Association des transports du Canada

Cinquième enquête sur les indicateurs de transports urbains

Avril 2016

Association des transports du Canada

Cinquième enquête sur les indicateurs de transports urbains

Avril 2016

AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ

Le contenu du présent document a fait l'objet d'une recherche attentive et d'une préparation minutieuse. Cependant, l'exactitude de son contenu ou des extraits de publication utilisés à des fins de référence ne peut être garantie de manière expresse ou implicite. Le fait de diffuser ce document n'engage en rien la responsabilité de l'ATC, de ses chercheurs ou de ses collaborateurs dans le cas d'omissions, d'erreurs ou de fausses informations susceptibles de résulter de l'utilisation ou de l'interprétation du contenu du document.

L'Association des transports du Canada (ATC) emploie exclusivement l'orthographe traditionnelle dans ses publications, et non la nouvelle orthographe.

Droits réservés 2016 par
Association des transports du Canada
2323, boul. St-Laurent, Ottawa (Ontario) K1G 4J8
Téléphone (613) 736-1350 ~ Télécopieur (613) 736-1395
www.tac-atc.ca

ISBN 978-1-55187-603-0

FORMULAIRE DE DOCUMENTATION DE RAPPORT DE L'ATC

Titre et sous-titre

Cinquième enquête sur les indicateurs de transports urbains

Date du rapport	**Nom et l'adresse de l'organisme de coordination**	**No. ITRD**
Avril 2016	Association des transports du Canada 2323, boul. St. Laurent Ottawa (ON) K1G 4J8	

Autheur(s)	**Nom et adresse de l'organisme affilié**
David Kriger, Andreas Rose, Erhan Baydar, Jeff Moore, Lawrence Frank, Jim Chapman, Alan Pisarski	David Kriger Consultants Inc. 24, Castlethorpe Crescent Ottawa (Ontario) K2G 5P6

Résumé

La cinquième enquête sur les indicateurs de transports urbains (ITU) est la plus récente enquête de la série. Ces enquêtes ont fourni, sur une base individuelle et une base collective, une image importante des comportements et des tendances en transport dans les régions urbaines canadiennes. Le but de ce programme était de bâtir une base de données uniforme et fiable sur le transport urbain et d'établir des indicateurs pour les municipalités et les intervenants en transport au Canada.

Les étapes suivantes ont été effectuées dans le cadre de l'enquête :

- Définir la géographie principale de toutes les régions métropolitaines de recensement. Examiner les enjeux associés avec les RMR et le changement des limites territoriales des unités urbaines. Examiner les moyens de tenir compte de la variété géographique existante pour plusieurs indicateurs de transports dans les plus importantes RMR.
- Obtenir et traiter les données générales et les données commerciales requises pour l'étude ITU.
- Élaborer et diffuser des enquêtes aux municipalités participantes et gérer la collecte de données. Dans les plus grandes régions urbaines, la coordination avec plusieurs municipalités, administrations et niveaux de compétence était necessaire afin d'assurer la qualité et l'uniformité des données.
- Traiter et analyser toutes les données, y compris une perspective chronologique des nouveaux indicateurs simplifiés.

La base de données de l'ITU, qui combine les données de la cinquième enquête ainsi que les enquêtes précédentes, est également disponible dans le cadre de ce rapport technique.

Mots-clés

Planification de la circulation et des transports
- Taux d'accident
- Canada
- Informatique
- Financement
- Enquête
- Réseau (trafic)
- Réseau (transport)
- Aménagement du territoire
- Statistique
- Zone urbaine

Information supplémentaire

Citation recommandée : Kriger, D., Rose, A., Baydar, E., Moore, J., Frank, L., Chapman, J, and Pisarki, A. 2015. *Cinquième enquête sur les indicateurs de transports urbains*. Ottawa, ON: Association des transports du Canada.

REMERCIEMENTS

La production du document et de la base de données de la Cinquième enquête sur les indicateurs de transports urbains a pu être réalisée grâce à la contribution financière de plusieurs organismes. L'ATC tient à remercier les partenaires de financement ci-dessous pour leur généreuse contribution au projet :

Ville de Calgary

Ville de Montréal

Ville de Saskatoon

Ville de Vancouver

District régional du Grand Vancouver

Ministère des Transports du Québec

Ministère des Transports de l'Ontario

Ressources naturelles Canada

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

Transports Canada

Université de la Colombie-Britannique

COMITÉ DIRECTEUR DE PROJET

Le présent rapport a été produit sous la supervision du Comité directeur de projet formé de membres bénévoles. Nous tenons à remercier les membres du Comité qui ont participé aux travaux réalisés tout au long de ce projet.

Zorana McDaniel (co-présidente), Ville de Calgary

Mohammad Tayyaran (co-président, à partir d'octobre 2013), Transports Canada

Ana Maria Leyton (co-présidente, jusqu'en octobre 2013), Transports Canada

Mauricio Alamillo, ministère des Transports de l'Ontario

Stéphane Brice, Ville de Montréal

Steve Brown, Ville de Vancouver

Victor Gaspar, TransLink

Fadi Jarouche, ministère des Transports du Québec

Marina Melchiorre, Ville de Saskatoon

Pierre Tremblay, ministère des Transports du Québec

Craig Stackpole (gestionnaire de projet), Association des transports du Canada (à partir de février 2014)

Katarina Cvetkovic (gestionnaire de projet), Association des transports du Canada (jusqu'en février 2014)

Équipe d'experts-conseils

La Cinquième enquête sur les indicateurs de transports urbains, la base de données et le rapport sur cette enquête ont été préparés par une équipe d'experts-conseils dirigée par David Kriger Consultants Inc. (DKCI) :

David Kriger, DKCI (conseiller et chef de projet)

Andreas Rose, R.A. Malatest & Associates Ltd.

Erhan Baydar, R.A. Malatest & Associates Ltd.

Jeff Moore, R. A. Malatest & Associates Ltd.

Dr. Lawrence Frank, Urban Design 4 Health Ltd.

Jim Chapman, Urban Design 4 Health Ltd.

Alan Pisarski, consultant indépendant

PARTENAIRES ET PARTICIPANTS À L'ENQUÊTE

La Cinquième enquête sur les indicateurs de transports urbains est le résultat des efforts des partenaires locaux qui ont préparé et validé les données de l'enquête. Nous tenons à remercier les représentants techniques et leurs collègues pour leur temps et leur enthousiasme.

RMR	Représentants techniques
Abbotsford	Russ Mammel (Ville d'Abbotsford)
Barrie	Stew Patterson (Ville de Barrie)
Calgary	Ekke Kok (Ville de Calgary) Shahram Tahmasseby (Ville de Calgary)
Edmonton	Daniel Vriend (Ville d'Edmonton)
Grand Sudbury/Greater Sudbury	Dave Kivi (Grand Sudbury/Greater Sudbury)
Guelph	Gwen Zhang (Ville de Guelph)
Halifax	Alan Taylor (Municipalité régionale de Halifax)
Hamilton	Mohan Philip (Ville de Hamilton) Patrick Monaghan (Municipalité régionale of Halton) Kumar Ranjan (Municipalité régionale de Niagara)
Kelowna	Rafael Villarreal (Ville de Kelowna)
Kitchener-Cambridge-Waterloo	Geoffrey Keyworth (Municipalité régionale de Waterloo)
London	Maged Elmadhoon (Ville de London)
Moncton	Stéphane Thibodeau (Ville de Moncton)
Montréal	Yves Phaneuf (Communauté métropolitaine de Montréal) Jean-Michel Boisvert (Communauté métropolitaine de Montréal) Philippe Rivet (Communauté métropolitaine de Montréal) Stéphane Brice (Ville de Montréal)
Oshawa	Chris Leitch (Municipalité régionale de Durham)
Ottawa-Gatineau	Jennifer M. Armstrong (Ville d'Ottawa) Ahmad Subhani (anciennement avec la Ville d'Ottawa) Tim Wei (Ville d'Ottawa) Maurin Dabbadie (Ville de Gatineau)
Québec	Marc Rondeau (Communauté métropolitaine de Québec) Nabila Bachiri (Communauté métropolitaine de Québec)

RMR	Représentants techniques
Saguenay	Denis Coulombe (Ville de Saguenay)
Saint John	Tim O'Reilly (Ville de Saint John)
Saskatoon	Lanre Akindipe (Ville de Saskatoon)
Sherbrooke	Denis Gélinas (Ville de Sherbrooke) Jocelyn Grenier (Ville de Sherbrooke)
St. John's	Robin King (Ville de St. John's)
St. Catharines – Niagara	Kumar Ranjan (Municipalité régionale de Niagara)
Toronto	Michael Hain (Ville de Toronto)
	Chris Leitch (Municipalité régionale de Durham)
	Patrick Monaghan (Municipalité régionale de Halton)
	Shahrzad Borjian (Municipalité régionale de Peel)
	Mark Hanlon (Municipalité régionale de York)
Trois-Rivières	Jacques Bourassa (Société de transport de Trois-Rivières) Pierre Desjardins (Ville de Trois-Rivières) Guy Plamondon (Ville de Trois-Rivières) Daniel Massicotte (Ville de Trois-Rivières)
Vancouver	Victor Gaspar (TransLink) Dave Murray (TransLink) Javier Pacheco-Raguz (TransLink)
Victoria	Corey Burger (District régional de la capitale) John Hicks (District régional de la capitale)
Windsor	Jeff Hagan (Ville de Windsor)
Winnipeg	Doug R. Hurl (Ville de Winnipeg)

L'annexe A comprend la liste des autres partenaires qui ont contribué à l'enquête.

Nous tenons à remercier les membres du Comité directeur de projet pour leur contribution à certaines parties de l'enquête : Fadi Jarouche du ministère des Transports du Québec a préparé certaines données pour les cinq RMR du Québec, Mauricio Alamillo du ministère des Transports de l'Ontario a préparé certains tableaux pour la RMR de Toronto, et Victor Gaspar de TransLink a effectué et coordonné la préparation des données pour la RMR de Vancouver et de certaines municipalités.

Nous tenons aussi à remercier Wendy Reuter de l'Association canadienne du transport urbain d'avoir fourni certaines données sur l'offre et l'achalandage des transports en commun.

Enfin, nous nous devons de remercier Brian Hollingworth d'IBI de nous avoir fourni plusieurs dossiers sur l'enquête ITU précédente.

Les photographies de la page couverture ont été fournies par David Kriger, DKCI.

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

IMC	Indice de masse corporelle
PCA	Principaux contaminants atmosphériques
CV	Centre-ville
ESCC	Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes
DR	Division de recensement
RMR	Région métropolitaine de recensement
CO	Monoxyde de carbone
CO_2	Dioxyde de carbone
SDR	Subdivision de recensement
SR	Secteur de recensement
ACTU	Association canadienne du transport urbain
RUE	Région urbaine existante
PIB	Produit intérieur brut
GES	Gaz à effet de serre
HC	Hydrocarbures
VTOE	Véhicule à taux d'occupation élevée
Km	Kilomètre
km^2	Kilomètre carré
l	Litre (d'essence ou de diesel)
m	Mètre
ENM	Enquête nationale auprès des ménages
NO_x	Oxydes d'azote
O-D	Origine-destination (enquête sur les déplacements)
ATC	Association des transports du Canada
GDT	Gestion de la demande en transport
ITU	Indicateurs de transports urbains
VKP	véhicules-kilomètres parcourus
COV	Composés organiques volatils
OMS	Organisation mondiale de la santé

TABLE DES MATIÈRES

1 Introduction 1

1.1 Contexte général de l'enquête sur les indicateurs de transports urbains 1

1.2 Nouveautés de l'enquête ITU5 2

1.2.1 Examen général 2

1.2.2 Résultats de l'examen et incidences sur l'enquête ITU5 2

1.3 Sources de données 4

1.4 Aperçu du questionnaire de l'enquête 6

1.5 Définitions des régions géographiques 7

1.6 Données sur les SDR et les DR 9

1.7 Taux de réponse à l'enquête 10

1.8 But et aperçu du rapport 14

2 Principales constatations 15

2.1 Introduction 15

2.2 Synopsis 15

2.2.1 La croissance demeure en progression dans les plus grandes régions urbaines. 15

2.2.2 Les densités urbaines augmentent, mais à des rythmes différents. 18

2.2.3 L'automobile demeure le mode dominant, mais les autres modes progressent. 20

2.2.4 L'investissement dans le transport en commun se poursuit. 20

2.2.5 Le déploiement des politiques de durabilité se poursuit. 25

2.2.6 Les politiques et infrastructures de transport influent sur la santé publique. 25

2.2.7 Les changements démographiques et économiques influeront sur les besoins futurs en matière de déplacement 25

2.3 Fiche de pointage de la durabilité 26

3 Initiatives d'utilisation du sol et de transport 33

3.1 Introduction et approche 33

3.2 Vue d'ensemble de l'enquête de 2011 38

3.3 Progrès réalisés depuis 2001 40

3.4 Tendances selon la taille des régions urbaines 41

3.5 Tendances relatives à des initiatives en particulier 43

4 Structure urbaine 47

4.1 Introduction 47

4.2 Composantes de la croissance urbaine 47
4.3 Densités urbaines 57
5 Activités et impacts en matière de transport 63
5.1 Déplacements 63
5.2 Parts modales - CV 69
5.3 Parts modales – RUE 77
5.3.1 Vue d'ensemble 77
5.3.2 Part modale par groupe d'âge 86
5.3.3 Part modale par profession 92
5.3.4 Par modale par sexe 93
5.4 Énergie et environnement 94
6 Transport en commun 103
6.1 Demande de transport en commun 103
6.1.1 Achalandage annuel du transport en commun 103
6.1.2 Achalandage par résident 103
6.1.3 Part modale du transport en commun pour les déplacements domicile-travail 104
6.2 Offre de transport en commun 111
6.3 Stationnement incitatif 116
7 Transport actif 119
7.1 Demande de transport piétonnier et cyclable 119
7.2 Offre de transport cyclable 125
7.3 Offre de transport piétonnier 131
8 Routes et utilisation des véhicules motorisés 133
8.1 Offre de routes 133
8.2 Offre de stationnement 133
8.3 Possession de véhicules motorisés 139
8.4 Kilomètres-véhicules parcourus 145
9 Performance économique 148
9.1 Sources de revenus 148
9.2 Dépenses de transport 149
9.3 Rôle de l'investissement dans les transports au sein de l'économie locale 155
10 Indicateurs de la santé 156
10.1 Introduction 156

10.2 Activité physique, obésité et troubles connexes 157
10.2.1 Généralés 158
10.2.2 Déplacements domicile-école 163
10.2.3 Proximité des écoles 164
10.2.4 Durée des déplacements à bord des véhicules 166
10.2.5 Accès aux trottoirs 168
10.3 Sécurité des piétons/cyclistes et collisions de la route 169
10.4 Exposition à la pollution atmosphérique et sonore 176
10.4.1 Pollution atmosphérique produite par la combustion de carburants pour les transports 176
10.4.2 Proximité des routes principales 180
10.4.3 Prévalence de l'asthme 181
10.5 Cohésion communautaire / réseaux sociaux / santé mentale 183
10.6 Chaleur/îlots de chaleur 192
11 Conclusions et améliorations pouvant être apportées aux enquêtes futures 195

ANNEXES

A. Autres partenaires ayant contribué à l'enquête
B. Questionnaire de l'enquête
C. Définitions des régions géographiques
D. Principaux indicateurs

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1-1. Historique des enquêtes ITU 1
Tableau 1-2. Réponses obtenues, par région urbaine, par année 5
Tableau 1-3. Définitions des régions géographiques – Exemple (Ottawa-Gatineau) 8
Tableau 1-4. SDR et DR prises en considération dans l'enquête ITU5 10
Tableau 1-5. Taux de réponse à chaque section de l'enquête 11
Tableau 1-6. État des enquêtes sur le transport urbain dans les RMR participantes 12
Tableau 2-1. Description des groupes de RMR 15
Tableau 2-2. Population totale des RMR par groupe de régions urbaines, 2001-2011 16
Tableau 2-3. Croissance de la population par groupe de RMR, 2001-2011 17
Tableau 2-4. Densité de population des RUE par groupe de régions urbaines, 2001-2011 19
Tableau 2-5. Évolution de la densité de la population par groupe, 2001-2011 19

Tableau 2-6. Sommaire des indicateurs liés et non liés à l'automobile, 2001-2011 20
Tableau 2-7. Dépenses dans les secteurs des routes et du transport en commun, par résident, 2001-2011 22
Tableau 2-8. Suivi des progrès réalisés en vue de la vision de l'ATC 28
Tableau 3-1. Catégories des initiatives d'utilisation du sol et de transport 35
Tableau 3-2. Niveau de déploiement des initiatives d'utilisation du sol et de transport, 2011 40
Tableau 3-3. Niveaux moyens de mise en œuvre, par catégorie, 2001 - 2011 41
Tableau 3-4. Niveaux de mise en œuvre moyens par catégorie, 2011 42
Tableau 3-5. Niveaux de mise en œuvre, par catégorie, 2001 – 2011 43
Tableau 3-6. Les dix initiatives les moins mises en œuvre, 2011 44
Tableau 3-7. Les dix initiatives les plus mises en œuvre, 2011 45
Tableau 4-1. Population des RMR et des RUE, 2011 48
Tableau 4-2. Niveaux de population et croissance des RMR, 2001-2011 49
Tableau 4-3. Niveaux et croissance de l'emploi dans les RMR, 2001-2011 49
Tableau 4-4. Évolution de la population des RUE par rapport aux autres secteurs des RMR, 2006-2011 51
Tableau 4-5. Pourcentage des emplois dans les CV, 2001-2011 52
Tableau 4-6. Évolution de l'emploi au CV par rapport aux autres secteurs de la RMR, 2001-2011 53
Tableau 4-7. Ratio emplois-population active, 2011 56
Tableau 4-8. Ratio emplois-population active, SDR et DR 57
Tableau 4-9. Densité urbaine des RUE (population + emplois), 2001-2011 58
Tableau 4-10. Évolution en pourcentage de la densité des RUE, 2001-2011 60
Tableau 4-11. Comparaison de la densité des RUE, CV et RMR (population + emplois), 2011 61
Tableau 5-1. Déplacements quotidiens par résident dans les RUE, 2001-2011 64
Tableau 5-2. Distances médianes des déplacements domicile-travail dans les RMR, 2001-2011 65
Tableau 5-3. Distances médianes des déplacements domicile-travail dans les RMR, 2001-2011 - Évolution 66
Tableau 5-4. Distances médianes des déplacements domicile-travail dans les RUE, 2011 67
Tableau 5-5. Durée des déplacements domicile-travail par mode (durée médiane en minutes), 2011 – par RMR 68
Tableau 5-6. Durée des déplacements domicile-travail par mode (durée médiane en minutes), 2011 - Sommaire 69
Tableau 5-7. Parts modales des déplacements vers le CV, période de pointe du matin (%) 71
Tableau 5-8. Taux d'occupation des véhicules automobiles vers le CV, période de pointe du matin 72

Tableau 5-9. Nombre total de déplacements vers le CV, tous les modes, période de pointe du matin, 2001-2011 73

Tableau 5-10. Parts modales vers le CV, déplacements quotidiens (24 heures, %) 74

Tableau 5-11. Parts modales des déplacements quotidiens vers le CV (24 heures), 2001-2011 76

Tableau 5-12. Parts modales dans les RUE, déplacements quotidiens (24 heures, %, tous les âges) 78

Tableau 5-13. Parts modales des déplacements quotidiens dans les RUE (24 heures, %, tous les âges), 2001-2011 80

Tableau 5-14. Total des déplacements par résident dans les RUE, tous les modes, 24 heures 82

Tableau 5-15. Parts modales des déplacements domicile-travail dans les RMR, 2001-2011 83

Tableau 5-16. Parts modales dans les RUE, déplacements quotidiens (24 heures, %, par groupe d'âge) 89

Tableau 5-17. Taux d'occupation des véhicules dans les RUE, déplacements quotidiens (24 heures, par groupe d'âge) 91

Tableau 5-18. Parts modales des déplacements domicile-travail dans les RUE, par profession 92

Tableau 5-19. Parts modales des déplacements domicile-travail dans les RUE, par profession, par groupe de RMR 95

Tableau 5-20. Parts modales des déplacements domicile-travail dans les RUE, par sexe 96

Tableau 5-21. Total des émissions de CO_2 attribuables aux transports (essence), 1991-2011 97

Tableau 5-22. Consommation quotidienne d'essence et émissions de CO_2 par année, par résident, 2001-2011 98

Tableau 5-23. Consommation quotidienne de diesel et émissions de CO_2, par année, par résident, 2011 101

Tableau 6-1. Achalandage annuel du transport en commun, 1996-2011 105

Tableau 6-2. Évolution en pourcentage de l'achalandage annuel, 1996-2011 106

Tableau 6-3. Déplacements annuels par résident, transport en commun, 1996-2011 107

Tableau 6-4. Évolution en pourcentage des déplacements annuels par résident, transport en commun, 1996-2011 108

Tableau 6-5. Part modale du transport en commun pour les déplacements domicile-travail, 1996-2011 109

Tableau 6-6. Évolution en pourcentage de la part modale du transport en commun pour les déplacements domicile-travail, 1996-2011 110

Tableau 6-7. Revenus-véhicules-kilomètres annuels par résident, 2011 112

Tableau 6-8. Revenus-véhicules-heures annuels par résident, 2011 113

Tableau 6-9. Offre de services supérieurs de transport en commun, total des kilomètres par type d'installation 114

Tableau 6-10. Offre de transport en commun de niveau supérieur, kilomètres par 100 000 résidents 115

Tableau 6-11. Espaces de stationnement incitatif par 1000 résidents, 1996-2011 117

Tableau 7-1. Parts modales du vélo pour les déplacements domicile-travail dans les RMR, 2001-2011 120

Tableau 7-2. Parts modales du vélo pour les déplacements domicile-travail dans les RMR, évolution sur cinq ans jusqu'en 2011 121

Tableau 7-3. Parts modales de la marche pour les déplacements domicile-travail dans les RMR, 2001-2011 122

Tableau 7-4. Parts modales de la marche pour les déplacements domicile-travail dans les RMR, évolution sur cinq ans jusqu'en 2011 123

Tableau 7-5. Parts modales du transport actif pour les déplacements domicile-travail, 2001-2011 124

Tableau 7-6. Total de kilomètres de voies cyclables dans les RUE, 2001-2011 126

Tableau 7-7. Kilomètres de voies cyclables par kilomètre de voies routières dans les RUE, 2001-2011 127

Tableau 7-8. Kilomètres de voies cyclables par kilomètre de voies routières dans les RUE, évolution 128

Tableau 7-9. Kilomètres de voies cyclables hors rue par km^2 de région urbanisée dans les RUE, 2001-2011 129

Tableau 7-10. Kilomètres de voies cyclables hors rue par km^2 de région urbanisée dans les RUE, évolution 130

Tableau 7-11. Kilomètres de trottoirs dans les RUE par résident, 2011 131

Tableau 8-1. Kilomètres de voies routières dans les RUE par 1000 résidents, 2001-2011 135

Tableau 8-2. Kilomètres de voies routières dans les RUE par 1000 résidents, par type d'installation, 2011 136

Tableau 8-3. Offre de stationnement par emploi au CV, 2011 (espaces de stationnement public) . 137

Tableau 8-4. Maximum des coûts horaires, stationnement sur rue au CV, 2011 138

Tableau 8-5. Maximum des coûts des permis mensuels, stationnement hors rue au CV, 2011 138

Tableau 8-6. Véhicules légers dans les RUE, par résident, 2001-2011 140

Tableau 8-7. Véhicules légers dans les RUE, par résident, évolution sur cinq ans jusqu'en 2011 141

Tableau 8-8. Véhicules légers par résident et parts modales de l'automobile pour les déplacements domicile-travail, 2011 142

Tableau 8-9. Véhicules légers par travailleur et parts modales de l'automobile pour les déplacements domicile-travail, 2011 143

Tableau 8-10. Véhicules légers par travailleur et parts modales de l'automobile pour les déplacements domicile-travail, 2001-2011 144

Tableau 8-11. Kilomètres véhicules parcourus, chaque jour, par résident, dans les RUE, 2011 145

Tableau 9-1. Sommaire des réponses sur les sources de financement des transports, 2011 149

Tableau 9-2. Budgets municipaux/régionaux des transports par résident dans les RMR, 2011 (toutes les dépenses, MOINS celles du transport en commun) 151

Tableau 9-3. Budgets municipaux/régionaux des transports, répartition en % dans les RMR, 2011 (toutes les dépenses d'immobilisations et les dépenses d'exploitation et d'entretien, MOINS celles du transport en commun) 152

Tableau 9-4. Budgets municipaux/régionaux du transport en commun, par résident, dans les RMR, 2011 (toutes les dépenses du transport en commun) 153

Tableau 9-5. Budgets municipaux/régionaux du transport en commun, répartition en % dans les RMR, 2011 (toutes les dépenses d'immobilisations et les dépenses d'exploitation et d'entretien du transport en commun) 154

Tableau 9-6. Dépenses en transport sous forme de % du PIB de la RMR, 2011 155

Tableau 10-1. Activité physique de loisir, modérément actifs ou actifs, 2011-2012 158

Tableau 10-2. Pourcentage des répondants (18 ans et plus) qui ont un IMC d'embonpoint ou d'obésité, 2011-2012 160

Tableau 10-3. Pourcentage des répondants ayant reçu un diagnostic d'hypertension, 2011-2012. 161

Tableau 10-4. Pourcentage des répondants ayant reçu un diagnostic de diabète, 2011-2012 162

Tableau 10-5. Pourcentage des élèves de 5 à 18 ans (maternelle à la 12^{e} année) qui utilisent la marche ou le vélo pour se rendre à l'école 164

Tableau 10-6. Pourcentage des élèves de 5 à 18 ans (maternelle à la 12^{e} année) qui vivent à l'intérieur d'une certaine distance d'une école 165

Tableau 10-7. Durée moyenne en minutes par déplacement, par personne, passée dans l'automobile, par type de déplacement 167

Tableau 10-8. Durée moyenne en minutes par déplacement, par personne, passée dans un véhicule de transport en commun, par type de déplacement 168

Tableau 10-9. Pourcentage des rues sur lesquelles des trottoirs sont aménagés des deux côtés 169

Tableau 10-10. Décès attribuables aux accidents de la route par type de mode de transport, 2011 171

Tableau 10-11. Blessures attribuables aux accidents de la route par type de mode de transport, 2011 172

Tableau 10-12. Nombre de décès attribuables aux accidents de la route pour tous les modes de transport pour 2001, 2006 et 2011 174

Tableau 10-13. Nombre de blessures attribuables aux accidents de la route pour tous les modes de transport pour 2001, 2006 et 2011 175

Tableau 10-14. Principaux contaminants atmosphériques, par jour, 2011 177

Tableau 10-15. Tonnes d'émissions de CO_2 produites par jour d'après les ventes quotidiennes de diesel, 2011 178

Tableau 10-16. Tonnes d'émissions de CO_2 produites par jour d'après les ventes quotidiennes d'essence 179

Tableau 10-17. Pourcentage de la population vivant, travaillant ou fréquentant l'école à 100 m ou moins d'une route principale 181

Tableau 10-18. Pourcentage des répondants ayant reçu un diagnostic d'asthme, 2011-2012 182

Tableau 10-19. Pourcentage des répondants ayant indiqué avoir une « très bonne » ou « excellente » santé, 2011-2012 184

Tableau 10-20. Pourcentage des répondants ayant indiqué avoir une santé « passable » ou « mauvaise », 2011-2012 185

Tableau 10-21. Pourcentage des répondants ayant un sentiment d'appartenance « plutôt fort » à « très fort » à leur communauté locale, 2011-2012 186

Tableau 10-22. Pourcentage des répondants qualifiant leur santé mentale de « très bonne » ou d'« excellente », 2011-2012 187

Tableau 10-23. Pourcentage des répondants qualifiant leur santé mentale de « passable » ou « mauvaise », 2011-2012 188

Tableau 10-24. Pourcentage des répondants se disant « satisfaits » ou « très satisfaits » à l'égard de leur vie, 2011-2012 190

Tableau 10-25. Pourcentage de la population vivant à 400 m ou moins d'un parc public qui permet une utilisation passive ou active des espaces naturels verts 191

Tableau 10-26. Zone imperméable (bâtie) par rapport à la superficie totale 192

1 INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'ENQUÊTE SUR LES INDICATEURS DE TRANSPORTS URBAINS

La série d'enquêtes ITU a été créée par le Conseil des transports urbains de l'Association des transports du Canada (ATC) en 1994. À l'origine, cette série avait pour but d'évaluer 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'utilisation du sol 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 données et tendances en matière de transport urbain et d'utilisation du sol au Canada.

