux indicateurs ont aussi été ajoutés pour établir des liens entre l'investissement dans les transports et l'économie globale d'une région urbaine et pour illustrer le rôle des sources de financement de remplacement.

Fiche de pointage de la durabilité

Le Tableau 6 illustre les progrès réalisés en ce qui concerne les 13 principes de la *Nouvelle vision des transports urbains* de l'ATC. Ce tableau évalue les progrès réalisés relativement à chaque principe depuis la dernière enquête, dont les résultats sont aussi comparés à ceux de l'enquête précédente. En ce qui concerne les enquêtes ITU précédentes, veuillez noter que les principes sont évalués en termes d'*initiatives* (par ex., les plans) et de *résultats* qui mesurent les habitudes de déplacement réelles.



















Afin de faciliter la lecture du tableau, les progrès relatifs aux enquêtes ITU4 et ITU5 (2006 à 2011) sont codés à l'aide de couleurs : **vert** pour des résultats positifs, **rouge** pour des résultats négatifs et **jaune** lorsqu'aucun changement n'a été observé. Les émoticônes reflètent l'état global de chaque principe de façon individuelle. Pour la plupart des principes, le code de couleur et l'émoticône – souriant, neutre ou désapprobateur – correspondent. Toutefois, dans certains cas, ils sont différents : par exemple, le cinquième principe – créer un milieu où l'automobile peut jouer un rôle plus pondéré – illustre une émoticône neutre (ni souriant ni désapprobateur), mais la couleur verte a été utilisée. L'émoticône neutre indique que des aspects positifs et négatifs du principe ont été signalés dans l'enquête ITU5, et la couleur verte indique que des progrès ont été réalisés par rapport au même principe dans l'enquête ITU4. De même, pour le deuxième principe – promouvoir la marche comme mode privilégié de déplacement individuel – des aspects positifs et négatifs ont été signalés en 2011 (donc, une émoticône neutre), mais, dans l'ensemble, les conditions générales sont environ les mêmes qu'en 2006 (donc, la couleur jaune).

En somme, les résultats sont largement positifs : des progrès ont été observés pour la majorité des principes de durabilité (8 sur 13). Un principe a obtenu de moins bons résultats que dans l'enquête ITU4 (transport des marchandises), et quatre principes ont obtenu des résultats inchangés par rapport à l'enquête ITU4 (la marche, l'utilisation des technologies, les systèmes de transport pour les personnes ayant un handicap physique et les façons plus efficaces de financer les réseaux de transport urbain).

Tableau 6. Fiche de pointage de la durabilité – Suivi des progrès réalisés en vue de la vision de l'ATC

Principe de la vision	Progrès	Progrès	Progrès	Encourager la discussion sur les enquêtes ITU de 2011 et des années précédentes.
	1996 - 2001	2001 - 2006	2006 - 2011	
1. Prévoir de plus fortes densités et une occupation des sols plus diversifiées.				Les densités urbaines des RUE ont principalement augmenté depuis 2001, mais dans plusieurs RMR, les densités ont diminué depuis 2006. La proportion des emplois à l'extérieur du CV est demeurée stable ou a diminué dans la plupart des RMR, mais ces résultats peuvent être davantage attribuables à la récession de 2008-2009 qu'à la mise en place de plans formels.
2. Promouvoir la marche comme mode privilégié de déplacement individuel.				Dans l'ensemble, la mise en œuvre d'initiatives de marche a légèrement augmenté depuis 2006, des augmentations ayant été observées dans les groupes A et C de RMR et des diminutions ayant été observées dans les groupes B et D. La part modale de la marche en ce qui concerne les déplacements domicile-travail a augmenté dans un quart des RMR (alors qu'elle avait augmenté dans la moitié des RMR dans la dernière enquête ITU), mais elle a diminué dans les autres RMR.
3. Multiplier les possibilités d'utiliser la bicyclette pour les déplacements.				Depuis 2006, les plans de cyclisme prévoyant des réseaux cyclables font partie des dix types d'initiatives qui sont les plus souvent mis en place. Certaines RMR ont aussi élargi leur réseau cyclable existant. La part modale du cyclisme pour les déplacements domicile-travail a augmenté dans près de la moitié des RMR, mais elle a diminué dans les autres RMR.
4. Améliorer les services de transport en commun pour en augmenter l'attrait par rapport à celui de l'automobile.				La mise en œuvre d'initiatives de transport en commun a augmenté depuis 2006. Plusieurs RMR ont aussi créé de nouvelles infrastructures de transport en commun. La part modale du transport en commun pour les déplacements domicile-travail a augmenté dans 2/3 des RMR. Dans l'ensemble, l'achalandage du transport en commun par habitant a augmenté à un rythme annuel deux fois plus rapide que celui de 2006.
5. Créer un milieu où l'automobile peut jouer un rôle plus pondéré.				Les RMR continuent d'élargir leurs réseaux routiers, mais, dans la plupart de ces RMR, cette expansion ne s'est pas faite au rythme de la croissance de la population. La part modale de l'automobile pour les déplacements domicile-travail a légèrement diminué dans la plupart des RMR, même si le taux de possession de véhicules par habitant (véhicules légers) a aussi légèrement augmenté. L'automobile continue d'être le mode de choix à mesure que la population vieillit.
6. Planifier l'offre de la tarification du stationnement dans le contexte des priorités accordées aux piétons, aux cyclistes, aux usagers des transports en commun et aux automobilistes.				La mise en œuvre d'initiatives de stationnement a augmenté par rapport à 2006, mais ces initiatives se classent au dernier rang de la liste des 12 initiatives. L'offre d'espaces de stationnement incitatif (stationnement incitatif encourageant le transport en commun) a augmenté dans environ un quart des RMR.
7. Améliorer l'efficacité de la distribution des marchandises en milieu urbain.				Même si les initiatives de durabilité visant à réduire la circulation automobile avantagent en général le transport des marchandises, un moins grand nombre d'initiatives applicables au transport des marchandises a été signalé qu'en 2006.
8. Promouvoir les liens intermodaux et interréseaux.				L'augmentation des infrastructures de transport en commun dans certaines RMR et la hausse générale de l'achalandage du transport en commun suggèrent que la connectivité intermodale s'est améliorée. La connectivité intermodale pour le transport de marchandises n'a pas changé.