Ce rapport présente les résultats de la Cinquième enquête sur les indicateurs de transports urbains (enquête ITU5). À l'exception de l'étude pilote initiale, chaque enquête ITU a utilisé l'année de recensement comme année de base.[2] Cette approche fournit une source fiable de données démographiques pancanadiennes et une même définition pour le concept de 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.[3] En utilisant la RMR, il est également possible d'effectuer des comparaisons entre les régions urbaines.

Le tableau 1-1 résume l'historique des enquêtes ITU. On peut constater que le nombre de régions urbaines de cette enquête correspond à la totalité des 33 RMR. On peut également constater qu'il existe inévitablement un décalage entre l'année du Recensement et la date réelle de publication de l'enquête ITU, et ce, afin que les données du Recensement puissent être compilées, traitées, calculées et analysées avant d'être publiées.

Tableau 1-1. Historique des enquêtes ITU

Enquête ITU	Année(s) de base	Nombre de RMR incluses dans l'enquête ITU	Année(s) de réalisation de l'enquête ITU
Enquête pilote	1993	8	1995
2e enquête ITU	1996	15	1998-1999
3e enquête ITU	2001	24	2003
4e enquête ITU	2006	33	2009-2010
5e enquête ITU	2011	33	2013-2015

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

[2] Le *Recensement de la population* du Canada est effectué tous les cinq ans, au cours des années se terminant par 1 et par 6.

[3] http://www.statcan.gc.ca/pub/92-195-x/2011001/geo/cma-rmr/cma-rmr-fra.htm

1.2 NOUVEAUTÉS DE L'ENQUÊTE ITU5

1.2.1 Examen général

L'enquête ITU combine les données de l'enquête réalisée auprès des représentants locaux, municipaux et provinciaux des RMR, les données du Recensement et les données nationales. Cette méthode générale est celle qui a été utilisée pour toute la série d'enquêtes. Toutefois, avant le lancement de l'enquête ITU5, l'équipe de projet a effectué un examen général. Dans le cadre de cet examen, on a tenu compte des résultats d'un atelier offert au Congrès annuel de l'ATC de 2010, à la suite de la publication du rapport de la Quatrième enquête ITU (enquête ITU4). Au cours de cet atelier, on a entre autres demandé aux participants d'indiquer les modifications que l'ATC pouvait apporter à la série d'enquêtes ITU afin de tenir compte des nouveaux besoins.[4] Dans le cadre de cet examen, on a également examiné d'autres enquêtes sur les indicateurs de transport réalisées au Canada et ailleurs dans le monde. On a aussi examiné comment chaque indicateur de l'enquête ITU4 avait été utilisé, et ce, en tenant compte des propres expériences du Comité directeur de projet comme guide pratique.

À l'occasion de cet examen général, les principaux facteurs qui influent sur la demande de transport ont été examinés. Dans le cadre de cet examen, on a fait référence à la série *Commuting in America*[5] pour déterminer les facteurs clés influant sur les modèles et habitudes de transport, notamment l'égalité entre les sexes au travail, le vieillissement de la population et l'étalement accru de la main-d'œuvre (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).

Le concept proposé pour l'enquête ITU5 a été présenté aux RMR pendant un webinaire national tenu en décembre 2013. Les représentants locaux des RMR ont ainsi pu soumettre leurs commentaires sur le concept et suggérer des améliorations; ce webinaire a également servi à informer les représentants qu'une autre enquête était en préparation.

1.2.2 Résultats de l'examen et incidences sur l'enquête ITU5

L'examen traitait de plusieurs sujets.

- Pertinence. Le concept et le déploiement du transport urbain durable ont évolué au cours des deux décennies d'enquêtes ITU. Depuis, d'autres enjeux connexes ont été soulevés. Par conséquent, l'examen s'est penché sur les façons d'incorporer ces enjeux tout en maintenant l'accent sur le transport durable. Deux nouveaux enjeux ont été ajoutés :
    - Santé et transport. Cette nouvelle initiative majeure met davantage l'accent sur le transport actif, ainsi que sur la qualité de l'air et d'autres facteurs qui influent sur la santé humaine.
    - Performance économique. Ce sujet permet la réorientation des objectifs d'origine de l'enquête ITU en matière de ressources financières et de revenus, qui ont été simplifiés,

[4] *Atelier sur les indicateurs et les tendances en matière de transport urbain : incidences pour les politiques et les programme*, Résumé, Association des transports du Canada, Ottawa, 2010.

[5] La série *Commuting in America* repose sur le recensement décennal des États-Unis. Pour consulter le plus récent rapport (2013) *Commuting in America IV*, qui est maintenant presque achevé, voir http://traveltrends.transportation.org/Pages/default.aspx. Le rapport *Commuting in America III* (2006) peut être consulté à http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/CIAIII.pdf.

afin de tenir compte de l'importance des transports dans l'économie globale de la région urbaine.

De plus, certaines catégories de questions ont été redéfinies afin d'améliorer le traitement de nouveaux enjeux majeurs, notamment les enjeux suivants :

- Vieillissement de la population. Des catégories ont été créées pour les parts modales en fonction du groupe d'âge, ce qui permettra à l'avenir de comparer la façon dont les modes de transport choisis par les personnes varient lorsque les jeunes adultes se joignent à la main-d'œuvre et lorsque la population en général vieillit.
- Qualité de l'air. Cet enjeu suscite de plus en plus d'intérêt dans les régions urbaines, en particulier en ce qui concerne la congestion, les techniques de circulation, la santé humaine et les impacts économiques qui en résultent.

- Questions mises à jour. Bien que l'approche et la formulation des questions de l'enquête ITU4 aient été conservées, l'examen nous a permis de revoir la formulation de chaque question afin de tenir compte des besoins courants, d'améliorer la clarté du questionnaire et de permettre des méthodes de calcul multiples. Cet examen a aussi donné lieu à l'ajout de nouvelles catégories dans la Partie A – Initiatives d'utilisation du sol et de transport - dont il est question au chapitre 3.
- Unicité. Cette catégorie tient compte de l'apparition de plusieurs autres enquêtes au Canada et ailleurs à la suite de la publication de l'enquête ITU4. Bien que l'enquête ITU soit de loin la compilation la plus complète de caractéristiques et tendances en matière de transport urbain au Canada, cette enquête est en partie intéressante parce qu'elle ne reproduit pas les autres études.
- Pratiques exemplaires. Les méthodes de compilation des données ont aussi été examinées, en tenant compte du fait que plus d'une méthode de calcul peut maintenant être utilisée pour de nombreux indicateurs, que des sources de données multiples peuvent exister et que des sources de données définies de façon différente dans les RMR peuvent aussi exister.
- Simplification. On a examiné des façons de simplifier et de consolider le développement des données, dans le but de réduire le fardeau du répondant. L'examen a aussi permis d'éliminer un petit nombre de questions auxquelles peu de personnes avaient répondu, qui étaient problématiques pour les répondants ou qui nécessitaient des données qui avaient été recueillies, mais non calculées.
- Collecte de données sur le Web. La disponibilité et la fiabilité des technologies d'enquête sur le Web ont facilité la collecte de données auprès des répondants locaux. Entre autres, l'enquête sur le Web – disponible en français et en anglais – fournissait des renvois et définitions dans des messages contextuels, ce qui permettait aux usagers de sauvegarder leurs résultats intérimaires et de reprendre le questionnaire plus tard et ce qui permettait à plusieurs répondants du même organisme d'avoir accès au questionnaire.
- Base de données conviviale. Une nouvelle base de données sur l'enquête a été préparée. Cette base de données comprend des données des enquêtes ITU3 et ITU4 et elle permet à l'usager d'effectuer ses propres comparaisons entre les résultats des années 2001, 2006 et 2011, années auxquelles les mêmes indicateurs ont été utilisés.

Il a été déterminé que les mises à jour ne permettraient pas toujours l'analyse des tendances des enquêtes ITU précédentes, mais il est important de souligner que cela ne s'applique qu'à une minorité d'indicateurs. De plus, les nouvelles questions et les questions reformulées permettront la comparaison des tendances futures, ce qui assurera la pertinence des enquêtes ITU et élargira leur portée d'utilisation.

1.3 SOURCES DE DONNÉES

Comme dans le cas des enquêtes ITU précédentes, deux sources principales de données ont été utilisées, les données locales et les données nationales :

- Données locales. On a demandé aux administrations municipales, régionales et provinciales des 33 RMR de fournir de l'information locale spécifique au moyen de l'enquête sur le Web. Le tableau 1-2 indique les réponses obtenues aux différentes enquêtes ITU. En ce qui concerne l'enquête ITU5, 28 RMR y ont participé, comparativement à 31 pour l'enquête ITU4.

Tableau 1-2. Réponses obtenues, par région urbaine, par année

RMR	Année d'enquête				
	1991	1996	2001	2006	2011
Abbotsford			●	●	●
Barrie				●	●
Brantford				●	X
Calgary		●	●	●	●
Edmonton	●	●	●	●	●
Grand Sudbury/Greater Sudbury			●	●	●
Guelph				●	●
Halifax			●	●	●
Hamilton	●	●	●	●	●
Kelowna				●	●
Kingston			●	●	X
Kitchener-Cambridge-Waterloo		●	●	●	●
London	●	●	●	●	●
Moncton				●	●
Montréal	●	●	●	●	●
Oshawa			●	●	●
Ottawa - Gatineau	●	●	●	●	●
Peterborough				X	X
Québec	●	X	●	●	●
Regina		●	●	●	X
Saguenay			●	●	●
Saint John			X	●	●
Saskatoon		●	X	●	●
Sherbrooke			●	●	●
St. Catharines -Niagara		●	●	●	●
St. John's			●	●	●
Thunder Bay			X	X	X
Toronto	●	●	●	●	●
Trois-Rivières			●	●	●
Vancouver	●	●	●	●	●
Victoria		●	●	●	●
Windsor		●	●	●	●
Winnipeg		●	●	●	●
Nbre de RMR participantes	**8**	**14+1**	**24 (+3)**	**31 (+2)**	**28 (+5)**

Légende : • A répondu | x N'a pas répondu : certains indicateurs définis à l'aide d'autres sources

- Données nationales. Des renseignements ont été obtenus auprès de quatre sources ayant une portée nationale :
    - Statistique Canada, notamment le Recensement de la population de 2011 et l'Enquête nationale auprès des ménages (ENM) de 2011. Veuillez prendre note que l'ENM volontaire a remplacé le formulaire détaillé 2B du Recensement qui était obligatoire. Comme l'enquête précédente, l'ENM fournit de l'information sur les déplacements entre le lieu de travail et le lieu de résidence (déplacements domicile-travail).
    - L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) a fourni des données sur l'achalandage du transport en commun et l'offre de transport en commun pour 2011. Ces données sont présentées au chapitre 6. Veuillez prendre note que la question sur l'offre de transport en commun a été reformulée par rapport à celle de l'enquête ITU précédente.
    - Le Kent Group Ltd. a fourni des données sur les ventes au détail de carburant pour véhicule dans chaque RMR. Pour la première fois, des données sur les ventes de diesel ont été fournies, ainsi que des données sur les ventes d'essence, et ce, afin de tenir compte de la qualité de l'air (un des nouveaux indicateurs de la santé et des transports) étant donné les grandes différences entre les polluants produits par ces deux types de carburant.
    - L'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes (ESCC) est une enquête annuelle réalisée par Statistique Canada qui recueille des données liées à la santé dans les RMR et d'autres régions infra-provinciales. L'ESCC a fourni des données importantes sur les nouveaux indicateurs de la santé et des transports, lesquelles données ont complété les données fournies par les représentants locaux des RMR.[6]

À des fins pratiques, les données de l'ACTU, du groupe Kent et de l'ESCC sont clairement identifiées en tant que sources dans l'examen et les tableaux ci-dessous.

1.4 APERÇU DU QUESTIONNAIRE DE L'ENQUÊTE

À la suite de l'examen, le questionnaire d'origine de l'enquête ITU a été réorganisé et consolidé, et de nouvelles sections y ont été ajoutées. Toutefois, le questionnaire permet toujours une analyse des tendances historiques pour la plupart des indicateurs. Le questionnaire de l'enquête ITU5 comprenait huit sections :

1. Initiatives d'utilisation du sol et transport
2. Contexte (région géographique)
3. Caractéristiques d'utilisation du sol (données démographiques)
4. Offre de transport
5. Demande de transport
6. Performance du système de transport (liens entre l'offre et la demande)

[6] Pour de plus amples renseignements sur l'ESCC, voir http://www23.statcan.gc.ca/imdb/p2SV_f.pl?Function=getSurvey&SDDS=3226.

7. Performance économique
8. Santé

Le questionnaire de l'enquête ITU5 est fourni à l'annexe B.

1.5 DÉFINITIONS DES RÉGIONS GÉOGRAPHIQUES

Trois régions géographiques ont été prises en considération dans l'enquête ITU5 : la région (c'est-à-dire la RMR), la région urbaine existante (RUE) et le centre-ville (CV). Ces trois régions géographiques sont définies comme suit :

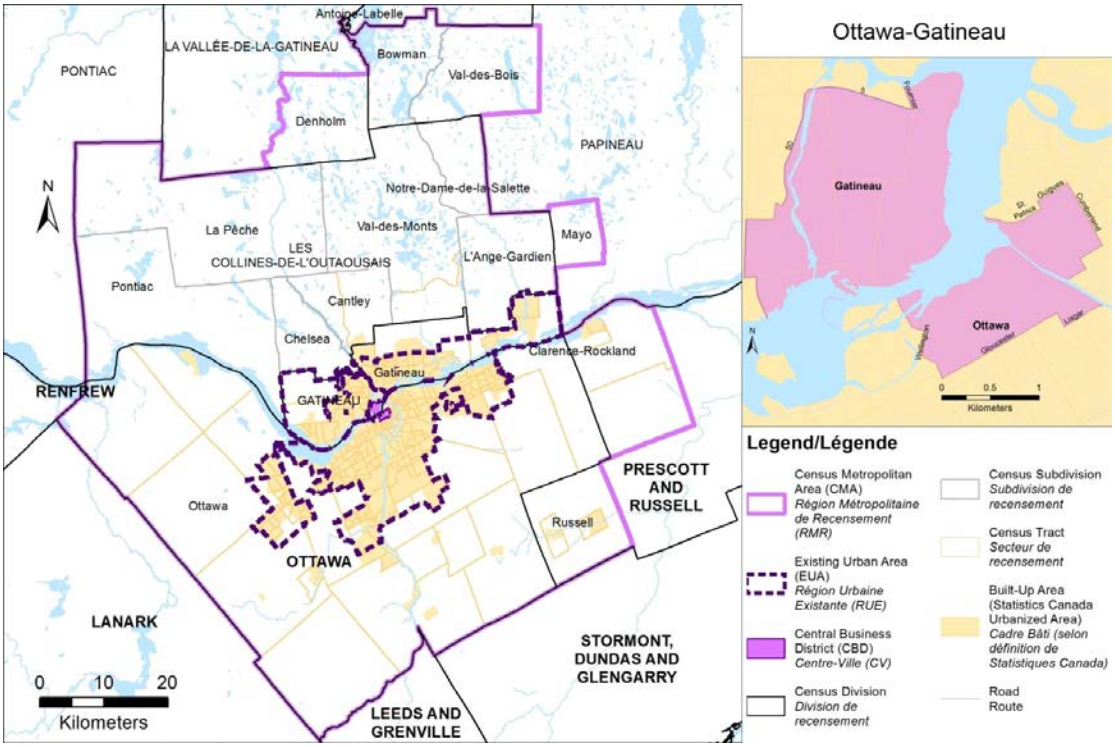
- Région. Il s'agit de la région à l'intérieur des limites de la RMR, tel que défini par Statistique Canada pour le Recensement de 2011.
- Région urbaine existante (RUE). Selon Statistique Canada, la RUE est un secteur de recensement dans lequel plus de 33 % de la superficie est considérée « urbanisée » par Statistique Canada (c'est-à-dire qui a une concentration et une densité minimales de population[7]).

  Certaines RMR comprennent une ou plusieurs régions discontinues – en général de plus petites collectivités en périphérie – qui répondent au seuil d'urbanisation de 33 %. Comme pour l'enquête ITU4, les représentants locaux des RMR ont généralement choisi d'exclure ces régions en périphérie de leur RUE définie aux fins de l'enquête ITU5. En d'autres termes, la définition de la RUE repose sur la définition de Statistique Canada, quelques modifications ayant été apportées par les administrations locales. Pour sa part, Statistique Canada a fourni ses données en fonction de ces définitions modifiées.
- Centre-ville (CV). Il s'agit de la ou des régions à l'intérieur de la RMR qui affichent la plus forte concentration d'emplois; il s'agit en général aussi du centre-ville historique. Les représentants locaux définissent le CV. Dans la plupart des cas, ces définitions correspondaient aux secteurs de recensement.

Le tableau 1-3 présente un exemple des régions géographiques définies. L'annexe C fournit des cartes des régions définies pour chaque région urbaine.

[7] H.A. Puderer, *Perspectives et mesures de l'urbain*, Statistique Canada, Ottawa, 2008. Voir http://www.statcan.gc.ca/pub/92f0138m/92f0138m2009001-fra.htm.

Tableau 1-3. Définitions des régions géographiques – Exemple (Ottawa-Gatineau)



Source : Statistique Canada

À l'instar de l'enquête ITU4, l'enquête ITU5 a tenu compte des changements apportés aux limites géographiques; en particulier aux limites des RUE, lesquels changements reflètent la croissance et l'expansion urbaine à long terme. Afin qu'une analyse cohérente des tendances puisse être effectuée et que toute distorsion potentielle soit évitée dans les comparaisons, Statistique Canada a fourni des données sur la population de 2001 et 2006 conformément aux limites des RUE de 2011.

Veuillez prendre note que la quatrième région géographique définie dans l'enquête ITU4, la zone centrale, n'a pas été retenue. La zone centrale représentait un secteur central à usage mixte caractérisé par de fortes concentrations d'emplois et de résidents qui comprenait le CV. L'utilisation de cette zone visait à démontrer l'évolution de l'habitabilité et de la densité dans le centre de la ville, qui est un indicateur du développement durable. Toutefois, les représentants locaux des RMR avaient de la difficulté à fournir les données requises.

De plus, entre-temps, un projet de recherche de l'Université Queen's a développé une classification générale pour les sous-zones des RMR en fonction de la densité de population et à l'aide des données du Recensement de 2006. Cette définition générale tient compte des zones à forte densité situées à l'extérieur du centre – par exemple, à proximité des universités et collèges suburbains. Cette recherche tenait également compte des déplacements domicile-travail de 2006 afin que ces zones puissent être classées en fonction du mode de navettage, ce qui a donné lieu à quatre catégories : centre actif (parts modales élevées de la marche et du cyclisme), banlieue accessible en transport en commun, banlieue accessible en automobile et zone périurbaine (à l'extérieur de la région urbanisée). La population de

banlieue représentant 80 % de la population des RMR, la recherche a démontré une forte dépendance des navetteurs à l'automobile.[8]

Par conséquent, la catégorie de la zone centrale a été laissée de côté pour l'enquête ITU5.

1.6 DONNÉES SUR LES SDR ET LES DR

Au fil des ans, les trois plus grandes RMR – Toronto, Montréal et Vancouver – sont devenues des régions urbaines complexes et certaines villes qui en font partie ont de fortes concentrations d'emplois et de résidents. De plus, la RMR d'Ottawa-Gatineau s'étend sur deux provinces, ce qui la rend unique, et il était important pour les urbanistes provinciaux de pouvoir faire une distinction entre ces parties de la RMR.

Par conséquent, certains indicateurs ont été créés pour les principaux éléments municipaux de ces quatre RMR. Ce sont les subdivisions de recensement (SDR) ou les divisions de recensement (DR). La subdivision de recensement « est un terme générique qui désigne les municipalités (telles que définies par les lois provinciales/territoriales) ou les territoires considérés comme étant des équivalents municipaux à des fins statistiques (p. ex., les réserves indiennes, les établissements indiens et les territoires non organisés) ». La division de recensement correspond à un comté, à un district régional ou à tout autre groupe de SDR visé par la planification régionale et la prestation de services.[9]

Les limites des DR ne sont pas toujours les mêmes que les limites des RMR, de nombreuses RMR ne comprenant que certaines parties de certaines DR. De plus, le nombre de SDR comprises dans les quatre RMR varie; la RMR d'Ottawa-Gatineau comprend 15 SDR et la RMR de Montréal comprend 91 SDR.

Il n'est donc pas nécessaire de tenir compte de chaque SDR dans un exercice tel que l'enquête ITU. En ce qui concerne les trois plus grandes RMR, il a été déterminé que seules les données des municipalités qui étaient assez grandes pour être des villes principales en soi seraient prises en compte. Ces municipalités sont celles qui comptent une population d'au moins 200 000 habitants et qui assurent la prestation de la plupart de leurs services (bien qu'il soit reconnu que certains services comme le transport en commun puissent être fournis au niveau régional). On a déterminé que les RMR de Vancouver et de Toronto comprenaient trois SDR, que la RMR de Montréal comprenait trois DR et que la RMR d'Ottawa-Gatineau comprenait deux SDR. La liste des 11 municipalités est fournie au **tableau 1-4**.

[8] D. Gordon et Janzen, M., *Suburban Nation? Estimating the Size of Canada's Suburban Population*, Journal of Architectural and Planning Research, volume 30, numéro 3, automne 2013.

[9] Statistique Canada. *Dictionnaire du recensement*. Produits de référence, 2011, accessible en ligne à http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/ref/dict/geo012-fra.cfm.

Tableau 1-4. SDR et DR prises en considération dans l'enquête ITU5

Nom de la DR/SDR	Année de l'enquête
	2011
Burnaby (SDR)	●
Surrey (SDR)	●
Vancouver (SDR)	●
Brampton (SDR)	●
Mississauga (SDR)	●
Toronto (SDR)	●
Laval (DR)	●
Longueuil (DR)	●
Montréal (DR)	●
Gatineau (SDR)	●
Ottawa (SDR)	●
Nbre de DR/SDR interrogées	**11**

Veuillez prendre note que les catégories des CV et des RUE des indicateurs des RMR ont été retenues pour les réponses des SDR et des DR.

1.7 TAUX DE RÉPONSE À L'ENQUÊTE

Le tableau 1-5 indique le taux de réponse aux huit sections de l'enquête pour chaque répondant. Les RMR paraissent en ordre alphabétique, y compris les SDR et les DR. Les RMR qui n'ont pas participé à l'enquête paraissent à la fin du tableau.

Parmi les RMR qui ont participé à l'enquête, on peut constater que le taux de réponse varie d'une section à l'autre. Il passe de près de la moitié des indicateurs dans la section 1 (initiatives d'utilisation du sol et de transport) et la section 8 (indicateurs de la santé – un taux de réponse totalement à l'image du caractère nouveau de ces indicateurs), à 100 % dans la section 3 (variables d'utilisation du sol), dont les données proviennent de Statistique Canada.

Les enquêtes sur les déplacements origine-destination (O-D) sont une source principale de données pour l'enquête ITU5 et pour la planification des transports en général. Le tableau 1-6 résume les enquêtes O-D les plus récentes disponibles au sein des RMR. Certaines enquêtes ont été réalisées après 2011 et ces enquêtes n'étaient pas toutes disponibles pour le présent projet. De plus, plusieurs enquêtes ont été réalisées depuis l'enquête ITU4. Toutes les RMR, sauf quatre, reposent sur une enquête O-D et 22 RMR ont réalisé une enquête O-D pendant l'année 2011 ou après.[10] Il s'agit là de progrès positifs pour l'état de la planification des transports urbains au Canada.

[10] Les villes d'Edmonton et de Saguenay planifient réaliser des enquêtes O-D à l'automne 2015.

Tableau 1-5. Taux de réponse à chaque section de l'enquête

Achèvement	Section de l'enquête	1- Contexte	2- Initiatives d'utilisation du sol et de transport mises en place par les RMR	3- Caractéristiques d'utilisation du sol	4- Offre de transport	5- Demande de transport	6- Performance du système de transport	7- Indicateurs de la performance économique	8- Indicateurs de la santé
RMR et DR/SDR participantes	Abbotsford - Mission	O	◆	◆	■	O	O	■	O
	Barrie	O	◆	◆	O	O	O	■	O
	Calgary	◆	◆	◆	◆	◆	O	◆	◆
	Edmonton	◆	■	◆	◆	O	O	O	O
	Grand Sudbury/Greater Sudbury	◆	◆	◆	◆	O	O	◆	■
	Guelph	■	◆	◆	■	◆	O	■	■
	Halifax	O	◆	◆	O	■	O	◆	O
	Hamilton	O	◆	◆	■	O	◆	■	■
	Kelowna	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
	Kitchener - Cambridge - Waterloo	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
	London	■	◆	◆	◆	O	O	■	■
	Moncton	■	◆	◆	◆	O	◆	◆	◆
	Montréal	O	■	◆	■	◆	◆	O	■
	Oshawa	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	■
	Ottawa - Gatineau	◆	--	◆	◆	◆	◆	◆	◆
	Québec	O	O	◆	■	◆	◆	O	■
	Saguenay	O	O	◆	■	O	O	O	■
	Saint John	■	◆	◆	■	O	O	■	■
	Saskatoon	■	◆	◆	■	■	◆	O	■
	Sherbrooke	O	O	◆	■	◆	◆	O	■
	St. Catharines - Niagara	■	■	◆	O	■	O	O	O
	St. John's	O	◆	◆	◆	O	O	◆	■
	Toronto	O	◆	◆	■	◆	◆	◆	■
	Trois-Rivières	O	O	◆	◆	◆	◆	■	■
	Vancouver	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
	Victoria	■	■	◆	■	◆	◆	■	O
	Windsor	■	◆	◆	◆	O	O	◆	■
	Winnipeg	■	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
	Brampton (SDR)	--	O	◆	■	O	O	■	■
	Burnaby (SDR)	--	◆	◆	◆	◆	◆	■	■
	Gatineau (SDR)	--	◆	◆	■	◆	◆	■	■
	Laval (DR)	--	O	◆	■	■	◆	O	■
	Longueuil (DR)	--	O	◆	■	■	◆	O	■
	Mississauga (SDR)	--	O	◆	■	O	O	■	O
	Montréal (DR)	--	■	◆	◆	◆	◆	■	■
	Ottawa (SDR)	--	◆	◆	■	◆	◆	◆	■
	Surrey (SDR)	--	◆	◆	■	◆	◆	■	■
	Toronto (SDR)	--	◆	◆	◆	◆	◆	◆	■
	Vancouver (SDR)	--	◆	◆	■	◆	◆	■	■
RMR non participantes	Brantford	O	O	◆	O	O	O	O	O
	Kingston	O	O	◆	O	O	O	O	O
	Peterborough	O	O	◆	O	O	O	O	O
	Regina	O	O	◆	O	O	O	O	O
	Thunder Bay	O	O	◆	O	O	O	O	O

Taux de réponse : ◆ plus de 25 %, ■ 25-75 % O moins de 25 %, - sans objet

Tableau 1-6. État des enquêtes sur le transport urbain dans les RMR participantes

RMR	Enquête sur les transports disponible	Date de l'enquête la plus récente	Date des données utilisées pour l'enquête ITU de 2006 de l'ATC
Abbotsford	☐	2011	2004
Barrie	☐	2011	2006
Brantford	☐	2011	2006
Calgary	☐	2012	2001 **
Edmonton	☐	2005 ***	2005
Grand Sudbury/Greater Sudbury	☐	2003	2003
Guelph	☐	2011	2006
Halifax	x	-	-
Hamilton	☐	2011	2006
Kelowna	☐	2013	2007
Kingston	☐	2008	-
Kitchener	☐	2011	2006
London	☐	2009	2002 **
Moncton	☐	2013	-
Montréal	☐	2013	2003
Oshawa	☐	2011	2006
Ottawa - Gatineau	☐	2011	2005
Peterborough	☐	2011	2006
Québec	☐	2011	2006
Regina	☐	2009	-
Saguenay	x	- ***	-
Saint John	☐	2014	-
Saskatoon	☐	2013	-
Sherbrooke	☐	2012	2003 *
St. Catharines -Niagara	☐	2011	2006
St. John's	x	-	-
Thunder Bay	x	-	-
Toronto	☐	2011	2006
Trois-Rivières	☐	2011	2000 *
Vancouver	☐	2011	1999
Victoria	☐	2011	2001
Windsor	☐	2000	1996

Winnipeg	☐	2007	1992

* Indique que les régions urbaines ont répondu aux questions de l'enquête en utilisant diverses sources locales.

** Indique les régions urbaines ont utilisé la même enquête pour compléter certaines parties de l'enquête ITU4 comme pour les enquêtes précédentes.

*** Une enquête O-D est prévue à l'automne 2015.

1.8 BUT ET APERÇU DU RAPPORT

Le présent rapport présente en détail les résultats de l'enquête ITU5. Lorsque des comparaisons ont pu être effectuées, les données et tendances contenues dans les enquêtes ITU précédentes sont présentées, ainsi que les interprétations et discussions relatives à ces tendances. Toutefois, comme pour les enquêtes ITU précédentes, les lecteurs doivent utiliser les données telles qu'elles sont présentées et effectuer leurs propres analyses et définir les tendances qui en ressortent. La base de données Access qui accompagne ce rapport et qui contient les données des ITU de 2001, 2006 et 2011 qui sont communes aux trois enquêtes, facilitera la réalisation de telles analyses. Veuillez prendre note que la base de données a été reformulée pour en accroître la convivialité.

Le présent rapport renferme 11 chapitres. Aux fins d'uniformité, les chapitres sont présentés dans le même format général que le format du rapport de l'enquête ITU4, certains changements et ajouts ayant été effectués pour tenir compte des nouvelles données et des données qui ont été réorganisées. Outre le chapitre d'introduction, le rapport renferme les chapitres ci-dessous.

- Le chapitre 2 résume les principales tendances et les principaux résultats, d'après les 13 principes de la *Nouvelle vision.*
- Le chapitre 3 examine les principales initiatives d'utilisation du sol et de transport signalées par les répondants locaux.
- Le chapitre 4 résume les indicateurs d'utilisation du sol et des structures urbaines, et il traite de ces indicateurs en lien avec les tendances en matière de transport.
- Le chapitre 5 traite des activités et des impacts en matière de transport, y compris en ce qui concerne les déplacements effectués, les parts modales, l'énergie et l'environnement.
- Le chapitre 6 porte sur la demande et l'offre de transport en commun.
- Le chapitre 7 met l'accent sur le transport actif.
- Le chapitre 8 traite des routes et de l'utilisation de véhicules motorisés.
- Le chapitre 9 résume la performance économique des transports.
- Le chapitre 10 présente et examine les nouveaux indicateurs de la santé.
- Le chapitre 11 présente la conclusion du rapport et propose des améliorations pour les enquêtes ITU futures.

Le rapport est accompagné de quatre annexes, comme l'était d'ailleurs le rapport de l'enquête ITU4.

L'annexe A contient la liste des autres organismes et personnes qui ont contribué à l'enquête ITU5, outre les personnes et organismes indiqués dans la préface du rapport. L'annexe B présente le questionnaire de l'enquête. L'annexe C contient les cartes qui définissent les zones géographiques pour chaque RMR. Enfin, l'annexe D présente des données sommaires sur les principaux indicateurs.

2 PRINCIPALES CONSTATATIONS

2.1 INTRODUCTION

Ce chapitre résume les principales tendances observées dans le cadre de l'enquête ITU5.

Comme dans les enquêtes précédentes, chaque RMR est classée dans l'un des quatre groupes démographiques, et ce, afin de faciliter les comparaisons entre les régions urbaines qui ont des caractéristiques semblables, des services de transport en commun de même type, etc. Les catégories sont indiquées dans le tableau 2-1. Même si les seuils de population n'ont pas changé, il est important de souligner que les RMR de Sherbrooke et de St. John's sont passées du groupe D au groupe C en 2011 et que ce changement peut avoir des incidences mineures sur la comparaison des tendances pour ces deux groupes.

Tableau 2-1. Description 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

* Les RMR paraissent en ordre décroissant de population (d'après le Recensement de 2011).

2.2 SYNOPSIS

Les principales constatations et tendances sont résumées ci-dessous. Les cinq tendances définies dans l'enquête ITU précédente sont réexaminées, mais deux nouveaux enjeux ont été ajoutés. Ces nouveaux enjeux tiennent compte de la santé et des transports, ainsi que des liens existant entre la demande de transport, le vieillissement de la population et l'évolution de l'économie.

2.2.1 La croissance revient aux plus grandes régions urbaines.

L'importance des régions urbaines au Canada en tant que centres de population et d'activité est établie depuis longtemps. Ensemble, les 33 RMR comprennent plus des 2/3 de la population du pays : 69 % en 2011, ce qui représente une légère hausse par rapport aux 68 % de 2006 et de 2001. Le tableau 2-2 indique comment la croissance a varié au sein des quatre groupes, et le tableau 2-3 compare cette croissance avec celle du pays dans son ensemble.

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

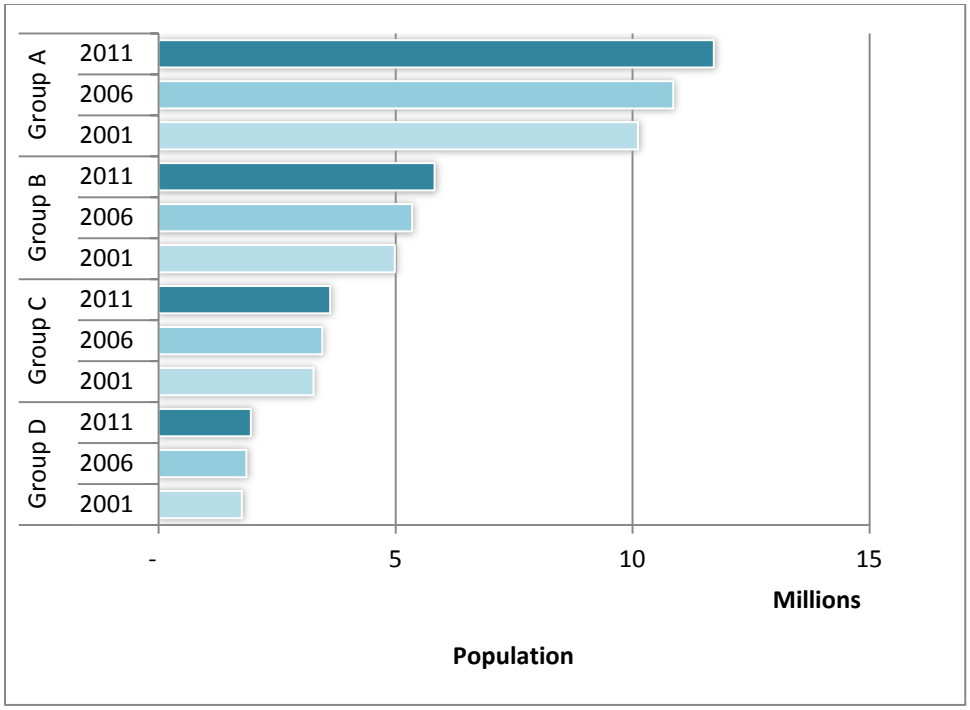


Tableau 2-3. Croissance de la population par groupe de RMR, 2001-2011

Groupe	Année de recensement	Population	% de croissance entre les recensements	% de la population dans les RMR par groupe
Groupe A	2001	10 120 885	--	50,2 %
	2006	10 865 260	7,4 %	50,5 %
	2011	11 720 605	7,9 %	50,7 %
Groupe B	2001	4 988 525	--	24,8 %
	2006	5 354 620	7,3 %	24,9 %
	2011	5 827 810	8,8 %	25,2 %
Groupe C	2001	3 273 665	--	16,3 %
	2006	3 457 575	5,6 %	16,1 %
	2011	3 624 510	4,8 %	15,7 %
Groupe D	2001	1 761 275	--	8,7 %
	2006	1 856 565	5,4 %	8,6 %
	2011	1 950 500	5,1 %	8,4 %
Toutes les RMR	2001	20 144 350	--	100,0 %
	2006	21 534 020	6,9 %	100,0 %
	2011	23 123 425	7,4 %	100,0 %
Canada	2001	29 639 035	--	--
	2006	31 612 897	6,7 %	--
	2011	33 476 688	5,9 %	--

On peut constater les points suivants :

- La croissance de la population continue d'être attribuable aux régions urbaines du pays. La population des RMR s'est accrue à un rythme beaucoup plus rapide que celle du Canada dans son ensemble – 7,4 % dans les RMR par rapport à 5,9 % au niveau national de 2006 à 2011.[11] Toutefois, la population des RMR n'avait connu qu'une croissance légèrement supérieure à celle du pays dans son ensemble de 2001 à 2006 – 6,9 % dans les RMR comparativement à 6,7 % au niveau national. On remarque la population du Canada s'est accrue plus lentement de 2006 à 2011 que pendant la période précédente de cinq ans.

[11] La croissance de la population dans les régions géographiques ajoutées aux RMR demeure indéterminée, et il en est de même pour les parties déjà existantes des RMR. Cette croissance pourrait avoir des incidences sur les modèles de navettage; c'est-à-dire à mesure que le bassin de navetteurs poursuivra sa croissance. Ce sujet pourrait être inclus dans la prochaine enquête ITU.

- Les neuf plus grandes RMR comptent les 3/4 de la population totale des RMR, et ce pourcentage est en croissance légère. Les trois plus grandes RMR – Toronto, Montréal et Vancouver – comptent un peu plus de la moitié de la population totale des RMR. Les six RMR du groupe B – Ottawa-Gatineau, Calgary, Edmonton, Québec, Winnipeg et Hamilton – comptent quant à elles 25 % de la population totale des RMR, et ce pourcentage augmente un peu plus rapidement que celui du groupe A.
- La croissance de la population continue d'être attribuable aux *plus grandes* régions urbaines. Les pourcentages de la population dans les 24 autres RMR des groupes C et D diminuent légèrement. On remarque que le pourcentage du groupe C a connu la plus forte baisse, malgré l'ajout de deux RMR.

2.2.2 Les densités urbaines augmentent, mais à des rythmes différents.

La recherche récemment réalisée par l'Université Queen's mentionnée à la section 1.5 et l'enquête ITU précédente ont établi l'importance de la densité en tant qu'indicateur de la durabilité, et ce, tant pour la consommation de terrain, puisque les densités élevées représentent une utilisation plus efficace des ressources pour les transports, puisque le transport en commun peut desservir plus efficacement les densités élevées et que les usages mixtes sont plus favorables aux déplacements à l'aide de modes autres que le véhicule privé à un seul occupant. Le tableau 2-4 démontre que les densités des RUE, mesurées en fonction de la population par kilomètre carré, ont augmenté dans les quatre groupes démographiques, mais à des rythmes différents par rapport à la période de 2001 à 2006.

Les densités ont augmenté dans tous les groupes, le groupe B affichant maintenant le taux de croissance le plus élevé et le groupe A affichant un taux de croissance équivalant à près de moitié de celui de la période d'enquête précédente de cinq ans. Toute proportion gardée, de 2006 à 2011, les densités du groupe B sont celles qui ont augmenté le plus rapidement (7,9 %), et celles du groupe A ont augmenté de 6,8 % - un taux qui demeure élevé, mais qui ne représente que la moitié du taux de 12,2 % du taux de 2001 à 2006. Les densités du groupe A demeurent celles qui connaissent la plus forte augmentation en termes absolus puisque le nombre de résidents par kilomètre carré a augmenté de 151 de 2006 à 2011.

Les petites RMR affichent aussi de forts taux de croissance, ce qui constitue un revirement par rapport à la croissance négative du groupe D. Les densités du groupe C ont augmenté de 4,0 %, un taux supérieur au taux de 3,5 % applicable à la période de 2001 à 2006. Les densités du groupe D ont augmenté de 4,2 %, ce qui représente une amélioration par rapport au taux négatif de -1,3 % observé de 2001 à 2006.

Le tableau 2-5 compare ces changements avec ceux observés ailleurs dans les RMR – c'est-à-dire dans les régions moins développées à l'extérieur des RUE. Comme prévu, les densités des RUE sont beaucoup plus élevées que celles des autres régions. Toutefois, il est intéressant de souligner que les augmentations absolues dans les trois plus grandes RMR - 20 résidents par km^2 *à l'extérieur* des RUE – sont du même ordre que celles du groupe D *à l'intérieur* des RUE, qui sont de 25 résidents par km^2.

Tableau 2-4. Densité de population des RUE par groupe de régions urbaines, 2001-2011

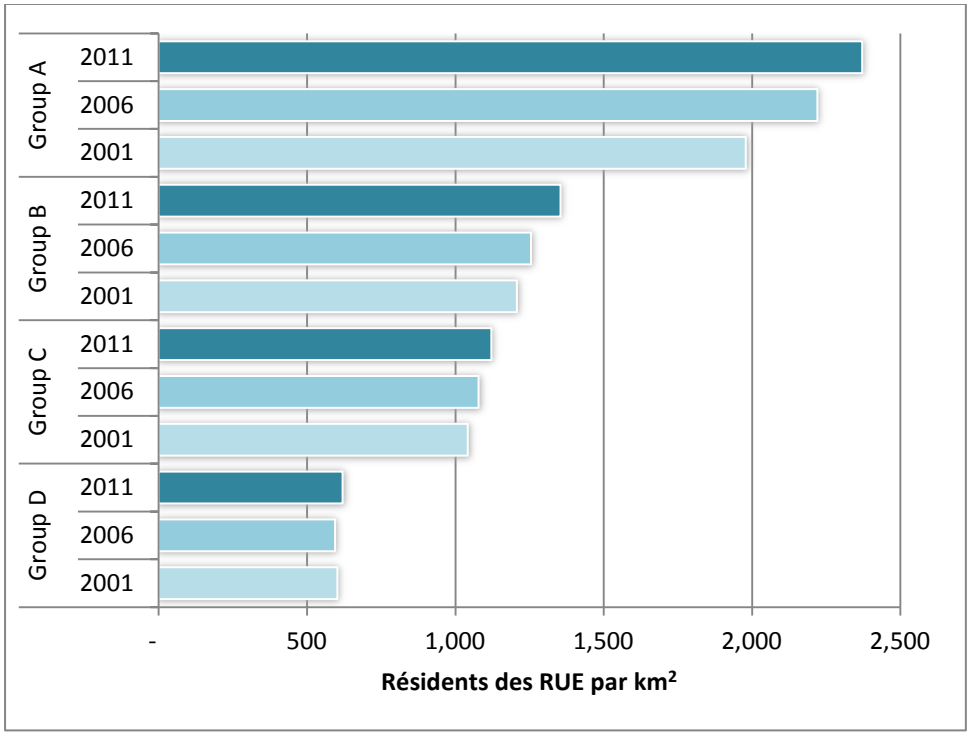
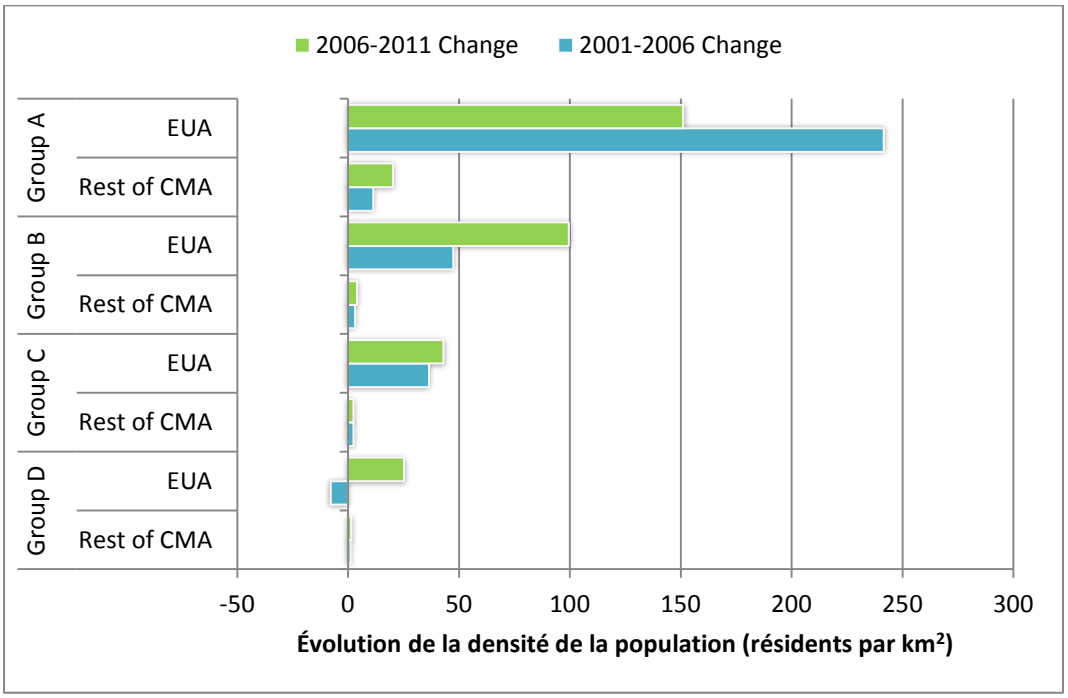


Tableau 2-5. Évolution de la densité de la population par groupe, 2001-2011



2.2.3 L'automobile demeure le mode dominant, mais les autres modes progressent.

Le tableau 2-6 présente un sommaire des indicateurs des comportements de déplacement. Certains facteurs indiquent que l'utilisation et les impacts des automobiles ont diminué depuis 2006, même si cette diminution est légère. D'une part, le taux de possession de véhicules légers par résident – 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, l'utilisation du transport en commun par résident 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.[12]

De plus, malgré la légère hausse du taux de possession de véhicules, le taux de consommation de carburant a diminué. 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 les enquêtes ITU4 et ITU5).

Tableau 2-6. Sommaire des indicateurs liés et non liés à l'automobile, 2001-2011

	2001	2006	2011
Véhicules légers par résident	0,51	0,55	0,57
Consommation de carburant par résident (L/jour)	2,79	2,96	2,93
Déplacements en transport en commun par résident, par année	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 %

2.2.4 L'investissement dans le transport en commun se poursuit.

La tableau 2-7 compare les dépenses dans le secteur du transport en commun et des routes (autres modes de transport) par résident, à l'aide de l'information disponible pour 2001, 2006 et 2011.[13] La

[12] Le tableau 5-16 indique les parts modales quotidiennes en fonction des groupes d'âge. Le tableau 5-18 et le tableau 5-19 indiquent les parts modales en fonction de la profession des travailleurs. Grâce à ces repères, les enquêtes ITU futures pourraient déterminer les liens existant entre le taux de possession de véhicule, la part modale en fonction de l'âge et la part modale en fonction de la profession.

[13] Le tableau n'indique que les données qui ont été fournies par les RMR.

tendance signalée dans le rapport de l'enquête ITU4 s'est poursuivie, et on observe que les investissements par résident dans le transport en commun ont augmenté dans presque toutes les RMR ayant participé à l'enquête de 2011 comparativement à 2006. Les plus fortes hausses ont une fois de plus été observées dans les grandes RMR. De nombreuses RMR affichent aussi des hausses des dépenses par résident dans le secteur des routes; dans les petites RMR (groupe C et groupe D), les dépenses dans le secteur des routes sont en général plus élevées que les dépenses par résident dans le secteur du transport en commun. Cette observation s'applique également à la plupart des grandes RMR, à l'exception des RMR de Toronto, Vancouver et Ottawa-Gatineau, où les dépenses par résident étaient plus élevées dans le secteur du transport en commun. Fait à souligner, ces données reflètent l'année de production du rapport, et non la période complète de cinq ans entre les enquêtes ITU. Il est donc difficile de déterminer si ces dépenses représentent des investissements continus ou des investissements applicables à des projets en particulier.

Tableau 2-7. Dépenses dans les secteurs des routes et du transport en commun, par résident, 2001-2011

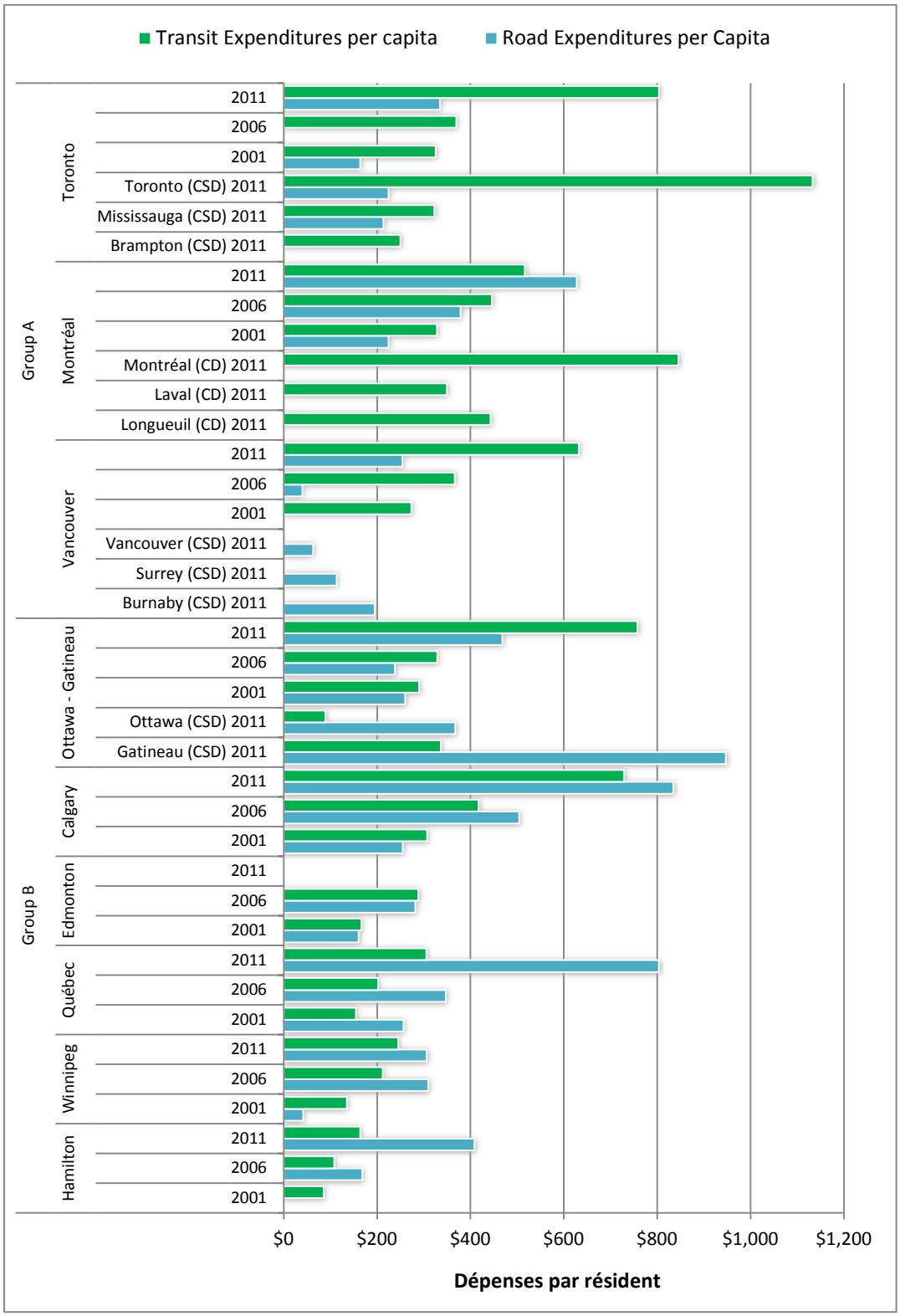


Tableau 2-7. Dépenses dans les secteurs de routes et du transport en commun, par résident, 2001-2011, *suite*

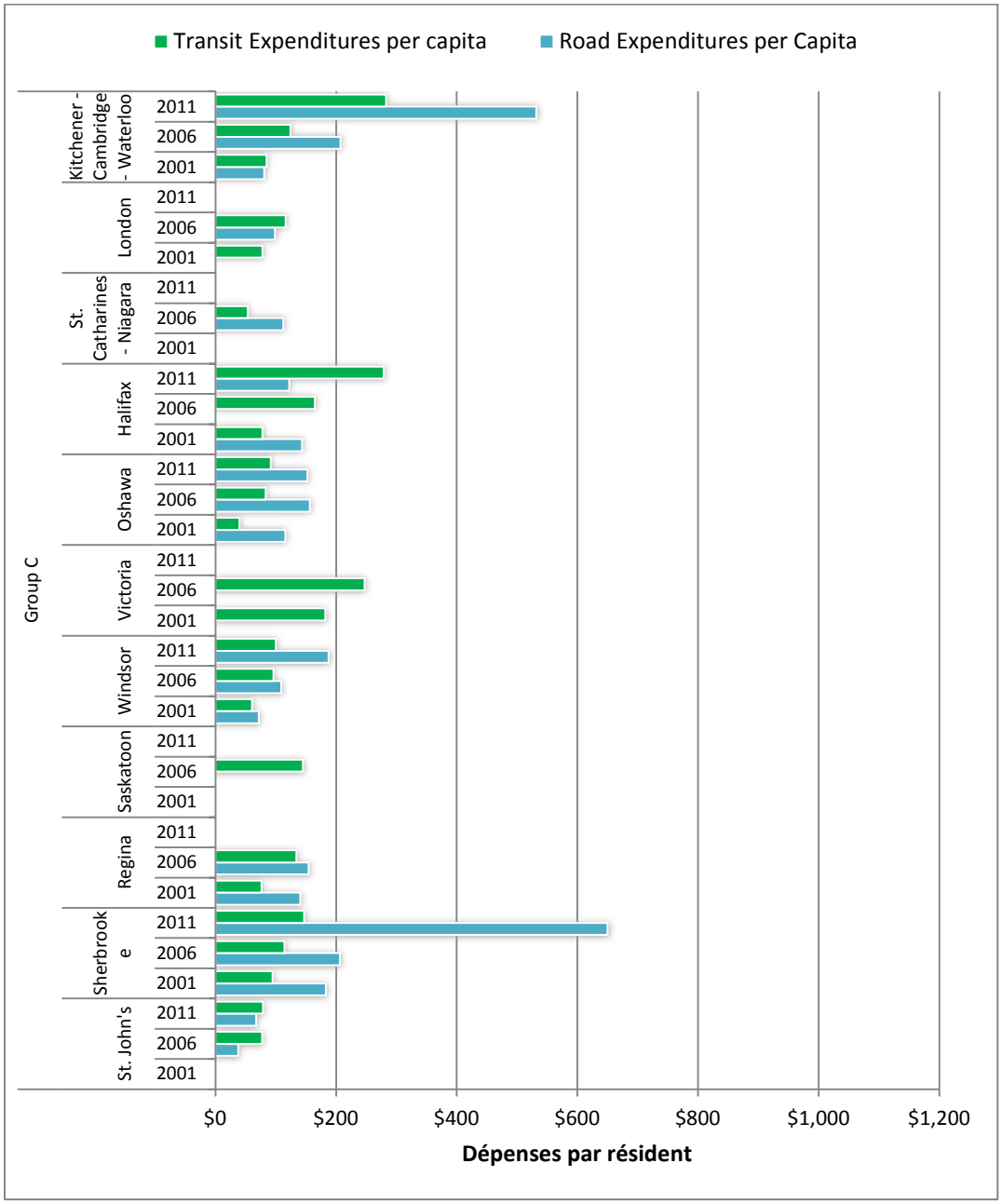
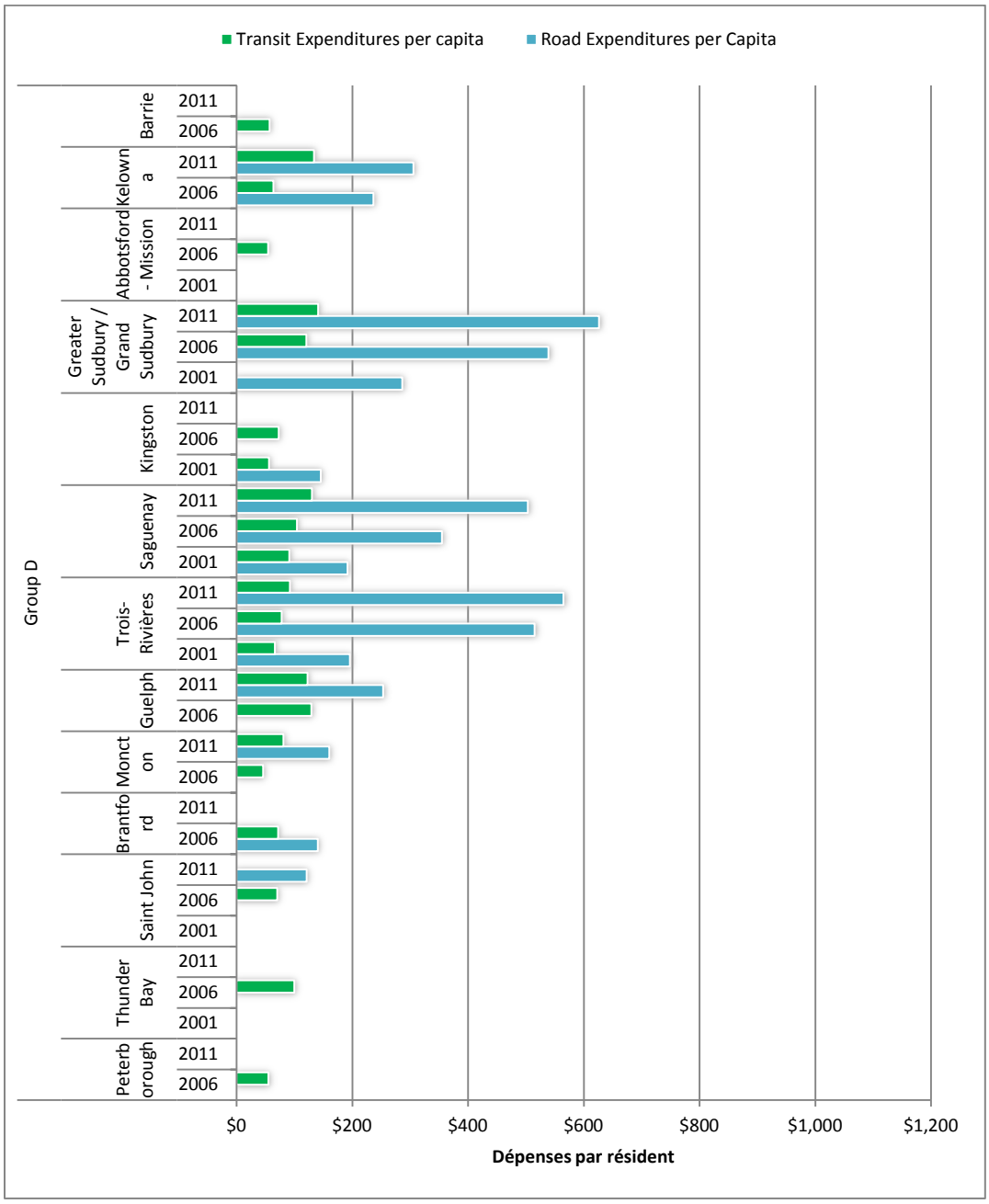


Tableau 2-7. Dépenses dans les secteurs de routes et du transport en commun, par résident, 2001-2011, *suite*



Comme l'indique le chapitre 9, en 2001, les dépenses autres que celles liées au transport en commun avaient principalement trait à l'amélioration des immobilisations et non à l'exploitation et à l'entretien. La situation était inverse dans le secteur du transport en commun, où les coûts d'exploitation et d'entretien représentaient environ 80 % des dépenses totales, à quelques exceptions près.