Tableau 6. Fiche de pointage de la durabilité – Suivi des progrès réalisés en vue de la vision de l'ATC

Principe de la vision	Progrès	Progrès	Progrès	Encourager la discussion sur les enquêtes ITU de 2011 et des années précédentes.
	1996 - 2001	2001 - 2006	2006 - 2011	
9. Promouvoir de nouvelles technologies qui permettront d'améliorer la mobilité urbaine et contribueront à protéger l'environnement.	Émissions 			Les initiatives de réduction de l'énergie consommée et des émissions produites ont légèrement augmenté par rapport aux niveaux de 2006, même si les taux de possession de véhicules légers ont augmenté. Les émissions de GES par habitant ont diminué depuis 2006, mais cette diminution peut être attribuable à l'amélioration de l'efficacité énergétique, à la récession de 2008-2009 et à des facteurs autres que des facteurs d'influence locale. L'enquête ITU5 a utilisé les principaux contaminants atmosphériques comme critères de base pour les comparaisons futures de la pollution atmosphérique.
	Énergie 			La consommation d'énergie par habitant a diminué depuis 2006, mais cette diminution peut être attribuable à l'amélioration de l'efficacité des moteurs, à la récession de 2008-2009 et à des facteurs autres que des facteurs d'influence locale. Les distances moyennes des déplacements domicile-travail ont beaucoup diminué par rapport à 2006, ce qui a contribué à réduire les taux de consommation d'énergie. Cette diminution peut toutefois être attribuable aux changements économiques associés à la récession.
10. Optimiser l'utilisation des réseaux de transport actuels des personnes et des marchandises.				Une augmentation des initiatives d'optimisation du réseau routier a été signalée par rapport à 2006.
11. Concevoir et exploiter des systèmes de transport que peuvent utiliser les personnes handicapées.				Les initiatives visant à répondre aux besoins particuliers des usagers demeurent les initiatives les plus souvent mises en place parmi les 12 groupes d'initiatives de durabilité, même si le taux a légèrement diminué depuis 2006.
12. Veiller à ce que les décisions en matière de transports urbains protègent et améliorent l'environnement.				Les initiatives relatives aux infrastructures de transport en commun, aux infrastructures urbaines et à l'aménagement du territoire, accompagnées de l'expansion des réseaux de transport en commun et de cyclisme dans certaines RMR, visent à promouvoir les choix de transport durable, en particulier dans les grandes RMR.
13. Trouver de meilleurs moyens de financer les réseaux de transport urbain de demain.				Les sources de financement varient d'une RMR à l'autre, et aucune ne semble revêtir plus d'importance que les autres, ce qui était aussi le cas les années précédentes et ce qui suggère que des sources de financement fiables et continues ne pourraient pas exister dans plusieurs années. Certaines RMR ont maintenant recours au financement privé.