2.2.5 Le déploiement des politiques de durabilité se poursuit.

Le chapitre 3 décrit la gamme de politiques et d'initiatives d'utilisation du sol et de transport favorables à la durabilité qui ont été déployées 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 des usagers particuliers, 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, et les initiatives déployées peuvent 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 plus 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.

2.2.6 Les politiques et infrastructures de transport influent sur la santé publique.

Les politiques et infrastructures de transport peuvent influer sur la façon dont les gens ont accès aux services, encourager ou décourager le transport actif et poser des risques de santé potentiels pour les communautés vulnérables. Le chapitre 10 comprend 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, des indicateurs qui sont tous associés aux transports et à l'utilisation du sol. Les décideurs et urbanistes peuvent utiliser les résultats du présent rapport pour prendre des décisions éclairées qui amélioreront la santé physique et mentale des gens, atténueront les risques environnementaux et amélioreront l'accès aux destinations.[14] Ces indicateurs de la santé et des transports pourront dorénavant être utilisés pour mesurer les progrès réalisés vers l'atteinte de ces résultats.

2.2.7 Les changements démographiques et économiques influeront 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 main-d'œuvre vieillit, qu'on se dirige vers plus d'égalité entre les sexes s'améliore tant en termes de nombre d'emplois qu'en termes 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

[14] Centers for Disease Control and Prevention. *Transportation Health Impact Assessment Toolkit*. Octobre 2011. Voir http://www.cdc.gov/healthyplaces/transportation/hia_toolkit.htm.

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 la profession. 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.

2.3 FICHE DE POINTAGE DE LA DURABILITÉ

Le **tableau 2-8** illustre les progrès réalisés dans le cadre de la *Nouvelle vision des transports urbains* de l'ATC de 1993, cette vision étant l'une des principales raisons pour lesquelles la série d'enquêtes ITU est réalisée. La *Nouvelle vision* définit 13 principes que les administrations urbaines peuvent utiliser pour élaborer leurs plans de transport durable. 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*, lesquelles sont décrites au chapitre 3, et de *résultats*, qui proviennent des autres chapitres du rapport.

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).

Veuillez noter que ces évaluations doivent présenter un synopsis des résultats applicables à un grand nombre d'indicateurs, et ce, en une seule évaluation pour chaque principe. Elles combinent tant du contenu quantitatif que du contenu qualitatif. Ainsi, elles doivent être considérées comme étant des évaluations indicatives et illustratives, sans toutefois être considérées absolues. Elles doivent aussi servir de guide relativement aux décisions et investissements liés à la planification des transports. Nous

invitons donc le lecteur à utiliser les indicateurs du présent document pour tirer ses propres conclusions au sujet des progrès des RMR du Canada en matière de transport durable.

Tableau 2-8. Suivi des progrès réalisés en vue de la vision de l'ATC

Principe de la vision	Progrès 1996 - 2001	Progrès 2001 - 2006	Progrès 2006 - 2011	Encourager la discussion sur les enquêtes ITU de 2011 et des années précédentes
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, le déploiement 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, le déploiement d'initiatives de cyclisme a augmenté dans certaines RMR. 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.	😐	☺	☺	Le déploiement 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 résident a augmenté à un rythme annuel deux fois plus rapide que celui de 2006.

Tableau 2-8. Suivi des progrès réalisés en vue de la vision de l'ATC

Principe de la vision	Progrès 1996 - 2001	Progrès 2001 - 2006	Progrès 2006 - 2011	Encourager la discussion sur les enquêtes ITU de 2011 et des années précédentes
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 résident (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.	☹	😐	☺	Le déploiement 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 2-8. Suivi des progrès réalisés en vue de la vision de l'ATC

Principe de la vision	Progrès 1996 - 2001	Progrès 2001 - 2006	Progrès 2006 - 2011	Encourager la discussion sur les enquêtes ITU de 2011 et des années précédentes
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 résident 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 résident 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 médianes 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 des usagers particuliers 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.

Tableau 2-8. Suivi des progrès réalisés en vue de la vision de l'ATC

Principe de la vision	Progrès 1996 - 2001	Progrès 2001 - 2006	Progrès 2006 - 2011	Encourager la discussion sur les enquêtes ITU de 2011 et des années précédentes
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.

3 INITIATIVES D'UTILISATION DU SOL ET DE TRANSPORT

3.1 INTRODUCTION ET APPROCHE

La section 1 de l'enquête ITU5 demande aux répondants de décrire les initiatives d'utilisation du sol et de transport qu'ils ont déployées ou qu'ils envisagent. Cette section de l'enquête ITU5 correspond à la section A des enquêtes précédentes. Elle a comme premier objectif de définir les priorités locales et comme deuxième objectif d'évaluer la mesure dans laquelle ces priorités ont été mises en œuvre.

Les 10 catégories et la formulation de chacune des initiatives ont été examinées et mises à jour afin qu'elles soient en harmonie avec les nouveaux enjeux. Le tableau 3-1 présente la liste des catégories et des initiatives. Ce tableau indique les ajouts (+) et les changements (•). Les changements comprennent l'ajout d'une réponse « Autre » afin d'offrir plus de choix aux répondants. Ceux qui choisissaient cette réponse devaient alors expliquer brièvement ce que signifiait leur choix. La catégorie du transport des marchandises (8e catégorie) a été reformulée et le texte a été grandement augmenté afin de tenir compte de l'accent mis récemment sur ce sujet dans plusieurs RMR.

Enfin, la 10e catégorie de l'enquête ITU4 – énergie, environnement et gestion de la demande de transport (GDT) – a été divisée en trois catégories distinctes, pour un nouveau total de 12 catégories :

- Énergie et émissions (catégorie 10)
- Gestion de la demande de transport, incluant la tarification routière (catégorie 11)
- Initiatives de réduction des GES (catégorie 12)

Ces catégories permettent que ces sujets connexes, mais distincts soient mieux différenciés. Par exemple, la tarification routière correspond davantage à une initiative de GDT qu'à une initiative de la catégorie de l'énergie et des émissions. De plus, les stratégies d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation aux changements climatiques suscitent de plus en plus d'intérêt au sein de certains organismes; ces stratégies doivent donc faire partie de la catégorie distincte des initiatives de réduction des GES à long terme. Veuillez noter que ces changements ont été suggérés par des représentants locaux des RMR pendant le webinaire de consultation précédant l'enquête et que d'autres suggestions ont été favorablement accueillies par d'autres groupes complémentaires de l'ATC (notamment le Comité permanent du financement des transports et le Groupe de travail sur les changements climatiques), ce qui pourrait accroître l'intérêt suscité par l'enquête ITU auprès d'autres groupes de l'ATC.

Aucun changement n'a été apporté au nombre et à la nature des réponses. Les sept niveaux de réponse ont été conservés, les nombres les plus élevés représentant les niveaux de déploiement les plus élevés :

1. Sans objet
2. N'est pas une priorité pour le moment.
3. Enjeu à l'étude
4. Des politiques ou lignes directrices ont été adoptées.
5. Projet(s) pilote(s) mis en œuvre
6. Mis en œuvre dans certains cas ou à certains endroits
7. Mis en œuvre dans l'ensemble de la RUE

Les réponses indiquent donc la portée du déploiement, qui varie de 0 % (réponse 1) à 100 % (réponse 7). Conformément à l'approche utilisée dans les enquêtes ITU précédentes, les résultats obtenus pour chaque initiative ont été normalisés et une moyenne a été établie pour chaque catégorie, et ce, afin de définir les priorités et leur niveau de déploiement. Veuillez noter que les RMR n'ont pas toutes répondu à toutes les initiatives; la normalisation repose donc sur le nombre de réponses fournies plutôt que sur le nombre total de questions.

Tableau 3-1. Catégories des initiatives d'utilisation du sol et de transport

1. STRUCTURE URBAINE/UTILISATION DU SOL
a. Plan intégré de transport et d'aménagement à long terme à l'échelle municipale et régionale
b. Cibles de densité pour les pôles/centres d'activité mixtes
c. Limitation du développement urbain à des zones d'urbanisation désignées
d. Politiques et mesures incitatives visant le développement des friches industrielles
e. Abattement de taxes foncières ou mesures incitatives pour un développement mixte et compact
+ f. Autre (précisez)
2. AMÉNAGEMENT URBAIN
a. Politiques et normes d'aménagement favorisant le transport en commun
b. Normes d'aménagement visant à favoriser l'utilisation du vélo
c. Normes d'aménagement favorisant les piétons
d. Mesures ou politiques d'apaisement de la circulation
+ e. Autre (précisez)
3. MARCHE
a. Plan piétonnier
b. Traverses de piétons aménagées entre les intersections, dans les zones à forte activité
c. Conception d'intersections favorisant les piétons
d. Mesures prioritaires pour le déneigement et le déglaçage des trottoirs
e. Participation municipale à des comités consultatifs ou de promotion de la marche
+ f. Autre (précisez)
4. VÉLO
a. Politique sur le vélo incorporant le développement d'un réseau cyclable
b. Programme municipal de stationnement pour vélos
c. Participation municipale à des comités consultatifs ou de promotion du vélo
• d. Règlements de zonage requérant des installations pour favoriser le vélo dans les nouveaux développements
e. Programmes de vélo en libre-service
f. Mesures liées à la formation et au soutien des cyclistes
+ g. Autre (précisez)
5. TRANSPORT EN COMMUN
a. Voies réservées aux autobus ou aux Véhicules à taux d'occupation élevé
b. Autres mesures prioritaires à l'appui du transport en commun

Tableau 3-1. Catégories des initiatives d'utilisation du sol et de transport

	c. Installations combinées vélo/transport en commun
	d. Coordination intermunicipale des services de transport en commun
	e. Coordination intermunicipale de la tarification (p.ex., carte à puce régionale)
	f. Intégration du transport en commun urbain avec les services interurbains (p.ex., stations intermodales de transport en commun)
	g. Tarification spéciale pour les étudiants de niveau collégial et universitaire (p.ex., carte à puce spéciale)
	h. Programme de rabais tarifaire pour achat en grand volume (p.ex., programmes de rabais du transport en commun parrainés par l'employeur)
	i. Service d'information en ligne pour la planification des déplacements
	j. Information en temps réel sur les heures d'arrivée aux arrêts
+	l. Autre (précisez)
6. STATIONNEMENT	
	a. Normes relatives au stationnement variables en fonction des conditions locales (p.ex., proximité et niveau de service du transport en commun, accessibilité aux piétons, etc.)
	b. Encouragement du partage des places de stationnement
	c. Normes limitant l'offre de places de stationnement
	d. Tarification dissuasive des stationnements publics pour les navetteurs
	e. Taxes spéciales ou autres mesures dissuasives concernant l'utilisation des parcs de stationnement privés par les navetteurs
+	f. Autre (précisez)
7. OPTIMALISATION DES SYSTÈMES ROUTIERS	
•	a. Les études sur les impacts des transports et de la circulation doivent tenir compte de tous les modes de transport (p. ex., approche des rues complètes)
	b. Voies pour véhicules à taux d'occupation élevé
	c. Stationnements incitatifs pour les covoitureurs
	d. Programmes de gestion du système routier
	e. Le plan directeur de transports identifie les intersections qui requièrent une amélioration

Tableau 3-1. Catégories des initiatives d'utilisation du sol et de transport

	f. Contrôle en temps réel et coordination des feux de circulation
	g. Système de gestion des incidents/accidents
+	f. Autre (précisez)
8. TRANSPORT DES MARCHANDISES	
●	a. Stratégie de transport des marchandises (distincte ou intégrée au plan directeur des transports)
●	b. Conseil ou groupe de travail sur le transport des marchandises constitué d'intervenants des secteurs public et privé
+	c. Plans d'utilisation du sol, règlements d'urbanisme et zonage favorisant le transport des marchandises
+	d. Design urbain et plans d'implantation tenant compte des besoins des services de messagerie
●	e. Réseaux stratégiques de transport des marchandises, itinéraires de camionnage et itinéraires interdits aux camions
●	f. Terminaux intermodaux et/ou de centres de consolidation de marchandises
+	g. Stratégie de développement économique
+	h. Autre (précisez)
9. BESOINS DES USAGERS PARTICULIERS	
	a. Véhicules de transport collectif accessibles aux personnes ayant un handicap physique
	b. Arrêts/stations de transport en commun accessibles aux personnes handicapées
	c. Services de transport adapté pour les besoins particuliers
	d. Trottoirs dénivelés ou rampes aux intersections ou aux traverses piétonnières
	e. Normes minimales sur la provision d'espaces de stationnement désignés pour personnes à mobilité réduite
	f. Dispositifs spéciaux pour personnes handicapées
10. ÉNERGIE ET ÉMISSIONS	
	a. Flottes de véhicules municipaux à haute efficacité énergétique/utilisant des carburants de rechange
	b. Véhicules de transport en commun à haute efficacité énergétique/utilisant des carburants de rechange
+	c. Infrastructure pour les carburants de rechange (p.ex., stations et bornes spéciales)
●	d. Stratégies obligatoires et volontaires de contrôle des émissions, incluant des programmes d'inspection et d'entretien des véhicules

Tableau 3-1. Catégories des initiatives d'utilisation du sol et de transport

• e. Objectifs précis de réduction des polluants atmosphériques
+ f. Autre (précisez)
11. GESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT (GDT), INCLUANT LA TARIFICATION ROUTIÈRE
• a. Stratégie régionale/municipale de gestion de la demande en transport
• b. Initiatives de tarification routière (p.ex., routes à péage, voies à péage, tarification au cordon, surcharge de stationnement, etc.)
+ c. Programmes pilotes et projets de démonstration
+ d. Programmes de sensibilisation, d'éducation et de rayonnement
• e. Services de GDT fournis en milieu de travail/par l'employeur
• f. Services de GDT fournis en milieu scolaire/par les écoles (p.ex., programmes d'incitation à la marche ou à la bicyclette comme moyen de transport pour se rendre à l'école)
• g. Services de jumelage en covoiturage
h. Soutien des services privés ou non lucratifs d'auto-partage
+ i. Autre (précisez)
12. INITIATIVES DE RÉDUCTION DES GES
a. Objectifs officiels de réduction des gaz à effet de serre (GES)
+ b. Plan ou stratégie d'atténuation des effets des changements climatiques
+ c. Plan ou stratégie d'adaptation aux effets des changements climatiques
+ d. Autre (précisez)

+ Initiatives ajoutées à l'ITU5 de 2011.

• Texte de l'initiative existante modifié.

3.2 VUE D'ENSEMBLE DE L'ENQUÊTE DE 2011

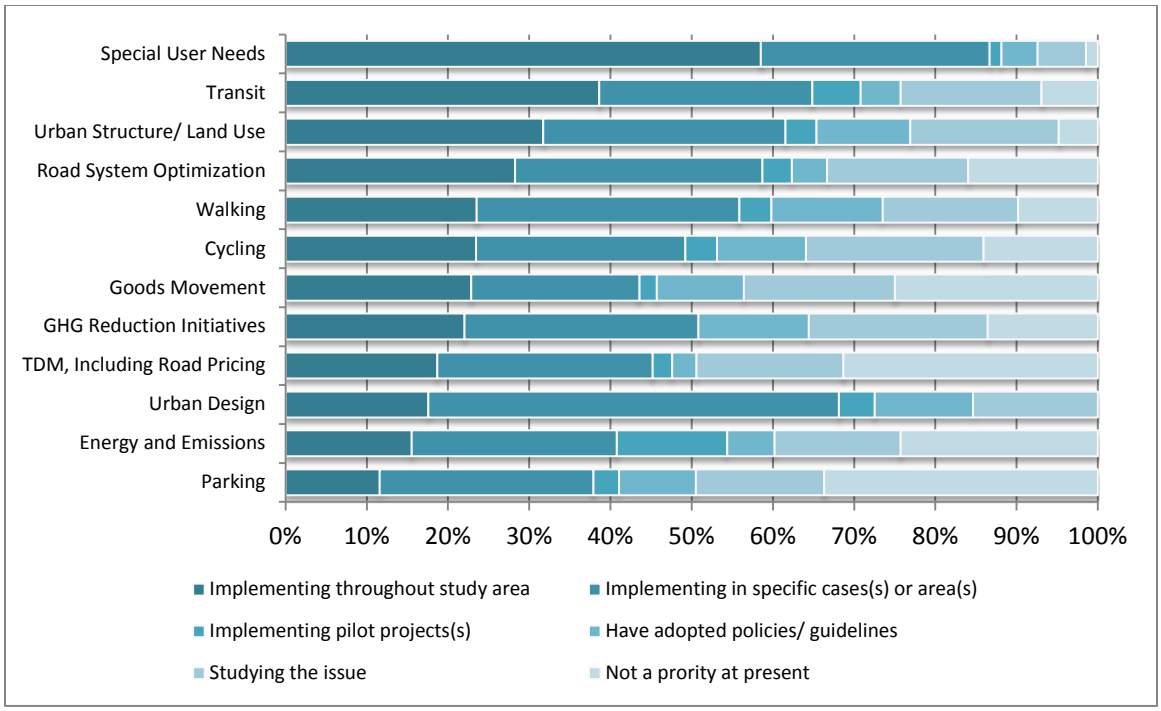
Le tableau 3-2 indique le pourcentage des réponses applicable à chaque niveau de déploiement pour les 12 catégories. Certains pourcentages sont semblables à ceux de l'enquête ITU4 : la catégorie des besoins des usagers particuliers a une fois de plus obtenu le plus haut pourcentage de déploiement à l'échelle des régions, et les catégories de la structure urbaine/utilisation du sol, de l'optimalisation des systèmes routiers et de la marche se sont classées dans les cinq premières catégories. Les initiatives de transport en commun occupent maintenant le deuxième rang des initiatives les plus mises en œuvre et les initiatives associées au vélo se sont aussi mieux classées que dans l'enquête précédente, tandis que la

catégorie du transport des marchandises a perdu sa deuxième place. À l'autre extrémité de l'échelle, les initiatives de stationnement correspondent une fois de plus aux initiatives qui sont les moins prioritaires pour le moment : elles sont suivies par les initiatives de GDT et de transport des marchandises. En ce qui concerne les initiatives mises en œuvre dans certains cas ou à certains endroits, l'aménagement urbain s'est une fois de plus classé au premier rang, et il est une fois de plus suivi par la marche, les besoins des usagers particuliers et la structure urbaine/l'utilisation du sol. Les initiatives de vélo et de réduction des GES se sont classées aux premiers rangs en ce qui concerne les enjeux à l'étude.

Les trois nouvelles catégories indiquent que le déploiement dans l'ensemble de la RUE est plus élevé en ce qui concerne les initiatives de réduction des GES et que ce résultat est comparable à celui obtenu par les initiatives de vélo et de transport des marchandises. Viennent ensuite les initiatives de GDT, puis les initiatives en matière d'énergie et d'émissions (les initiatives associées à la qualité de l'air ont obtenu de moins bons résultats que les initiatives de réduction des GES).

En résumé, le déploiement de projets de transport en commun à l'échelle des régions s'est accru depuis 2006. Le déploiement d'initiatives pour les besoins des usagers particuliers demeure important, et il en est de même pour les initiatives associées à la structure urbaine/l'utilisation du sol, à l'optimalisation des systèmes routiers et à la marche.

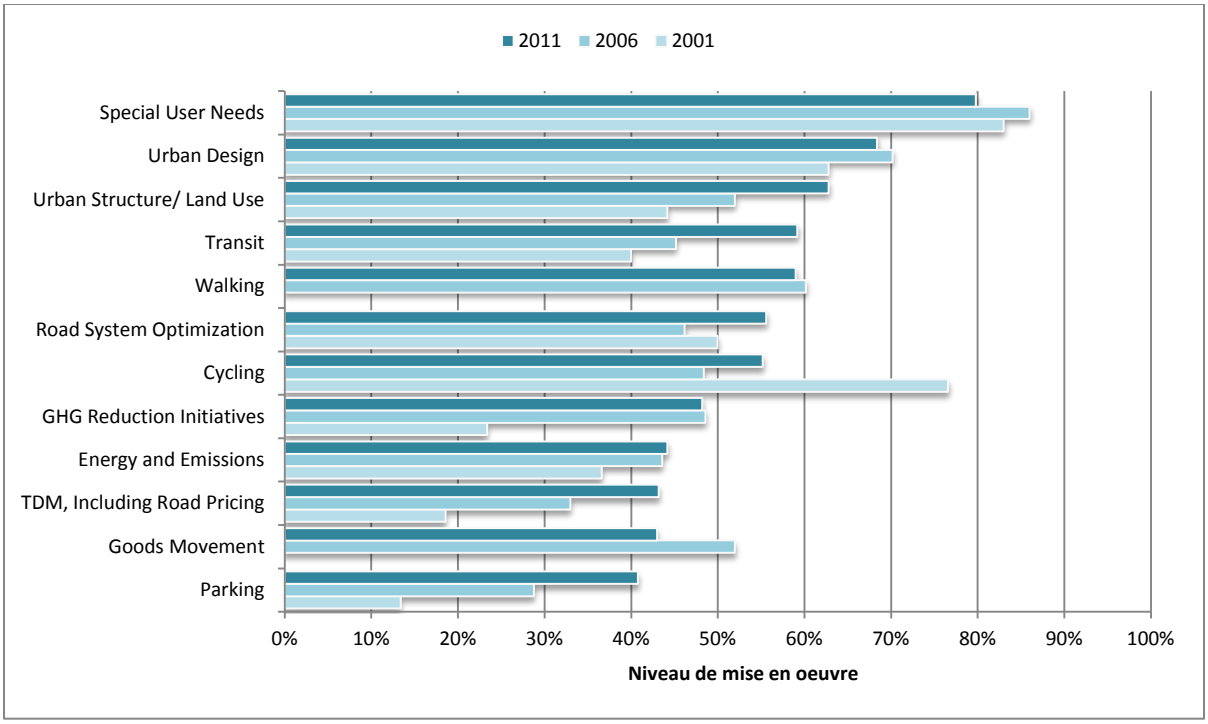
Tableau 3-2. Niveau de déploiement des initiatives d'utilisation du sol et de transport, 2011



3.3 PROGRÈS RÉALISÉS DEPUIS 2001

Le tableau 3-3 compare les progrès réalisés en ce qui concerne le déploiement dans les 28 RMR participantes depuis les enquêtes ITU de 2001 et 2006. Les initiatives pour les besoins des usagers particuliers demeurent celles qui sont le plus mises en œuvre, mais le pourcentage de ce déploiement a légèrement diminué depuis 2006. De même, le déploiement des initiatives d'aménagement urbain et de marche a aussi diminué depuis 2006. D'autre part, la mise en œuvre des initiatives de structure urbaine/d'utilisation du sol, d'optimalisation des systèmes routiers, de vélo, de GDT, de stationnement et, surtout, de transport en commun s'est accru depuis 2006.

Tableau 3-3. Niveaux moyens de mise en œuvre, par catégorie, 2001 - 2011



3.4 TENDANCES SELON LA TAILLE DES RÉGIONS URBAINES

Le tableau 3-4 démontre comment le traitement des 12 catégories d'initiatives varie en fonction du groupe démographique. Certaines catégories occupent une place importante dans chacun des quatre groupes démographiques : la catégorie des initiatives liées aux besoins des usagers particuliers doit être soulignée, ainsi que celle des initiatives d'aménagement urbain dans une moindre mesure et celles des initiatives de transport des marchandises et de stationnement qui se situent à l'autre extrémité du spectre.

On constate principalement que la mise en œuvre des initiatives dépend largement de la taille de la population, les régions les plus peuplées affichant des niveaux de mise en œuvre plus élevés. Dans presque toutes les catégories, le niveau de mise en œuvre est plus élevé dans les trois RMR du groupe A. Ces RMR sont généralement mais pas toujours suivies des six RMR du groupe B. Viennent ensuite les RMR des groupes C et D. Toutefois, pour certaines catégories – besoins des usagers particuliers, aménagement urbain, marche, optimalisation des systèmes routiers, réduction des GES, énergie et émission, transport des marchandises et stationnement – les niveaux de mise en œuvre sont plus élevés dans les RMR du groupe D.

Le tableau 3-5 décompose les niveaux de mise en œuvre des 12 catégories pour chaque groupe démographique, et il illustre l'évolution des ces niveaux au fil des ans. Les initiatives de stationnement, d'optimalisation des systèmes routiers, d'aménagement urbain, de GDT et de transport en commun ont progressé dans les quatre groupes par rapport à 2006. Bien que diverses initiatives continuent d'être mises en œuvre dans toutes les catégories, dans certains cas, le niveau de mise en œuvre a diminué depuis 2006, notamment en ce qui a trait aux initiatives liées au vélo, aux besoins des usagers particuliers et à la réduction des GES.

Tableau 3-4. Niveaux moyens de mise en œuvre par catégorie, 2011

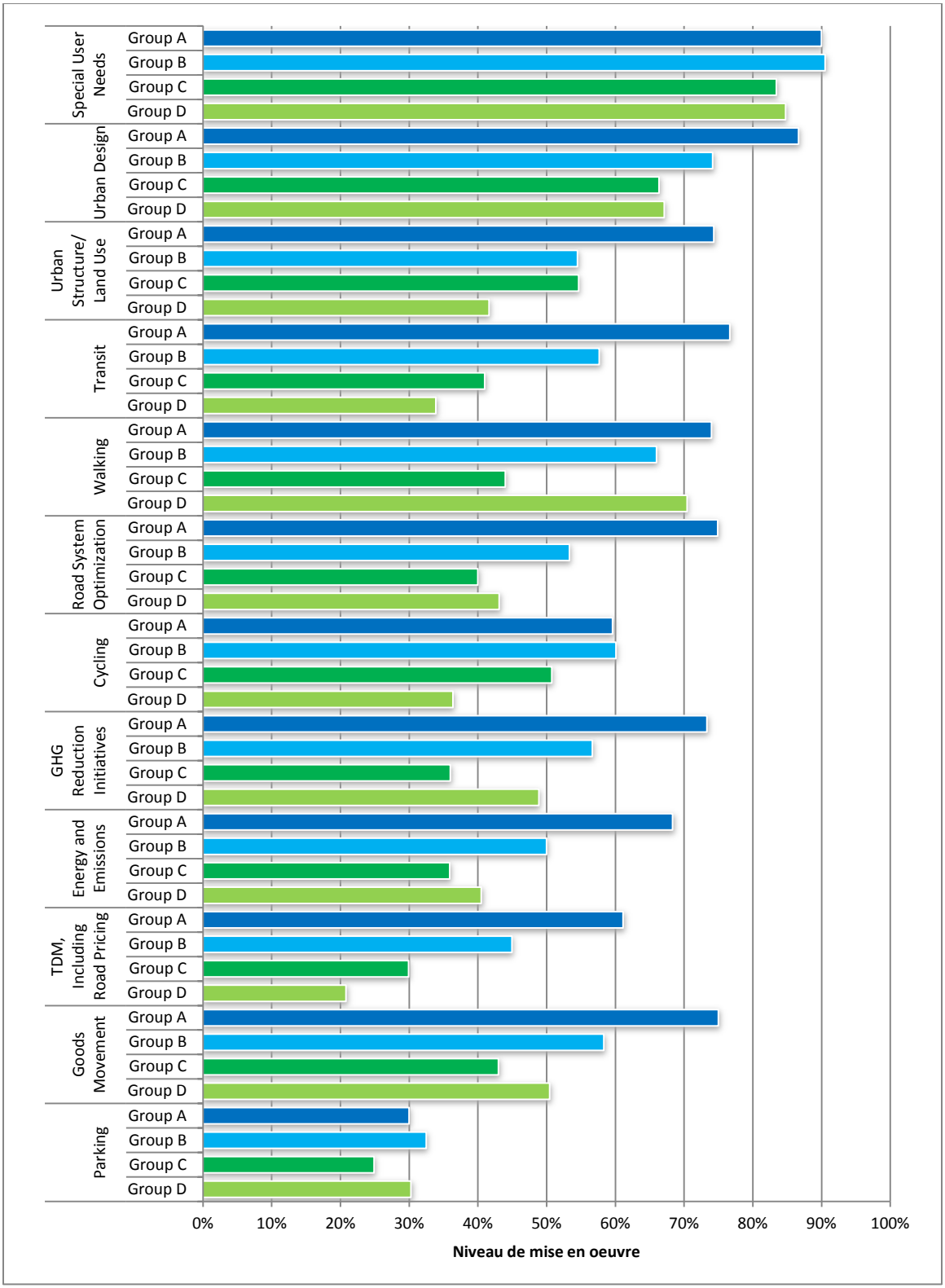
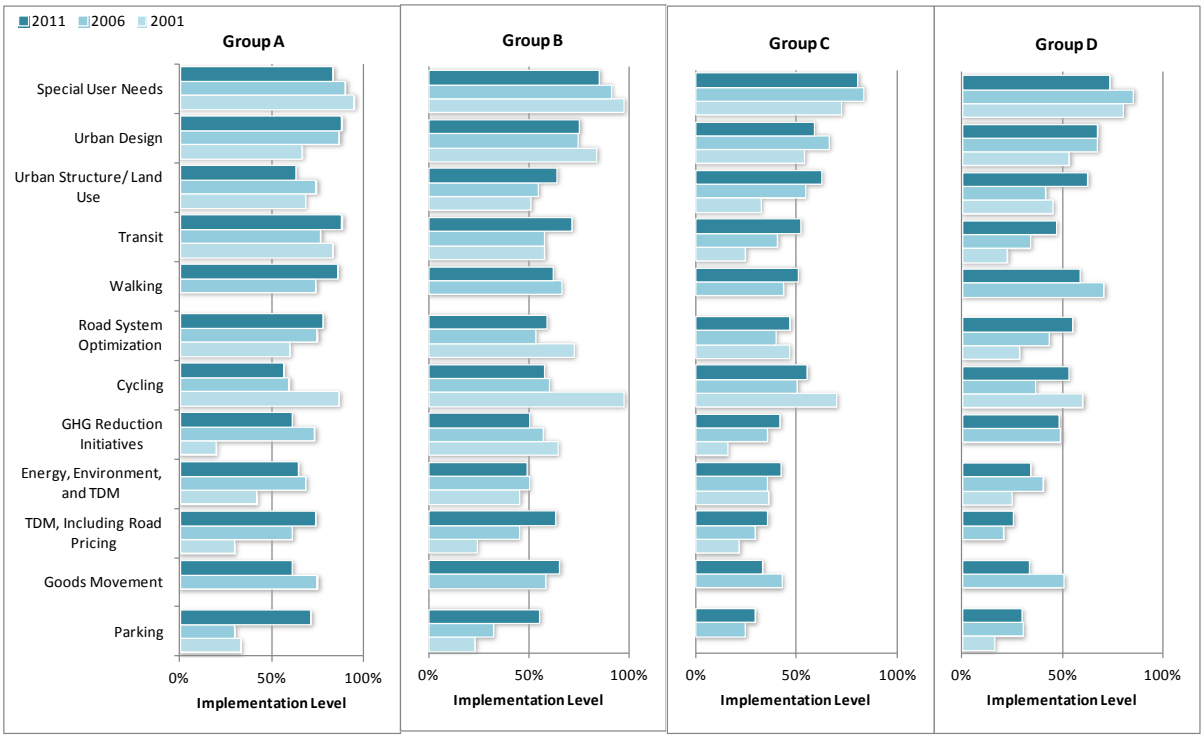


Tableau 3-5. Niveaux de mise en œuvre, par catégorie, 2001 – 2011



3.5 TENDANCES RELATIVES À DES INITIATIVES EN PARTICULIER

Le tableau 3-6 et le tableau 3-7 présentent les dix initiatives les moins mises en œuvre et les dix initiatives les plus mises en œuvre, respectivement. Ces deux résultats indiquent l'importance des différentes priorités. Plusieurs des initiatives les moins importantes de l'enquête ITU4 font partie du même groupe : tarification routière, programmes de vélo libre-service, voies pour véhicules à taux d'occupation élevé et établissement d'objectifs pour la réduction des polluants atmosphériques. Les initiatives favorables au transport des marchandises font aussi partie de ce groupe, tout comme les normes limitant l'offre de place de stationnement (ces initiatives ayant obtenu de biens meilleurs résultats dans l'enquête ITU4).

On observe une moins grande continuité dans le groupe des initiatives les plus mises en œuvre puisque trois types d'initiatives font toujours partie de ce groupe : véhicules de transport collectif accessibles aux personnes ayant un handicap physique, services de transport adapté pour les besoins particuliers et trottoirs dénivelés ou rampes aux intersections ou aux traverses piétonnières. De nouvelles initiatives font maintenant partie des initiatives les plus mises en œuvre : espaces de stationnement désignés pour personne à mobilité réduite, réseaux stratégiques de transport de marchandises, inclusion de tous les modes de transport dans les études sur les impacts des transports et de la circulation, arrêts et stations de transport en commun accessibles, tarification spéciale pour les étudiants de niveau collégial et universitaire, contrôle en temps réel et coordination des feux de circulation, politique sur le vélo incorporant le développement de réseaux cyclables.

Tableau 3-6. Les dix initiatives les moins mises en œuvre, 2011

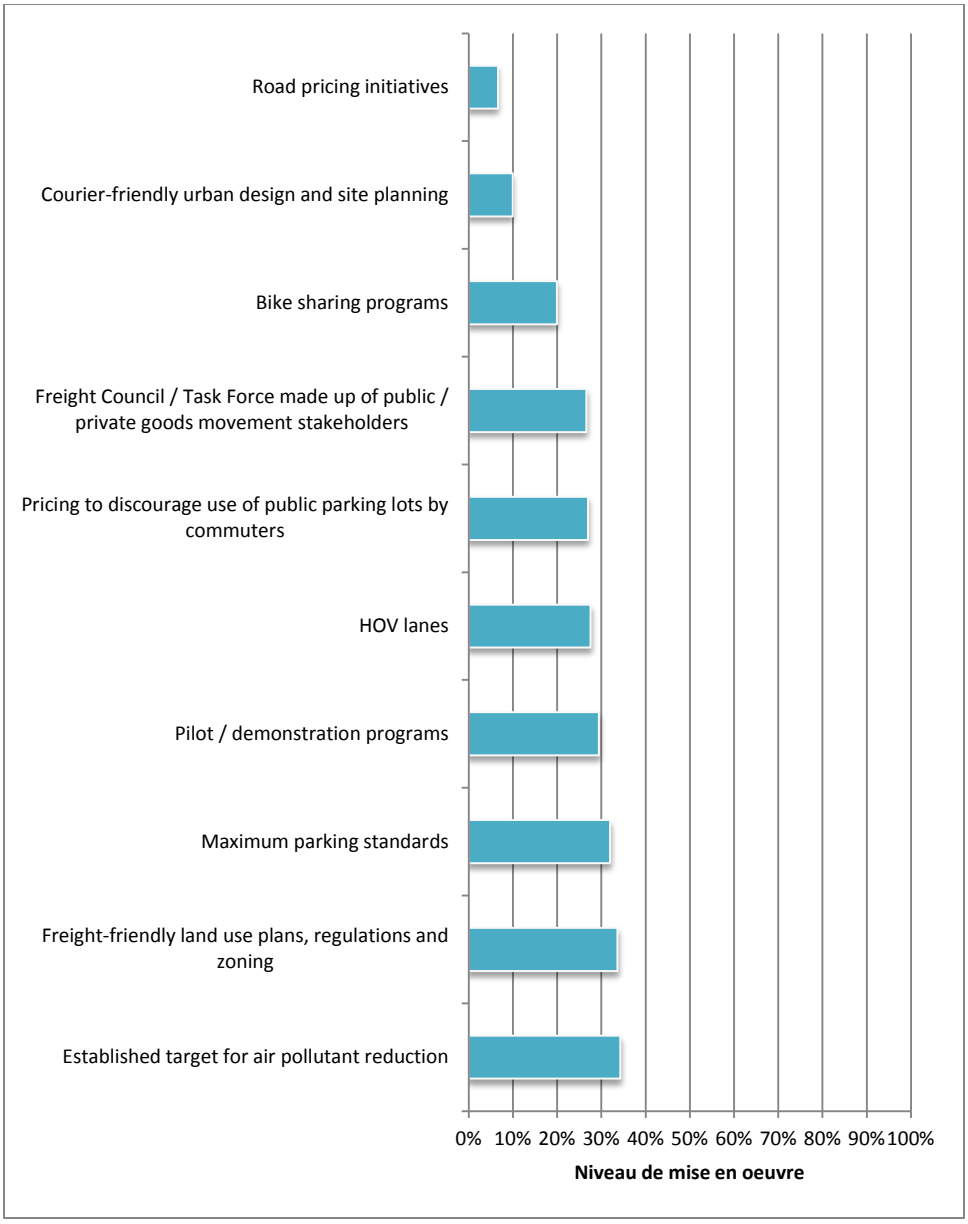
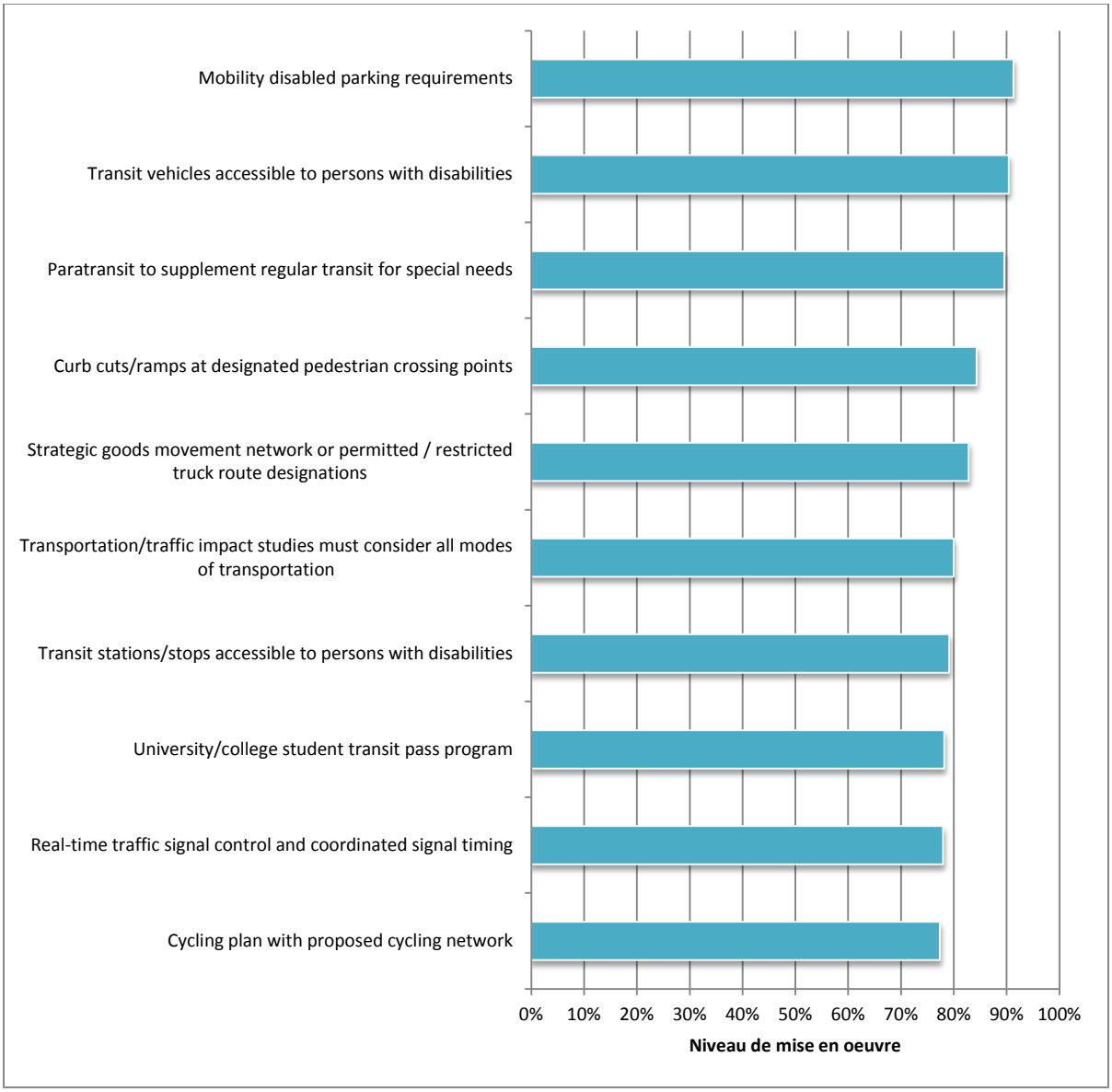


Tableau 3-7. Les dix initiatives les plus mises en œuvre, 2011



4 STRUCTURE URBAINE

4.1 INTRODUCTION

Les initiatives d'utilisation du sol et de transport sont reliées. Le présent chapitre décrit les principales caractéristiques de la population et de l'emploi pour les 33 RMR, ainsi que la façon dont elles sont reliées.

Le tableau 4-1 décompose les populations des RMR entre les RUE et les autres secteurs des RMR. La composition de la population est un indicateur de l'étalement urbain, en ce sens que plus le nombre de ménages résidant à l'extérieur de la RUE est élevé, plus les distances à parcourir pour se rendre au travail risquent d'être grandes (les emplois étant habituellement situés dans les RUE), et plus le nombre de déplacements en automobile risque d'être grand. Le nombre de personnes résidant à l'extérieur de la RUE varie d'une RMR à l'autre, le pourcentage (et le nombre) de ces résidents étant habituellement plus grand dans les grandes RMR que dans les petites RMR. C'est le cas des RMR de Toronto, Montréal, Ottawa-Gatineau et Edmonton. À Vancouver, bien que le présent rapport ne le démontre pas, le pourcentage et le nombre de résidents à l'extérieur de la RUE ont diminué depuis 2006, mais ils ont augmenté à Edmonton. Veuillez noter que toutes les SDR et DR indiquées dans le tableau sont situées à l'intérieur de la RUE de leur RMR.

4.2 COMPOSANTES DE LA CROISSANCE URBAINE

Les RMR de Toronto, Montréal et Vancouver continuent de connaître la plus forte croissance parmi les RMR. Le tableau 4-2 compare la croissance de la population dans les trois plus grandes RMR (groupe A) avec celle des trois autres groupes de RMR combinés. La population des trois plus grandes RMR, où réside la moitié de la population des RMR, s'est accrue de 958 000 personnes de 2006 à 2011 – ce qui surpasse la croissance de 734 000 personnes dans les autres RMR combinées. Les chiffres indiqués dans le tableau correspondent à un taux de croissance de 8,0 % pour les trois plus grandes RMR, alors que ce taux s'est limité à 6,9 % dans les autres RMR. Ces taux de croissance sont plus élevés que ceux qui avaient été observés de 2001 à 2006 (7,2 % et 6,4 % respectivement) – surtout dans les trois plus grandes RMR.

Le tableau 4-3 effectue les mêmes comparaisons pour l'emploi. Veuillez noter que les données s'appliquent aux emplois (c'est-à-dire aux lieux de travail des gens) et non à la population active, qui correspond aux travailleurs selon leur lieu de résidence. Les trois plus grandes RMR comptent un plus grand nombre d'emplois que les autres RMR combinées, et le nombre d'emplois s'est accru de 266 000 dans ces trois RMR, alors qu'il ne s'est accru que de 196 000 dans les autres RMR. Les données fournies dans le tableau indiquent qu'après 2006, le taux de croissance du groupe A est plus élevé que celui des autres RMR combinées (4,6 % et 3,9 % respectivement). Toutefois, ces taux de croissance sont beaucoup plus bas que ceux observés de 2001 à 2006 (6,6 % et 9,1 % respectivement), ce qui est attribuable aux effets persistants de la récession de 2008-2009.

Le tableau 4-4 illustre l'étalement urbain. Il compare la croissance de la population observée après 2006 dans les RUE à la croissance observée à l'extérieur des RUE, soit dans les autres secteurs de la RMR. Les tendances sont généralement les mêmes que celles qui avaient été observées de 2001 à 2006 (non illustré). Toutefois, plusieurs RMR affichent une croissance beaucoup plus forte dans la RUE qu'à l'extérieur de la RUE. C'est le cas des RMR de Toronto, Montréal, Vancouver, Ottawa-Gatineau, Calgary et Edmonton, même si la croissance à l'extérieur de la RUE est aussi forte dans la RMR de Toronto.

Tableau 4-1. Population des RMR et des RUE, 2011

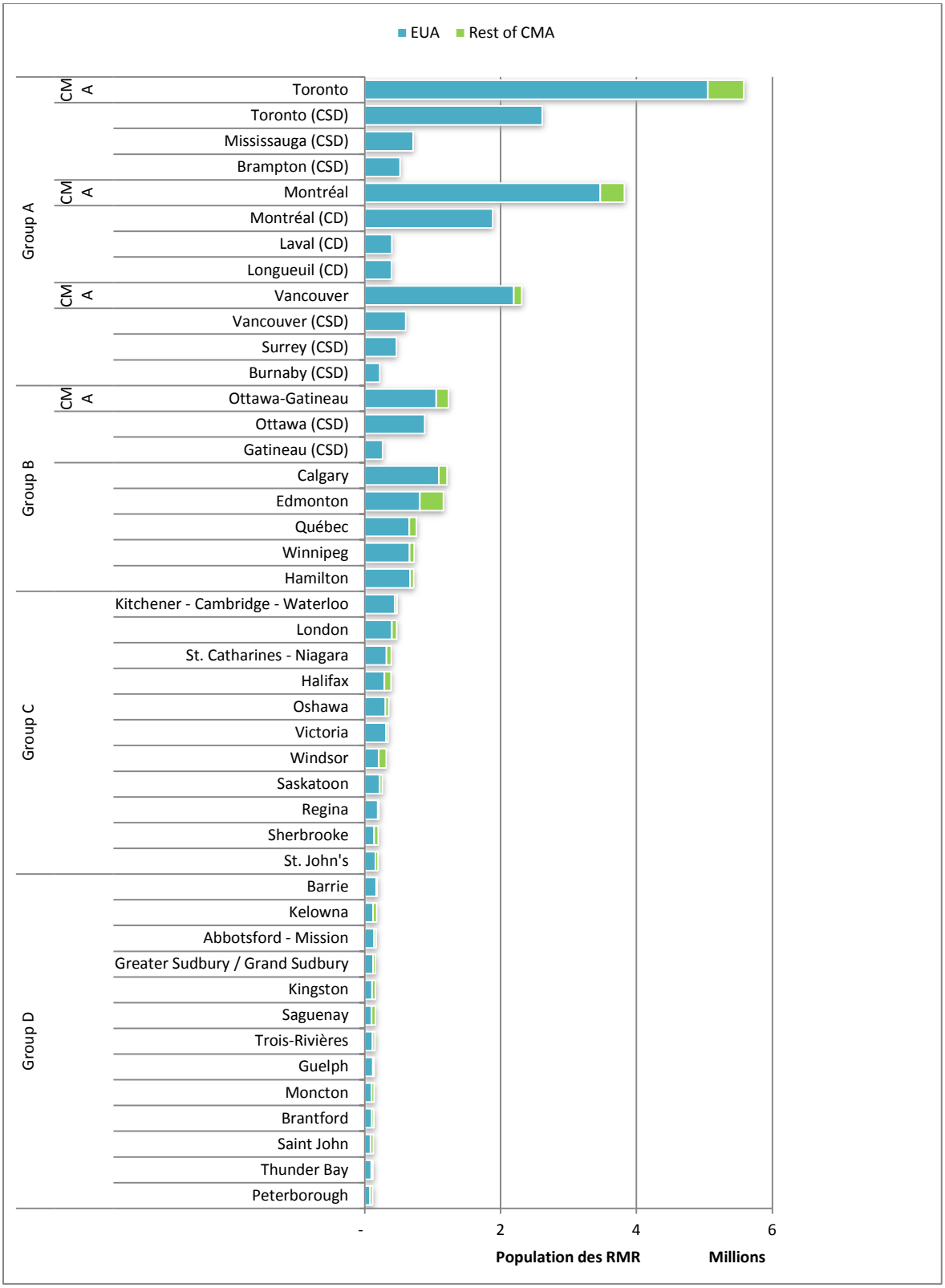
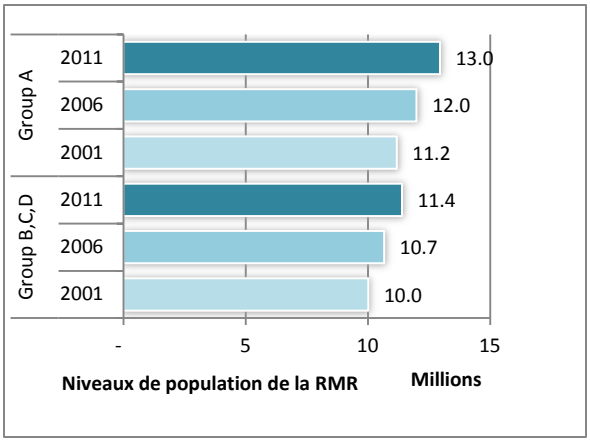


Tableau 4-2. Niveaux et croissance de population des RMR, 2001-2011



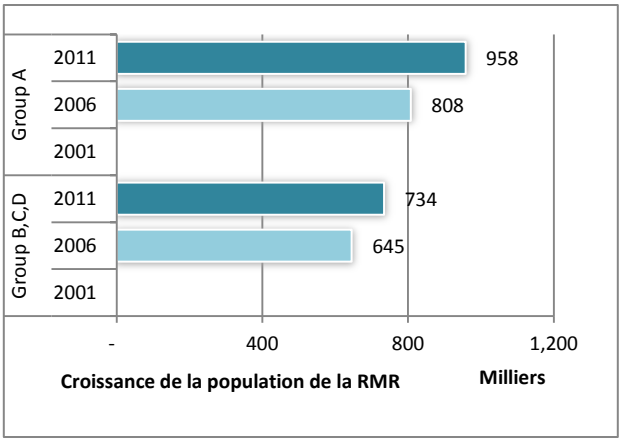
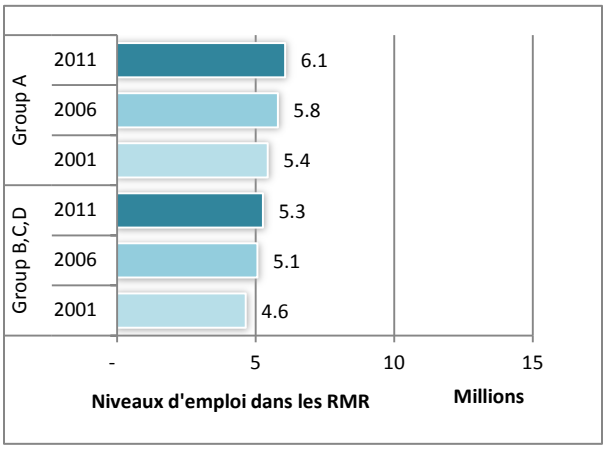
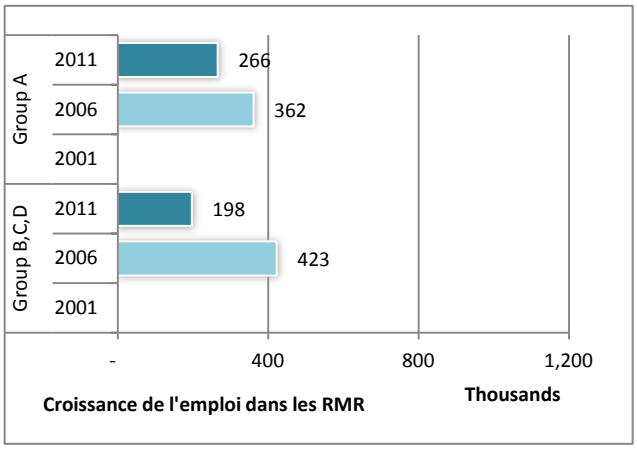


Tableau 4-3. Niveaux et croissance de l'emploi dans les RMR, 2001-2011





Le tableau 4-5 indique le pourcentage des emplois des RMR qui sont situés au CV, pour 2001, 2006 et 2011. De tout temps, le CV a été le principal centre d'emploi de la RMR. Toutefois, au fil des ans, les emplois se sont de plus en plus dispersés dans les banlieues. Cette dispersion produit un impact sur les transports puisque le CV est le point central des services de transport en commun et que les destinations d'emploi situées ailleurs qu'au CV sont plus difficiles à desservir par le transport en commun. Le tableau démontre que certains CV ont conservé leur part d'emplois de la RMR – Toronto, Vancouver, Ottawa-Gatineau, Kitchener-Cambridge-Waterloo, London, Oshawa, Windsor, Saskatoon, Sherbrooke et Abbotsford-Mission. Toutefois, le pourcentage d'emplois au CV des autres 23 RMR a diminué depuis 2006 et, dans bien des cas, cette tendance amorcée en 2001 s'est poursuivie. En 2011, le pourcentage d'emplois au CV se situait entre 7 % (Hamilton, qui fait partie du bassin de navetteurs de Toronto) à 36 % (Kelowna) et ces deux pourcentages ont connu une légère baisse depuis 2006.