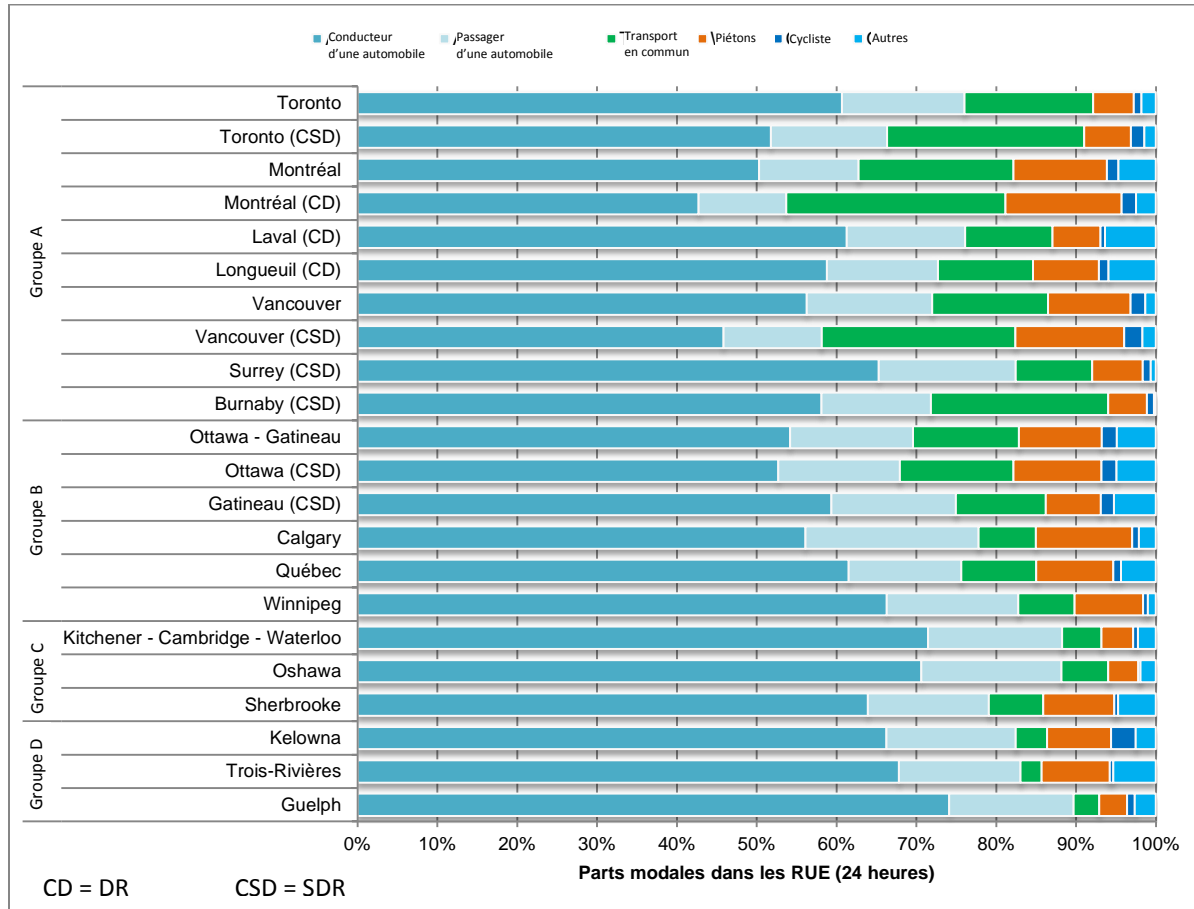
Parts modales

Les parts modales représentent une mesure importante des résultats en matière de plans de transport et d'investissement. Toutefois, ces parts modales varient d'une destination à l'autre (CV ou RUE), en fonction de l'heure de la journée et en fonction du but du déplacement (pour l'emploi ou non), comme l'indique l'enquête ITU5. De plus, pour la première fois, l'enquête ITU5 présente les parts modales en fonction de trois attributs principaux du mode choisi : l'âge, le type d'occupation et le sexe. Elle présente également les parts modales de l'automobile pour les déplacements domicile-travail en fonction des véhicules disponibles par personne et par travailleur.

Le Tableau 7 dresse le sommaire des parts modales de 2011 pour les déplacements quotidiens dans les RUE. Ce tableau illustre que la part modale des déplacements en automobile en tant que conducteur domine dans toutes les RMR ayant participé à l'enquête; toutefois, le transport en commun occupe aussi une place importante dans les grandes RMR. Veuillez prendre note que plusieurs SDR et DR affichent des parts modales du transport en commun plus élevées, dont la

Ville de Montréal, la Ville de Toronto, la Ville de Vancouver et le Ville de Burnaby. Ces SDR et DR ont aussi les taux de transport actif les plus élevés.