Les emplois à l'extérieur du CV ont beaucoup plus augmenté que ceux à l'intérieur du CV, et ce, dans presque tous les CV, entre 2001 et 2011. Le tableau 4-6 illustre cette tendance, qui a été observée dans les sept plus grandes RMR, la croissance des emplois dans les secteurs autres que le CV étant particulièrement marquée à Toronto, Montréal, Vancouver, Calgary et Edmonton. La croissance des

emplois a principalement été observée dans les grandes RMR; les emplois au CV ont diminué en termes absolus dans 15 RMR : cette perte d'emplois varie de 300 pour Hamilton à 2 000 pour Windsor et Kitchener-Cambridge-Waterloo. À l'extérieur du CV, les emplois ont beaucoup diminué à Windsor (perte de 18 200 emplois) et à St. Catharines – Niagara (perte de 3 300 emplois). En général, les pertes d'emplois se sont principalement produites après 2006, ce qui peut une fois de plus être attribuable à la récession de 2008-2009.

Tableau 4-4. Évolution de la population des RUE par rapport aux autres secteurs des RMR, 2006-2011

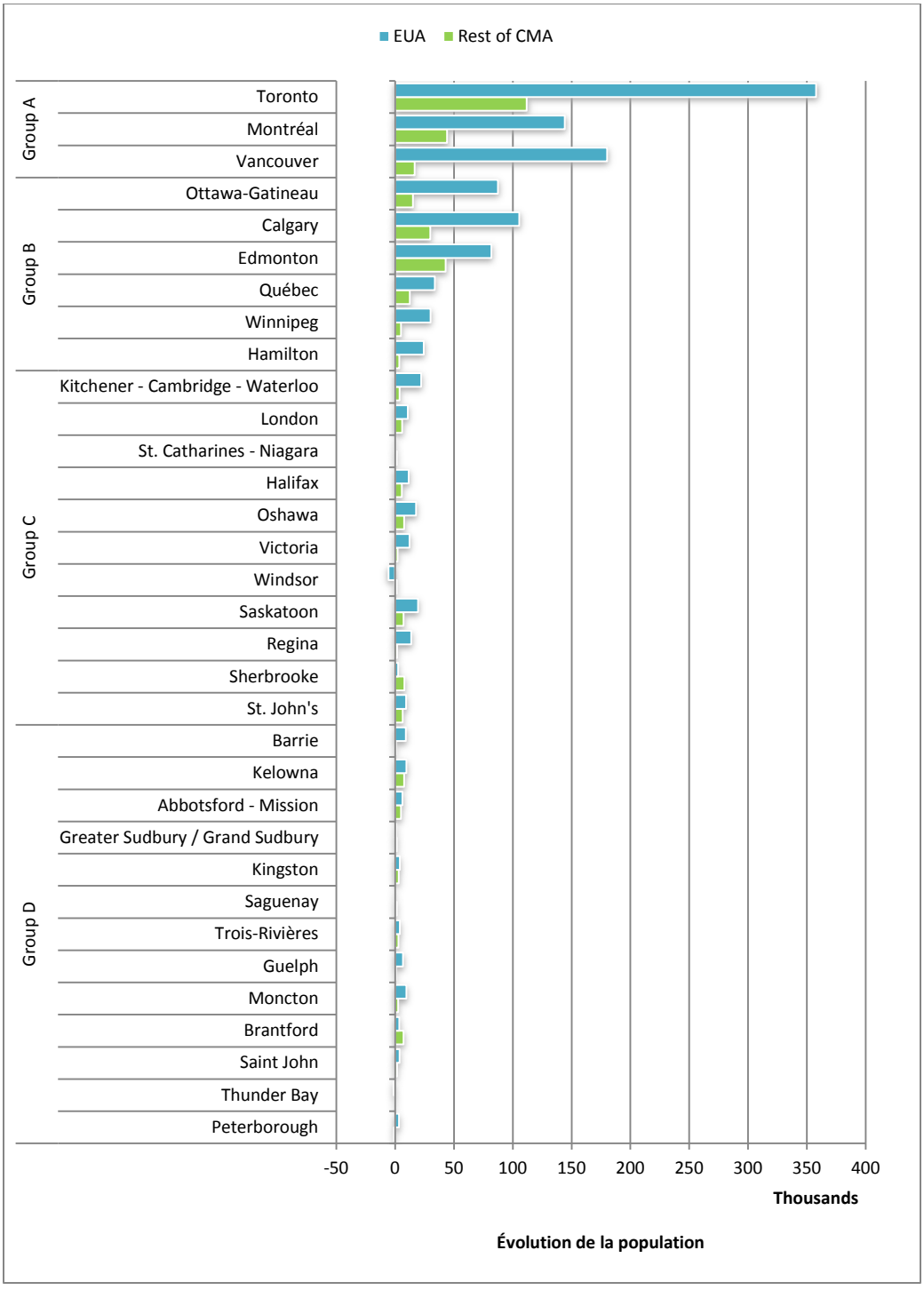


Tableau 4-5. Pourcentage des emplois dans les CV, 2001-2011

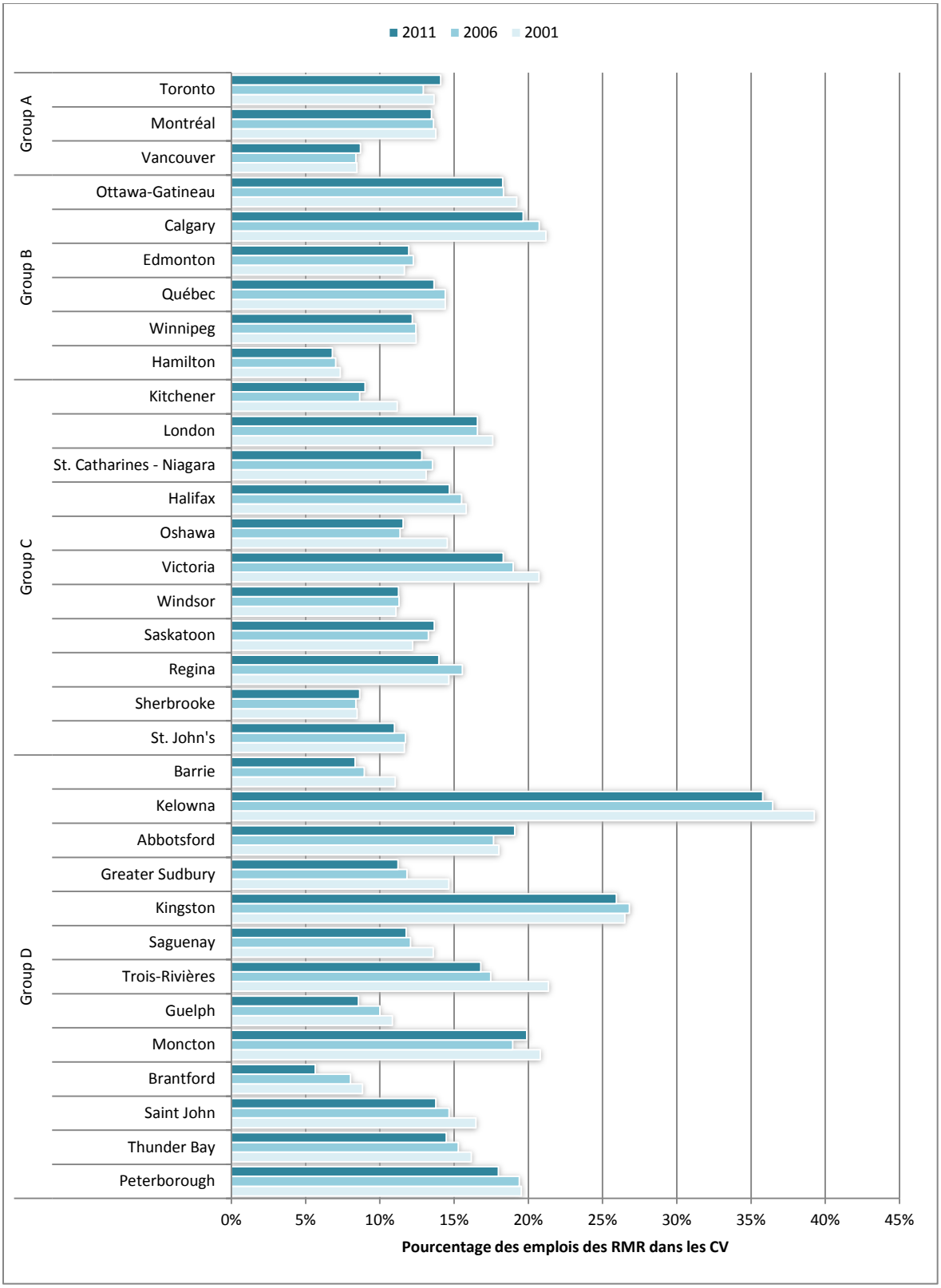
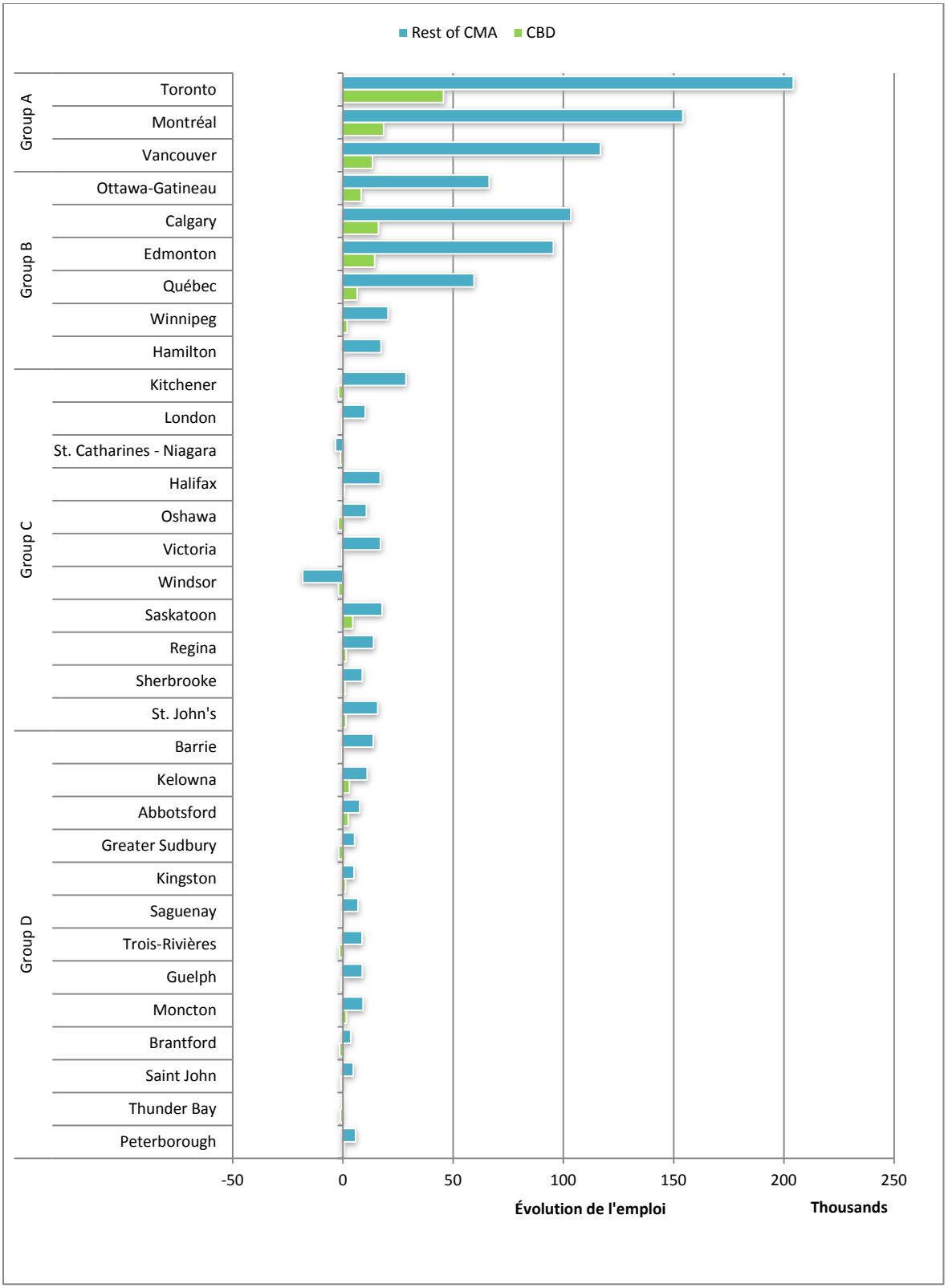


Tableau 4-6. Évolution de l'emploi au CV par rapport aux autres secteurs de la RMR, 2001-2011



La capacité des gens de vivre à proximité de leur lieu de travail constitue un des piliers de la durabilité puisque les déplacements domicile-travail moins longs favorisent moins le voiturage en solo. Le tableau 4-7 indique le ratio emplois-population active pour le CV, la RUE et la RMR. Bien que ce ratio soit plus élevé dans le CV et que les RUE et les RMR couvrent de grands secteurs et affichent des nombres élevés d'emplois et de personnes, ce tableau nous permet tout de même de faire certaines observations :

- En général, le ratio est équilibré dans la plupart des RMR, c'est-à-dire que le ratio emplois-travailleurs est d'environ 1,0. Les RMR de Toronto, Ottawa-Gatineau, Regina, Kingston, Guelph et Moncton font toutefois exception, puisque dans chacune de ces RMR, il existe environ 10 % de plus d'emplois que de travailleurs. D'autre part, il existe de 10 % à 20 % de moins d'emplois que de travailleurs dans les RMR de Hamilton, St. Catharines-Niagara, Oshawa, Barrie, Brantford, qui font toutes partie du bassin de navetteurs de Toronto, ainsi que dans la RMR d'Abbotsford-Mission, qui fait partie du bassin de navetteurs de Vancouver. Ces résultats indiquent que de grandes distances domicile-travail doivent être parcourues. Dans les RMR de Toronto et de Vancouver, les navetteurs peuvent utiliser le service de train léger jusqu'au CV, mais, sinon, les déplacements se font principalement en automobile.
- La situation est différente dans les RUE, puisque seulement trois RUE (Vancouver, Kitchener-Cambridge-Waterloo et St. Catharines-Niagara) affichent un taux emplois-travailleurs d'environ 1,0. Dans les autres RUE, il existe de 10 % à 30 % de plus d'emplois que de travailleurs, ce qui indique de nombreux déplacements domicile-travail à partir de secteurs à l'extérieur de la région *urbanisée*. Toutefois, une fois de plus, les RUE de Hamilton, Oshawa, Barrie, Brantford et Abbotsford-Mission « exportent » de 10 % à 30 % de leurs travailleurs. Dans les deux cas, cela indique de longs déplacements domicile-travail et une croissance de la demande au cours des années à venir.

  Veuillez noter que les ratios des RUE sont tous plus élevés que les ratios des RMR, ce qui reflète de toute évidence une plus forte urbanisation dans certaines régions. Toutefois, il est important de souligner que les régions urbanisées ne sont pas totalement indépendantes, que de longs déplacements domicile-travail sont effectués vers des destinations à l'intérieur et au-delà des limites de la RMR et que le nombre de déplacements domicile-travail est élevé dans un grand nombre de cas. Les longs déplacements domicile-travail peuvent aussi indiquer que la région urbanisée s'élargira avec le temps, à mesure que les gens choisiront de s'éloigner du centre de la ville.
- En 2011, parmi les CV examinés, le CV de Thunder Bay affichait le plus faible ratio emplois-population active, soit 3,0 emplois par travailleur. Les RMR de Québec, Kitchener-Cambridge-Waterloo, London, Oshawa, St. John's, Grand Sudbury/ Greater Sudbury, Kingston, Saguenay, Guelph et Peterborough affichaient toutes des ratios de 5,0 emplois par travailleur. Il semble évident que ces ratios reflètent une forte concentration d'emplois dans un secteur très limité, qui est habituellement le centre économique de la RMR. Il n'est donc pas utile de comparer les ratios des RUE et des RMR. Toutefois, de nombreuses administrations urbaines favorisent le développement résidentiel dans le centre afin d'améliorer l'habitabilité et la vitalité du CV, et pour qu'il soit possible pour les résidents de se rendre au travail à pied ou en vélo. Le ratio emplois-population active des CV pourrait donc servir à assurer le suivi des progrès réalisés en vue de cet objectif.

Le tableau 4-8 indique le ratio des 11 SDR et DR. Plusieurs SDR et DR sont des « importateurs » nets de travailleurs, dont celles de Toronto (ratio emplois-travailleurs de 1,36), Longueuil (1,18), Burnaby (1,11),

Montréal (1,10), Surrey (1,08) et Vancouver (1,06). Dans les autres SDR et DR, il existe moins d'emplois que de travailleurs, le ratio emplois-travailleurs étant de 0,54 emplois-travailleurs à Laval et de 0,55 emplois-travailleurs à Brampton.

Tableau 4-7. Ratio emplois-population active, 2011

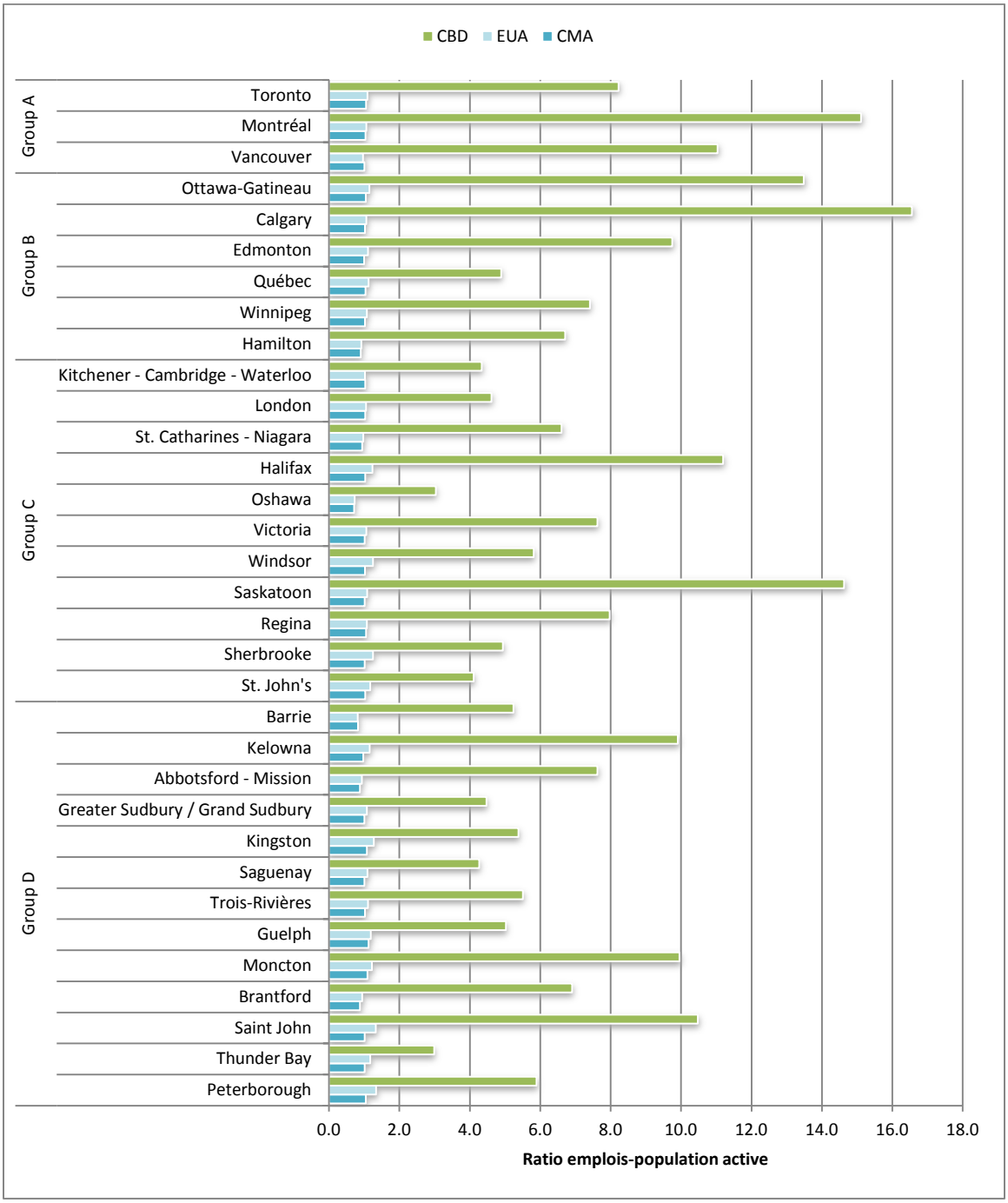
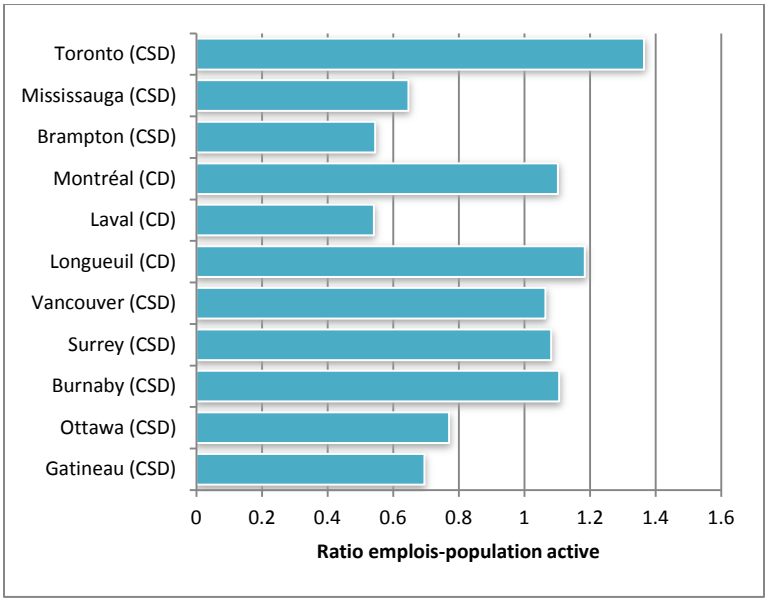


Tableau 4-8. Ratio emplois-population active, SDR et DR



4.3 DENSITÉS URBAINES

Le tableau 4-9 illustre comment les densités des RUE ont évolué de 2001 à 2011. Ce tableau indique la population (en bleu) et les emplois (en vert) par kilomètre carré. Les résultats sont variés. En général, dans les grandes RMR, la densité des RUE a augmenté, comme dans plusieurs RMR des groupes C et D. Le tableau démontre aussi comment les densités ont augmenté dans chacune des 11 SDR et DR.

Le tableau 4-10 indique l'évolution en pourcentage de la densité de chaque RUE de 2006 à 2011, et ce, de façon distincte pour la population (en bleu) et les emplois (en vert). Calgary, Edmonton, Saskatoon et Moncton affichent l'évolution en pourcentage la plus grande en ce qui concerne la densité de la population (10 % - 11 %), tandis que Brampton et Surrey affichent les plus fortes hausses en pourcentage, soit 21 % et 19% respectivement. Edmonton, Saskatoon, Regina et St. John's affichent les plus fortes hausses en pourcentage de la densité des emplois, soit 5 %. Windsor (-7 %), Thunder Bay, Brantford, Grand Sudbury/Greater Sudbury, Oshawa, St. Catharines-Niagara et London affichent pour leur part une diminution des densités, probablement en raison de la récession de 2008-2009.

Le tableau 4-11 compare la densité des CV, des RUE et des RMR. Une fois de plus, même si la densité est plus grande dans les CV, certains CV sont plus concentrés que d'autres, surtout Vancouver (qui affiche la plus forte densité), puis Toronto, Montréal, Calgary, Edmonton et Regina. Comme prévu, la densité des CV est généralement plus grande que celle des RUE et des RMR. Toutefois, le ratio est beaucoup plus élevé dans les RMR indiquées ci-dessus que partout ailleurs. Dans une certaine mesure, les densités concentrées des CV peuvent plus facilement être desservies par le transport en commun et elles reflètent, en partie, des liens domicile-travail plus étroits et plus favorables aux déplacements autres qu'en automobile. D'autre part, les densités des CV dépendent de la structure économique locale, ce qui signifie que les centres urbains relativement denses n'existent que dans un nombre limité de petites RMR, comme St. John's et Saint John. Bien que les densités des RUE et des RMR soient plus grandes dans les trois RMR, elles demeurent faibles dans l'ensemble.

Tableau 4-9. Densité urbaine des RUE (population + emplois), 2001-2011

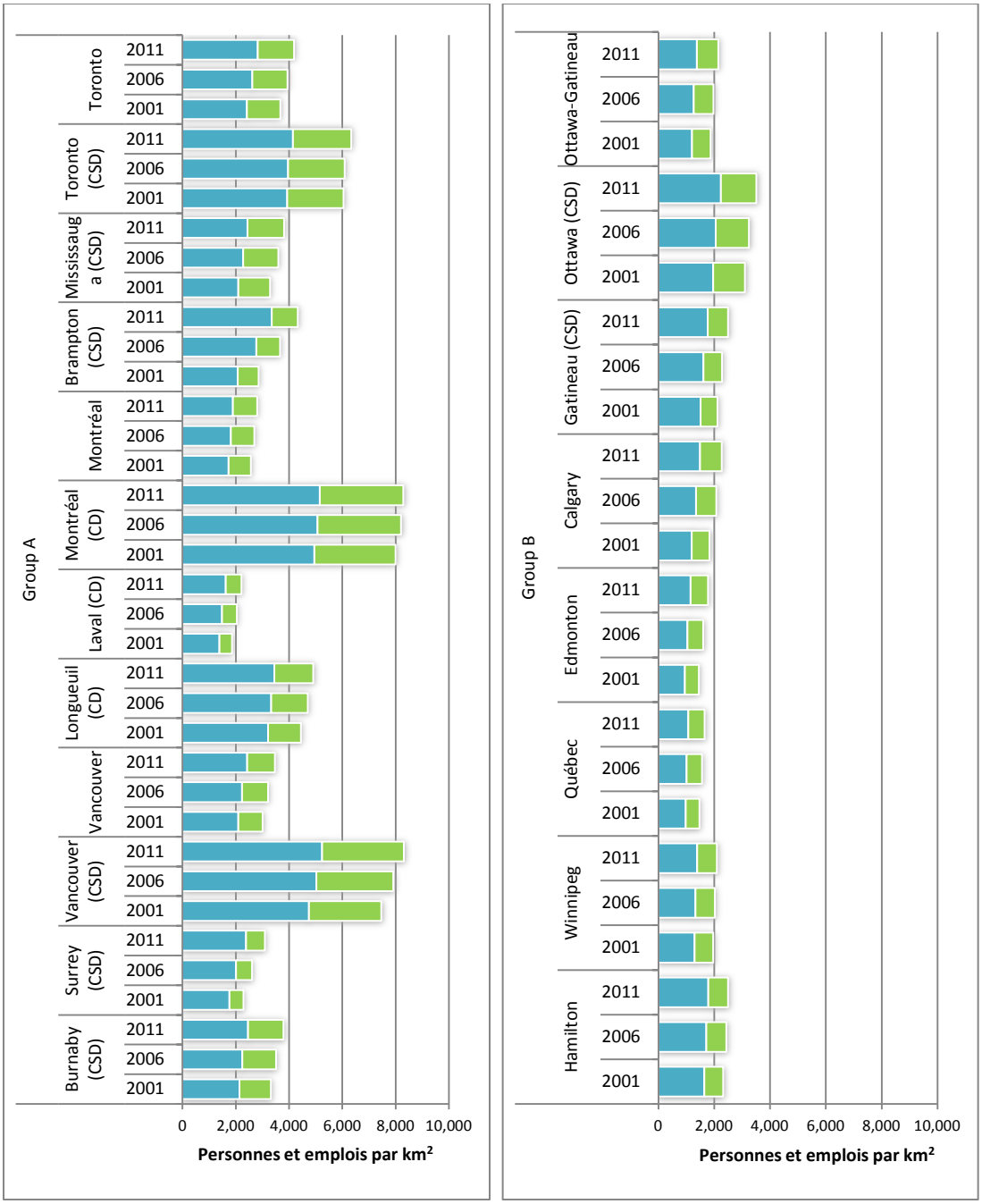
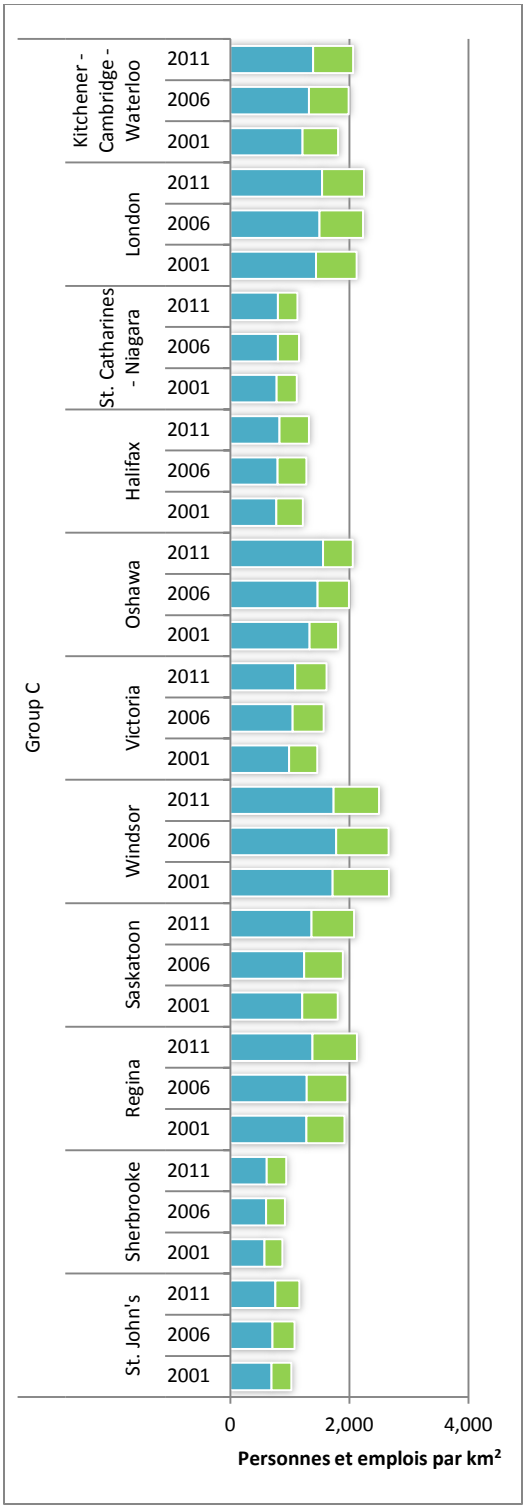


Tableau 4-9. Densité urbaine des RUE (population + emplois), 2001-2011, *suite*



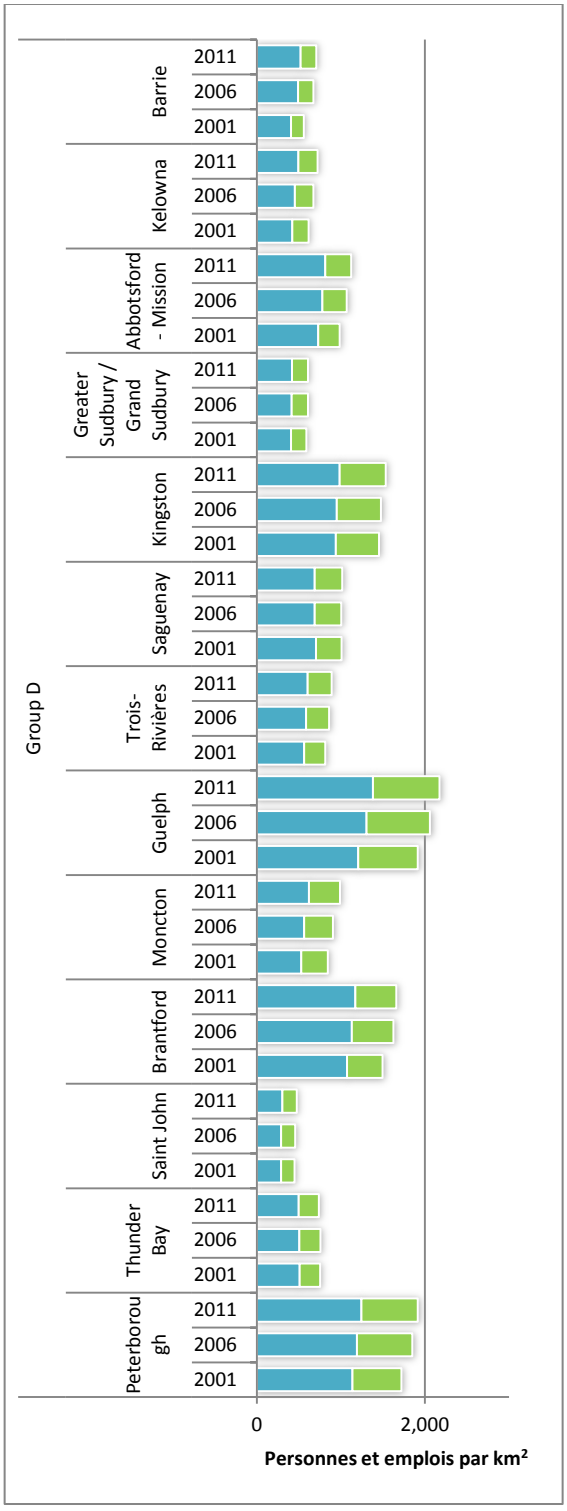


Tableau 4-10. Évolution en pourcentage de la densité des RUE, 2001-2011

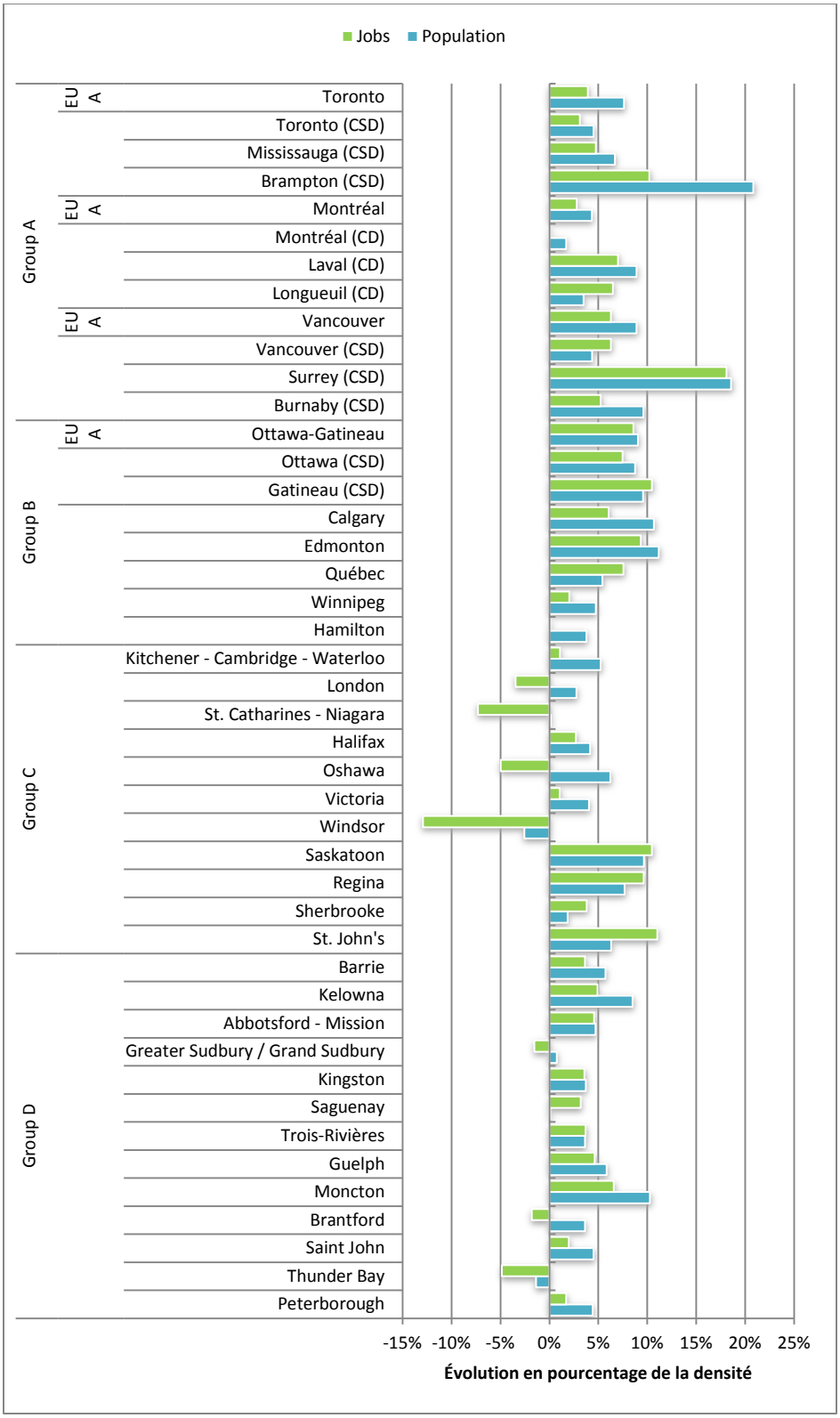
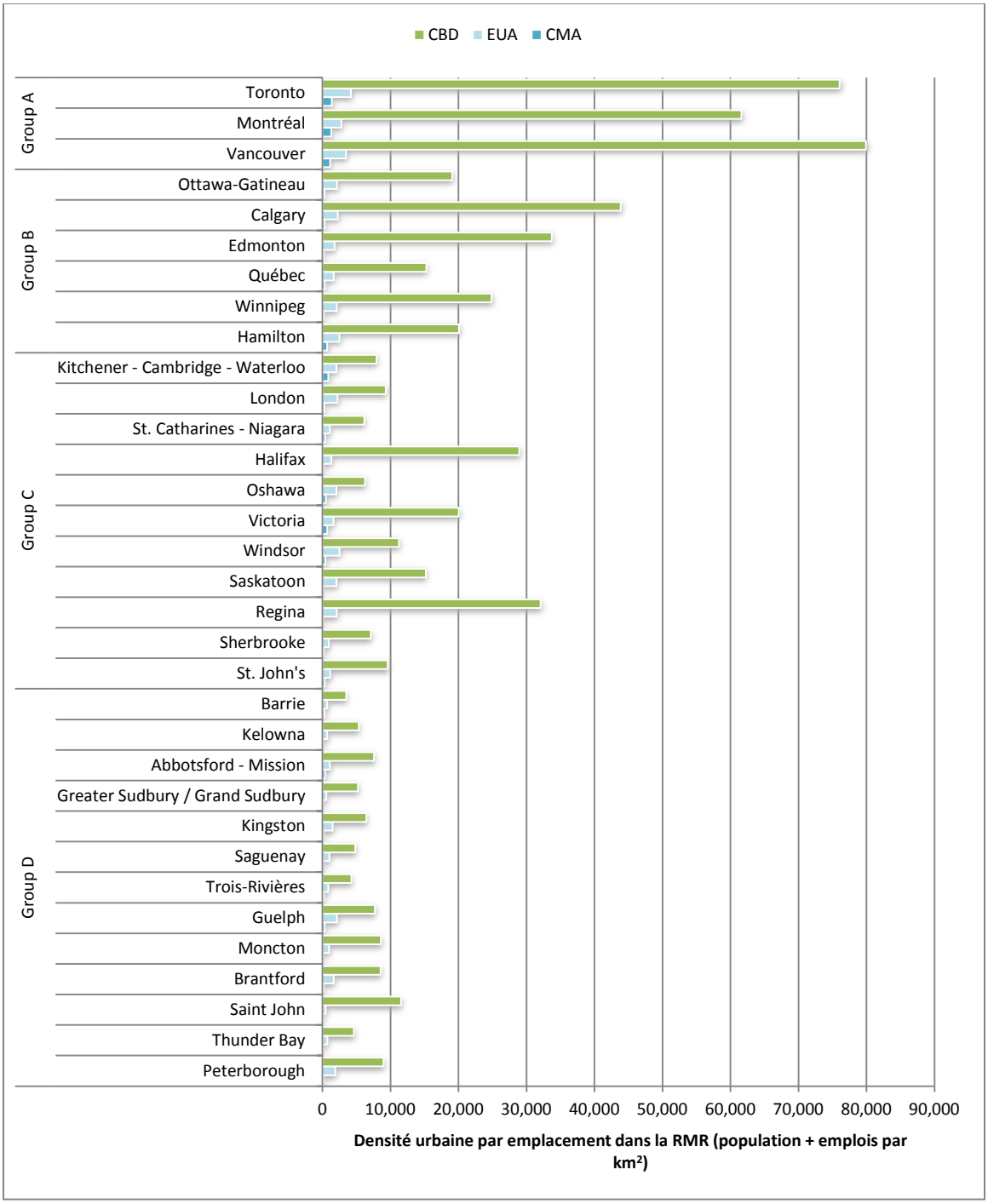


Tableau 4-11. Comparaison de la densité des RUE, CV et RMR (population + emplois), 2011



5 ACTIVITÉS ET IMPACTS EN MATIÈRE DE TRANSPORT

5.1 DÉPLACEMENTS

Le tableau 5-1 présente les déplacements quotidiens effectués par résident par RUE, de 2001 à 2011. Les données sont présentées par RUE, mais aussi pour certaines SDR et DR. Dans l'enquête ITU précédente, les déplacements varient d'une région urbaine à l'autre, et ce, en raison des différentes enquêtes réalisées au niveau local, mais aussi de la définition donnée aux déplacements. Certaines RMR ont connu une diminution des déplacements depuis 2006 (et parfois même depuis 2001) – notamment les RMR de Montréal, Calgary, Québec, Kitchener-Cambridge-Waterloo et Oshawa. Les raisons de cette diminution demeurent indéterminées, même si certains facteurs des enquêtes origines-destinations réalisées dans différentes régions du pays indiquent que les déplacements se sont stabilisés. Dans tous les cas, les déplacements dans les SDR et les DR de certaines régions (Vancouver et Toronto) sont plus nombreux que les déplacements dans les RUE correspondantes, une fois de plus pour des raisons qui demeurent indéterminées.

Les distances des déplacements domicile-travail illustrent la répartition géographique des lieux de résidence et des lieux de travail. Le tableau 5-2 compare les distances médianes des déplacements domicile-travail dans les RMR de 2001, 2006 et 2011, d'après les données du Recensement et de l'Enquête nationale auprès des ménages. Dans ce tableau, les distances médianes ne sont pas précisément liées à un groupe démographique en particulier, mais elles peuvent refléter des facteurs tels que l'évolution de l'économie locale (qui oblige les gens à parcourir de plus longues distances), la croissance des emplois suburbains ou l'expansion du bassin de navetteurs. Oshawa conserve la distance médiane des déplacements domicile-travail la plus grande, puisque cette distance est maintenant de près de 12 km. Viennent ensuite les RMR de Barrie, Toronto, Hamilton, Calgary, Ottawa-Gatineau et Edmonton. Les distances médianes applicables à toutes ces RMR, sauf Barrie, ont augmenté. Les longues distances des déplacements domicile-travail à Oshawa, Barrie, Toronto et Hamilton sont attribuables au fait que ces RMR font toutes partie du très grand bassin de navetteurs de la région du Grand Toronto et de Hamilton, qui englobe la totalité ou une partie de plusieurs RMR. Les distances médianes des déplacements domicile-travail dans la plupart des autres RMR ont aussi augmenté, mais elles ont diminué à Montréal, Vancouver, Québec, Winnipeg, Victoria, Regina, Abbotsford-Mission, Kingston, Thunder Bay et Peterborough. Le tableau 5-3 illustre que les distances médianes des déplacements domicile-travail ont augmenté dans la plupart des RMR, des pourcentages élevés ayant été enregistrés à Brantford, Saguenay (pour les deux périodes de cinq ans), Saint John, Sherbrooke, Oshawa et St. Catharines-Niagara.

À titre de comparaison, le tableau 5-4 illustre les distances médianes domicile-travail pour 2011 dans les RUE. Veuillez noter que les données des RUE pour 2011 sont tirées de l'Enquête nationale auprès des ménages : le Recensement ne renferme aucune donnée sur les RUE pour les années précédentes.

Tableau 5-1. Déplacements quotidiens par résident dans les RUE, 2001-2011

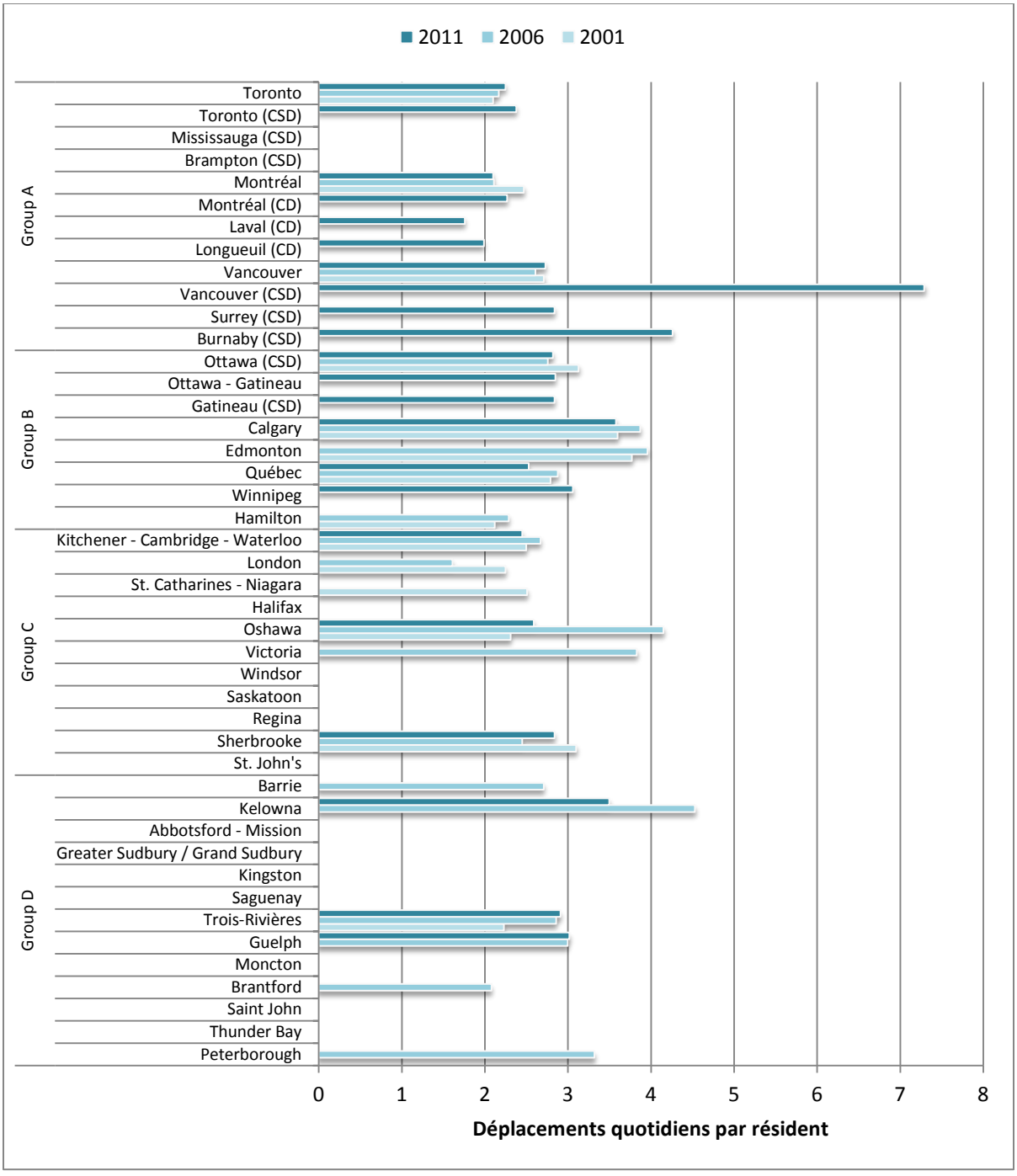


Tableau 5-2. Distances médianes des déplacements domicile-travail dans les RMR, 2001-2011

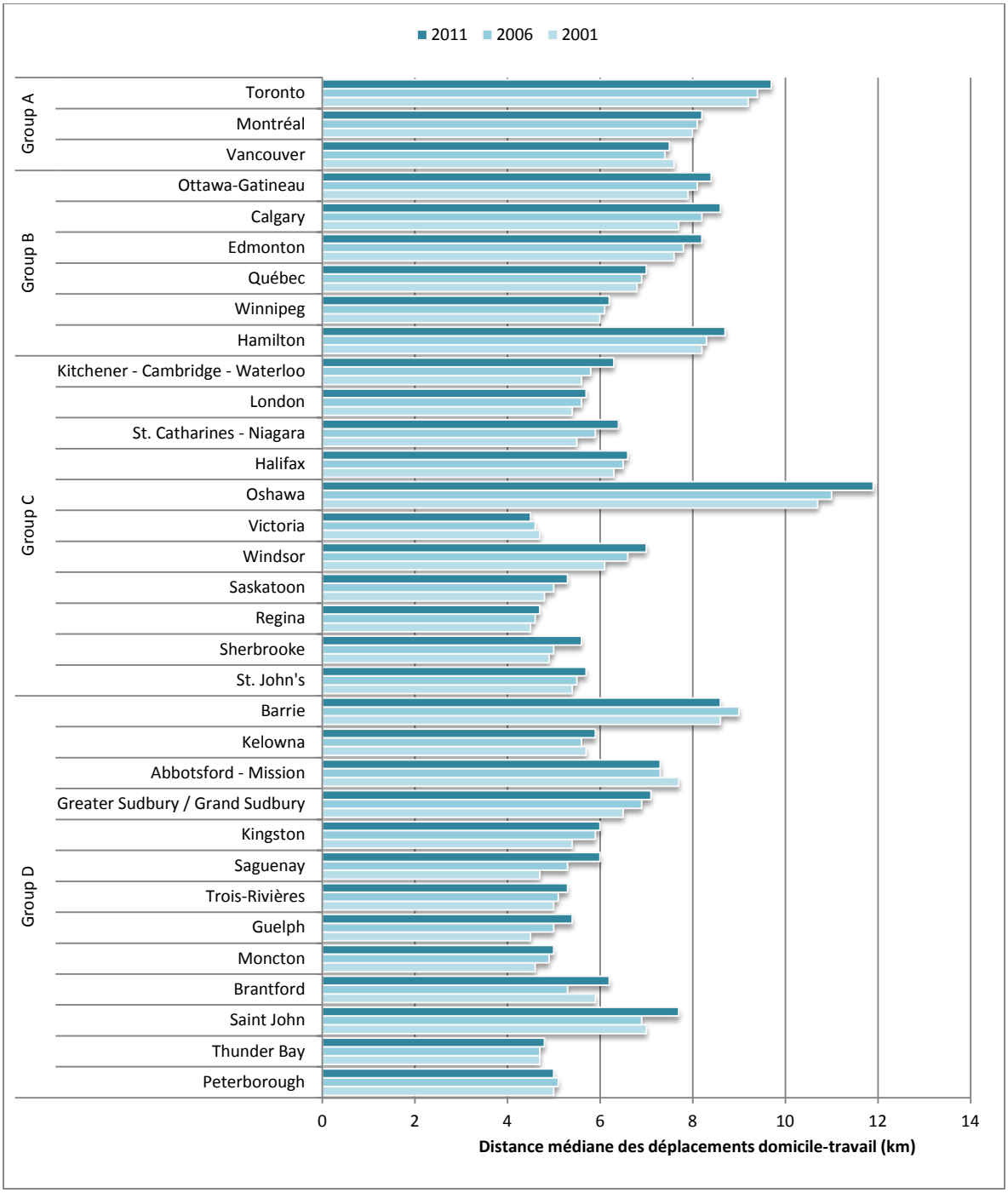


Tableau 5-3. Distances médianes des déplacements domicile-travail dans les RMR, 2001-2011 – Évolution