Tableau 7. Parts modales pour les RUE, par jour (24 heures, %, tous les âges)



Conclusion

Avec cette cinquième enquête, l'Enquête sur les indicateurs de transports urbains couvre maintenant deux décennies de tendances en matière de transport durable. L'enquête ITU5 illustre comment les cinq principales tendances ont évolué avec le temps et examine deux nouvelles tendances, comme expliqué plus haut.

À mesure que ces tendances ont évolué, l'enquête ITU a aussi évolué : chaque version successive de l'enquête ITU constitue un dossier de plus en plus complet. L'enquête ITU5 ne fait pas exception à cette règle : elle élargit l'excellente base fournie par les enquêtes précédentes. Cette enquête porte sur les 33 RMR, mais le taux de réponse est quelque peu inférieur, soit 28 RMR sur 33. Comme dans les enquêtes précédentes, l'enquête ITU5 a atteint ses objectifs de plusieurs façons : les indicateurs de durabilité ont été simplifiés, les questions ont été reformulées pour tenir compte des principales tendances en matière de démographie et de main-d'œuvre qui influent sur les caractéristiques des transports urbains, une section entière a été ajoutée sur la santé et les transports, une enquête sur le Web a été ajoutée afin que des données puissent facilement être recueillies, de l'information supplémentaire a été fournie sur les méthodes que les RMR peuvent utiliser pour leurs calculs et l'accessibilité et la facilité d'utilisation ont été améliorées en ce qui concerne la base de données sur la série d'enquêtes.

Le rapport de l'enquête ITU5 présente plusieurs recommandations relativement à la série d'enquêtes ITU. Grâce à sa nouvelle base de données, la série d'enquêtes ITU permettra dorénavant un examen plus rigoureux des liens existant entre les habitudes de transport et les facteurs démographiques, de la main-d'œuvre et économiques sous-jacents. On pourra également déterminer comment les changements liés à ces attributs – l'âge, le sexe, l'occupation et la disponibilité d'un véhicule – engendrent des changements dans les habitudes de déplacement. Les enquêtes ITU futures pourraient examiner non seulement les tendances, mais également les facteurs qui expliquent ces tendances, ce qui aidera les analystes et décideurs à établir des plans ciblés et à faire des investissements visant à répondre aux besoins futurs. De même, les nouveaux indicateurs de la santé et des transports fournissent de l'information de base en matière de santé humaine, de choix de transport, de qualité de l'air et de milieu bâti – tous des enjeux d'actualité – et ces liens devraient également faire l'objet d'un examen plus détaillé. Enfin, afin de poursuivre les efforts continus mis en place en vue de réduire le fardeau des RMR locales qui veulent répondre à l'enquête et afin de faciliter les comparaisons, les enquêtes ITU futures pourraient davantage mettre l'accent sur les sources de données nationales et provinciales, et ce, en utilisant les sources de données municipales en tant que sources complémentaires pour les données nationales. Cette approche est une méthode efficace et efficiente de combiner différentes sources de données et méthodes de calcul, tout en présentant de l'information percutante et importante sur les tendances en matière de transport dans les principaux centres urbains du Canada.

Remerciements et avis de non-responsabilité

La *Cinquième enquête sur les indicateurs de transports urbains* a été préparée sous la direction du Comité permanent de la planification des transports et de la recherche, au nom du Conseil des transports urbains de l'ATC. Un comité directeur de projet, composé des bailleurs de fonds pour l'enquête ITU5, a guidé l'enquête ITU5. Ce comité était formé de membres provenant de Transports Canada, du ministère des Transports de l'Ontario, du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec, de la Ville de Calgary, de la Ville de Montréal, de la Ville de Saskatoon, de la Ville de Vancouver et de TransLink (autorité des transports de la côte sud de la Colombie-Britannique).

Le rapport de la Cinquième enquête sur les indicateurs de transports urbains a été préparé au nom de l'ATC par David Kriger Consultants Inc., en association avec R.A. Malatest & Associated Ltd., Urban Design 4 Health Ltd. et Alan Pisarski.

Le rapport de la Cinquième enquête ITU5 peut être téléchargé gratuitement en ligne - <http://tac-atc.ca/fr>.

Le contenu de ce document d'information provient du rapport de l'enquête ITU5. David Kriger de David Kriger Consultants Inc. en est l'auteur.

Bien que l'ATC et l'auteur ont mené tous les efforts possibles pour que toute l'information du présent document soit exacte et à jour, ils n'assument aucune responsabilité pour les erreurs et les omissions. Le présent document d'information ne reflète pas la position technique ou stratégique de l'ATC, des commanditaires de l'étude ni des RMR qui ont fourni des données.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le présent document d'information ou sur toute autre publication de l'ATC, veuillez communiquer avec Services aux membres et Communications, ou visitez le site Web de l'ATC à <http://tac-atc.ca/fr>.

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