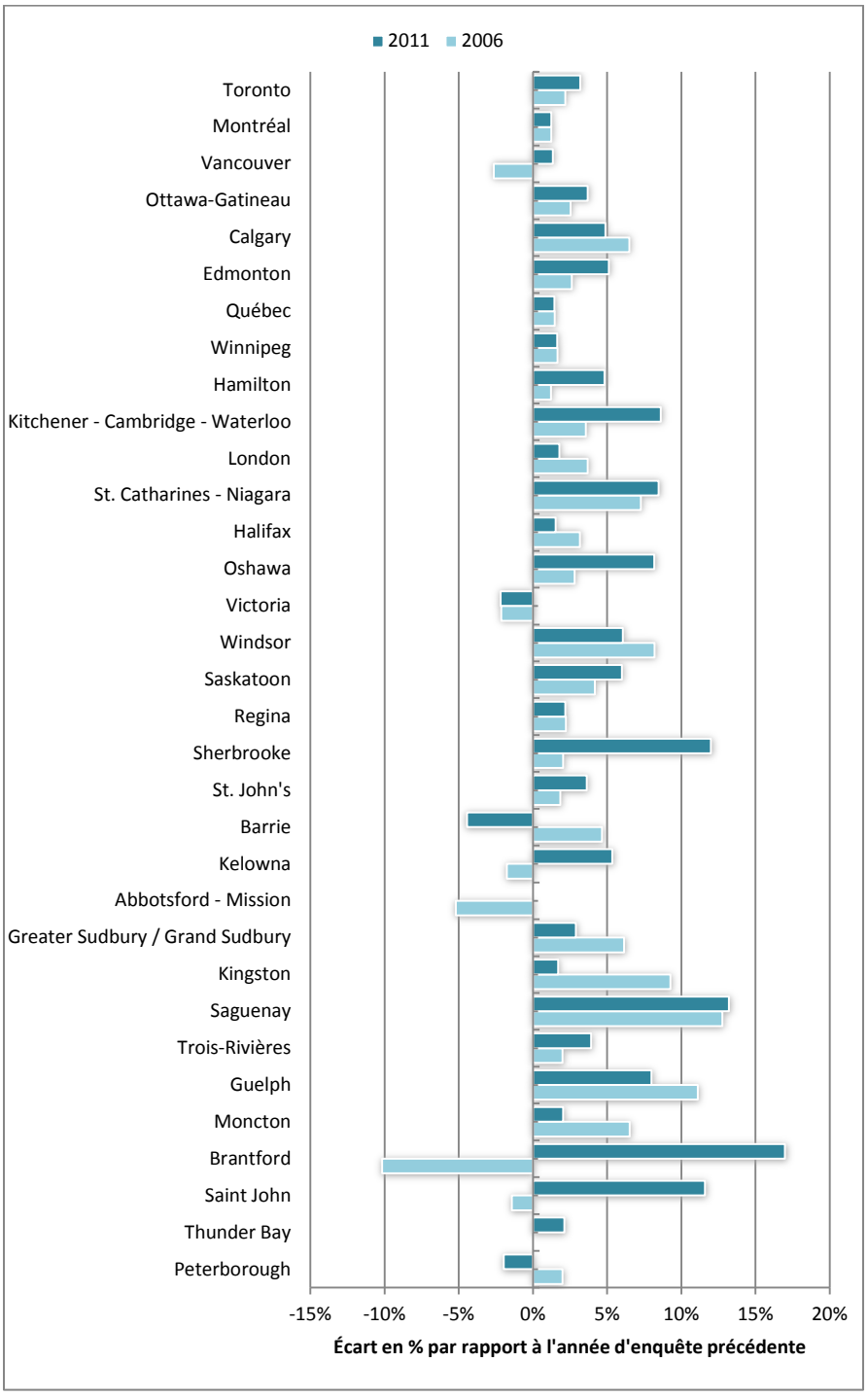
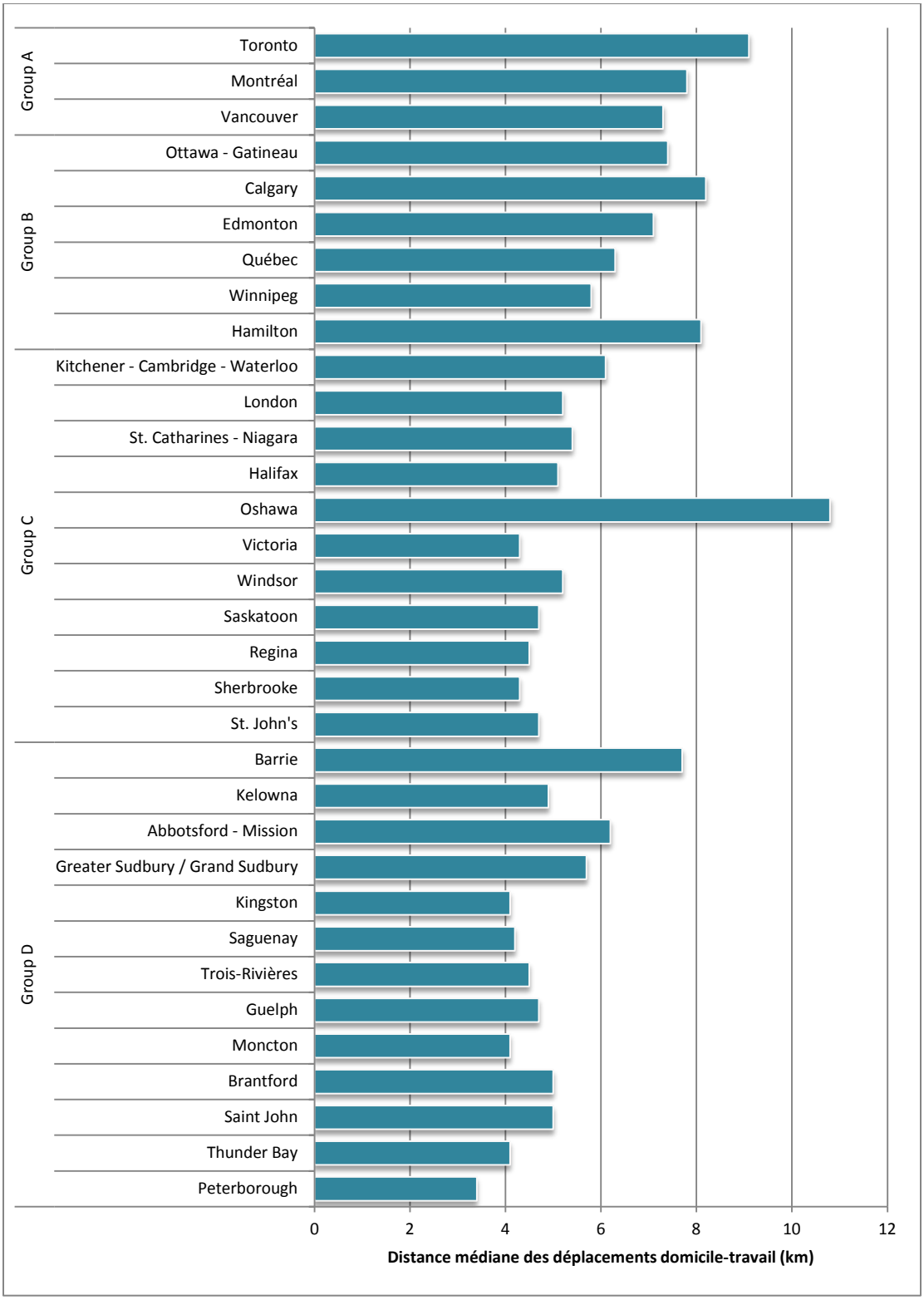
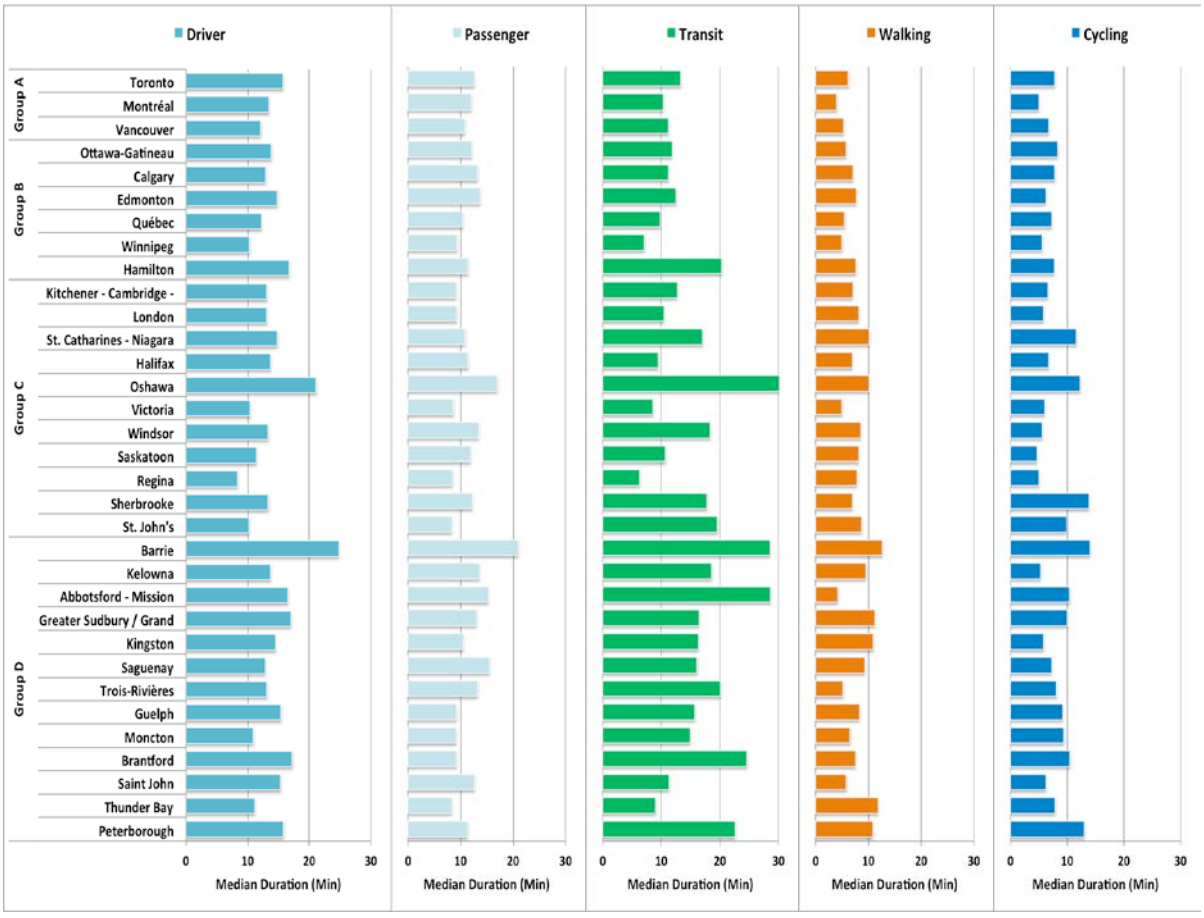


Tableau 5-4. Distances médianes des déplacements domicile-travail dans les RUE, 2011



Pour la première fois en 2011, le Recensement (ENM) a recueilli des données sur la durée des déplacements domicile-travail pour chaque mode. Le tableau 5-5 illustre la durée *médiane*, en minutes, par mode de transport dans chaque RMR.[15] [16] On remarque que les écarts ne correspondent pas à la population des RMR et que les résultats pour un mode donné ne sont pas les mêmes. Ces données indiquent toutefois les conditions réelles des navetteurs, notamment la congestion, les distances des déplacements domicile-travail, les trajets du transport en commun et ainsi de suite. On remarque aussi que la durée des déplacements en transport en commun est en général plus longue, sans que ce soit toujours le cas. Dans la plupart des grandes RMR, la durée des déplacements en transport en commun est en réalité moins longue que celle des déplacements en tant que conducteur d'une automobile, peut-être parce que ces données correspondent aux durées *médianes* et qu'elles ne sont pas pondérées en fonction du nombre de déplacements. La durée des déplacements à la marche est en général la moins longue, suivie de la durée des déplacements à vélo.

Tableau 5-5. Durée des déplacements domicile-travail par mode (durée médiane en minutes), 2011 – par RMR



[15] Veuillez noter que les « médianes » signifient que la moitié des observations se situe au-dessus de cette valeur et que la moitié se situe en-dessous. Les valeurs ne sont pas pondérées en fonction du nombre de liaisons effectuées lors des déplacements domicile-travail, donc il ne s'agit pas de « moyennes » réelles.

[16] La catégorie des « autres » modes n'est pas indiquée. Cette catégorie comprend divers modes comme le bateau à moteur.

Veuillez noter que ces durées *médianes* par mode ne sont pas comparables aux durées *moyennes* signalées par certaines RMR au chapitre 10, notamment, le tableau 10-7 et le tableau 10-8, qui indiquent le nombre *moyen* de minutes passées en automobile ou dans un véhicule de transport en commun pour les déplacements domicile-travail, tel qu'observé par les enquêtes sur les déplacements origine-destination locaux. Ces écarts peuvent être attribués aux différentes méthodes utilisées par les processus d'enquête, aux différentes tailles des échantillons et ainsi de suite. Surtout, les données des ENM peuvent aussi comprendre le temps passé à l'extérieur du véhicule pour avoir accès à la destination, pour en sortir, ainsi que les temps d'attente et de transfert. Par conséquent, les durées médianes dont il est question ci-dessus ne sont qu'à titre illustratif.

Le tableau 5-6 présente un sommaire des durées des déplacements. On peut constater que les maximums pour tous les modes ont été observés à Barrie ou à Oshawa, des RMR qui font toutes deux partie du bassin de navetteurs de Toronto. Les valeurs minimales sont généralement observées dans les collectivités du groupe C, à l'exception de la marche à Montréal.

Le tableau indique aussi les médianes moyennes pour chaque mode, pour toutes les RMR et par groupe démographique. À souligner, les moyennes pour tous les modes sont plus élevées dans les petites RMR (groupe D). Les durées des déplacements en transport en commun sont plus grandes que celles des déplacements en tant que conducteur d'une automobile pour les groupes A et D, mais elles sont moins grandes pour les groupes B et C. Les durées des déplacements en tant que conducteur d'une automobile sont plus grandes que celles en tant que passager d'une automobile; et les durées des déplacements effectués dans un véhicule motorisé sont plus grandes que celles des déplacements effectués à vélo et à la marche, dont les durées maximales, minimales et moyennes sont rapprochées.

Tableau 5-6. Durée des déplacements domicile-travail par mode (durée médiane en minutes), 2011 - Sommaire

Médiane	Conducteur	Passager	Transport en commun	Vélo	Marche
Maximum	24,8 (Barrie)	20,9 (Barrie)	35,7 (Oshawa)	14,0 (Barrie)	12,6 (Barrie)
Minimum	8,3 (Regina)	8,3 (St. John's)	6,3 (Regina)	4,6 (Saskatoon)	4,0 (Montréal)
Moyenne	14,0	11,7	15,7	8,1	7,7
Groupe A	13,7	11,8	11,6	6,5	5,2
Groupe B	13,5	11,7	12,1	7,1	6,4
Groupe C	13,0	10,9	15,1	8,0	7,9
Groupe D	15,2	12,4	18,7	9,0	8,7

5.2 PARTS MODALES - CV

Pour la première fois, dans l'enquête ITU5, on a demandé aux répondants de décrire les déplacements vers le CV pendant la période de pointe du matin, et ce, dans le but de démontrer le rôle des modes durables pour l'accès au centre urbain, où sont habituellement concentrés le plus grand nombre d'emplois (et, parfois, les établissements d'enseignement postsecondaire) dans les RMR.

Le tableau 5-7 présente les parts modales applicables aux déplacements vers le CV pendant la période de pointe du matin, et ce, dans les RMR pour lesquelles des données sont disponibles. On peut

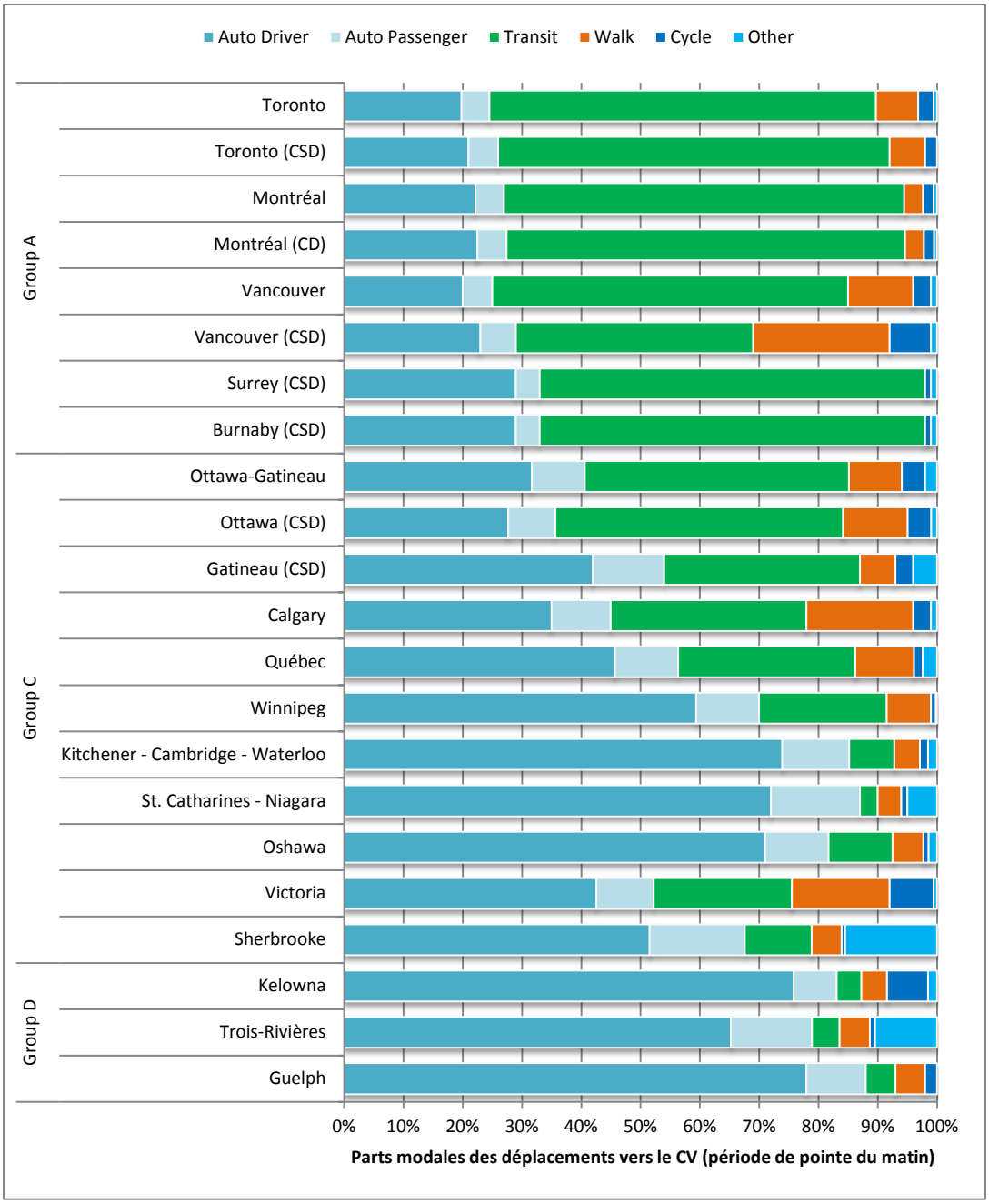
constater que la part modale du transport en commun est beaucoup plus élevée dans les trois plus grandes RMR : 67 % à Montréal, 65 % à Toronto et 60 % à Vancouver. Viennent ensuite les RMR d'Ottawa-Gatineau avec 45 %, de Calgary avec 33 %, de Québec avec 30 % et de Winnipeg avec 22 %. Parmi les RMR du groupe C, Victoria obtient une part modale de 23 % pour les déplacements vers le CV, et Sherbrooke suit avec une part modale de 11 %. Les trois RMR du groupe D qui ont répondu au questionnaire ont indiqué des parts modales de 4 % - 5 % (Guelph, Trois-Rivières et Kelowna). Les résultats suggèrent que le niveau de service du transport en commun est un facteur déterminant important de la part modale, en particulier pour la prestation de services supérieurs de transport en commun vers le CV. D'autres facteurs peuvent entrer en ligne de compte, notamment la masse critique d'emplois au CV, la proportion des emplois dans la RMR qui est située au CV (voir le tableau 4-5) et la nature des emplois (p. ex., Victoria est le siège du gouvernement provincial).

Les parts modales du transport actif (la marche et le vélo) sont élevées dans plusieurs RMR, en particulier à Victoria (24 %), Calgary (21 %), Vancouver (14 %), Ottawa-Gatineau (13 %) et Québec et Kelowna (11 % dans les deux cas). La ville de Vancouver affiche une part modale du transport actif vers le CV de Vancouver de 30 %.

Par ailleurs, la part modale des déplacements vers le CV en tant que conducteur d'une automobile est plus faible dans les grandes RMR (20 % à Toronto et à Vancouver et 22 % à Montréal), puis elle augmente à mesure que la taille des RMR diminue, pour atteindre 78 % à Guelph.

Dans l'ensemble, les résultats obtenus suggèrent que les options offertes à la conduite automobile, surtout les services supérieurs de transport en commun et probablement les pistes cyclables, contribuent grandement à réduire la part modale de l'automobile pour les déplacements vers le CV. Parmi les autres facteurs d'influence, notons la combinaison des résidents et des emplois dans le centre urbain, laquelle permet aux travailleurs de vivre à distance de marche ou cyclable de leur lieu de travail (voir aussi le tableau 4-7).

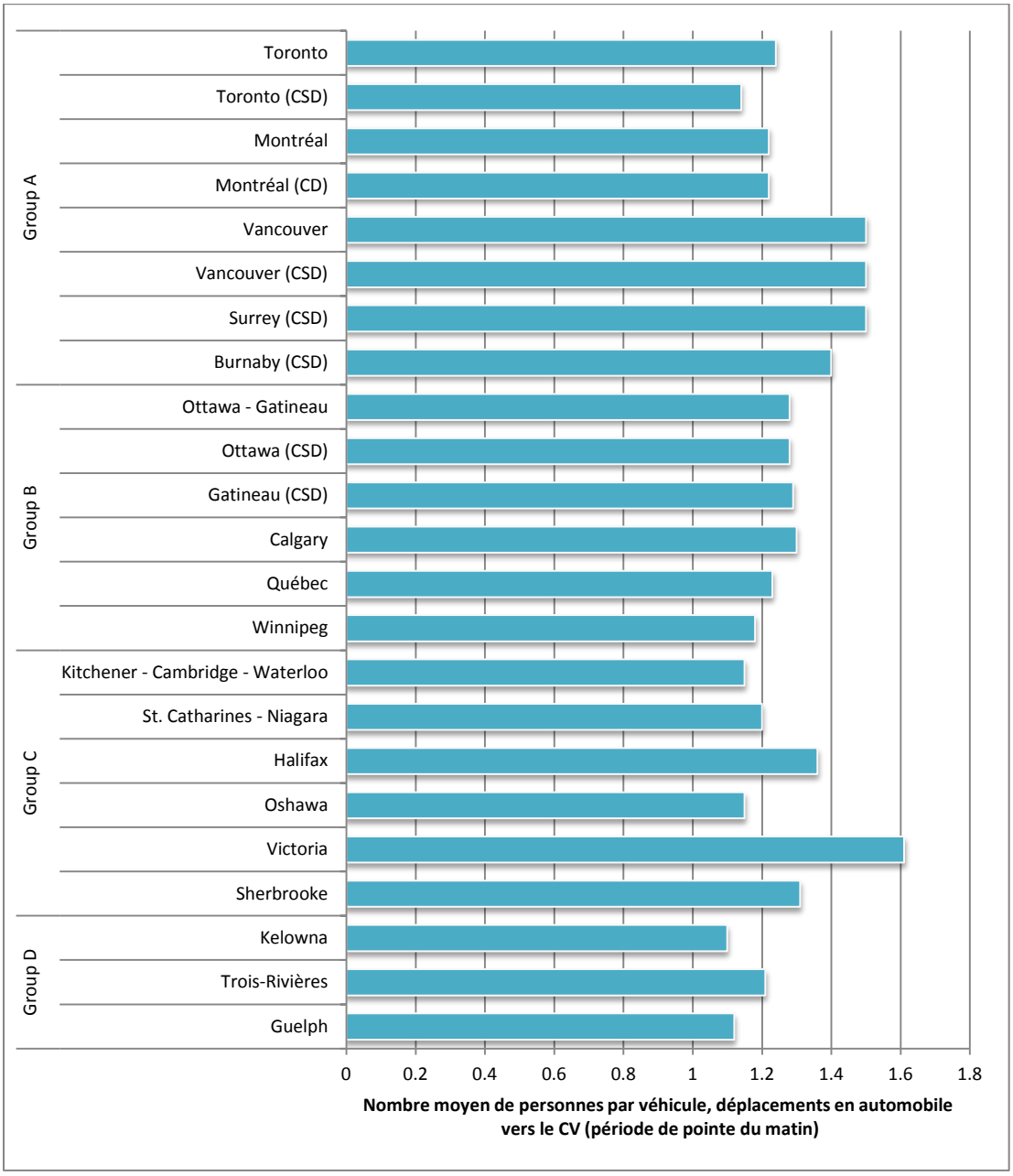
Tableau 5-7. Parts modales des déplacements vers le CV, période de pointe du matin (%)



Le tableau 5-8 présente le taux d'occupation moyen des véhicules pour les déplacements vers le CV à la période de pointe du matin, lequel taux mesure l'achalandage, une autre initiative de transport durable. Plus ce taux d'occupation est élevé, plus l'efficience du déplacement véhiculaire est grande. Une fois de plus, les grandes RMR affichent les moyennes les plus élevées, lesquelles varient de 1,50 personne par véhicule (ppv) à Vancouver, à 1,30 ppv à Calgary, 1,28 ppv à Ottawa-Gatineau, 1,24 ppv à Toronto, 1,23 ppv à Québec et 1,22 ppv à Montréal. La RMR qui obtient le taux d'occupation moyen le plus élevé est celle de Victoria, avec un taux de 1,61 ppv, les RMR de Halifax et de Sherbrooke affichant des taux de

1,36 ppv et 1,31 ppv, respectivement. Les petites RMR obtiennent des taux d'occupation peu élevés : Kelowna à 1,10 ppv et Guelph à 1,12 ppv. En somme, plusieurs RMR, habituellement les plus grandes (sans toutefois être toujours le cas) signalent des taux d'occupation élevés.

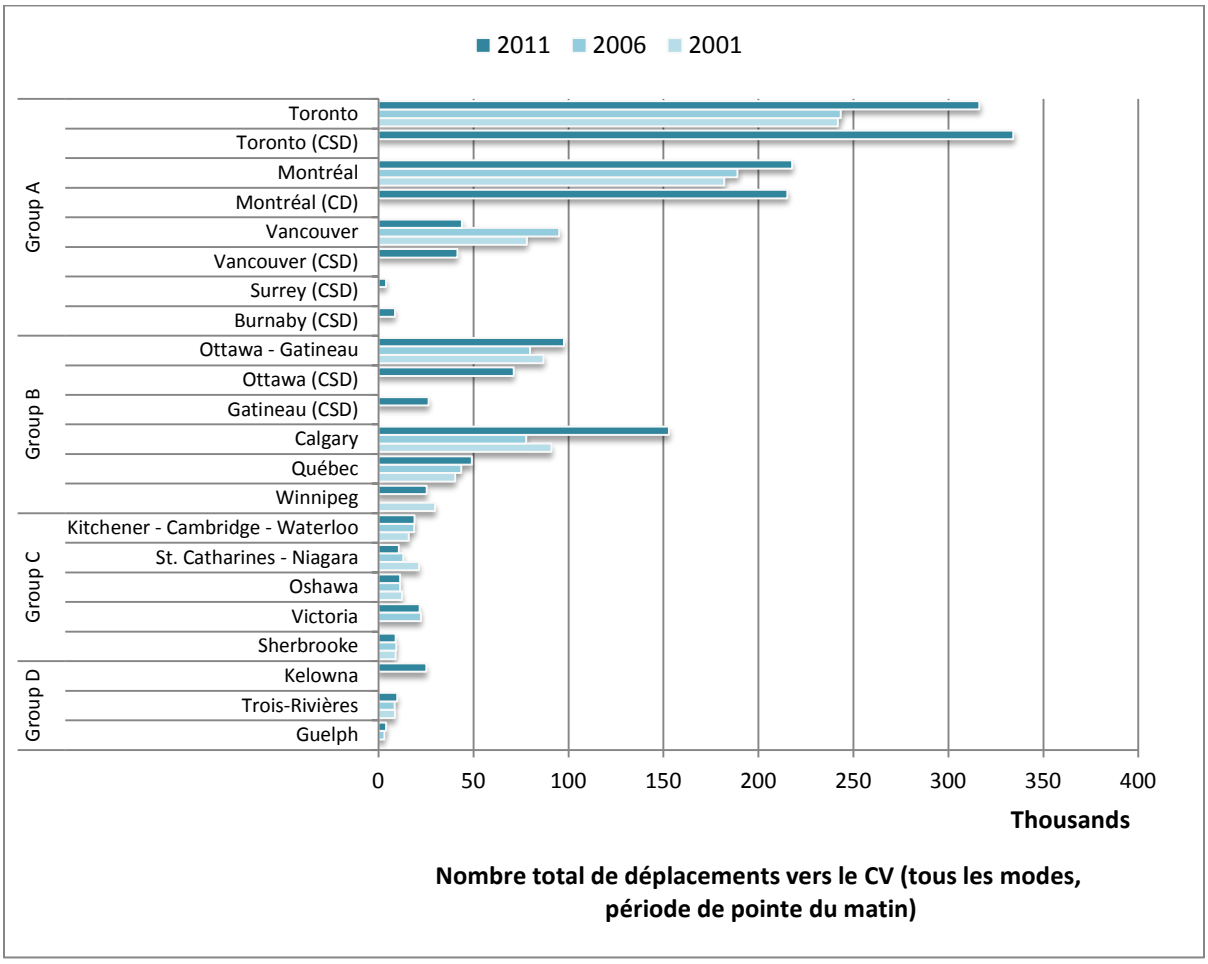
Tableau 5-8. Taux d'occupation des véhicules automobiles vers le CV, période de pointe du matin



Le tableau 5-9 illustre l'évolution du nombre de déplacements effectués vers le CV à la période de pointe du matin, de 2001 à 2011. Pour la plupart des RMR ayant fourni des données, on peut constater que les déplacements ont augmenté, même si cette augmentation n'est pas toujours cohérente avec

l'augmentation des emplois au CV (voir le tableau 4-5 et le tableau 4-6). Par exemple, les déplacements à destination du CV des RMR de Toronto et de Calgary ont augmenté au même rythme que les emplois au CV, tandis que les déplacements vers les CV de Montréal, Vancouver et Ottawa-Gatineau n'ont pas augmenté aussi rapidement que les emplois au CV de ces RMR. Ces résultats suggèrent que même si le centre urbain demeure le centre d'activité dominant – pour l'emploi et autre – d'autres secteurs à l'extérieur du CV prennent aussi de l'importance, du moins dans certaines RMR.

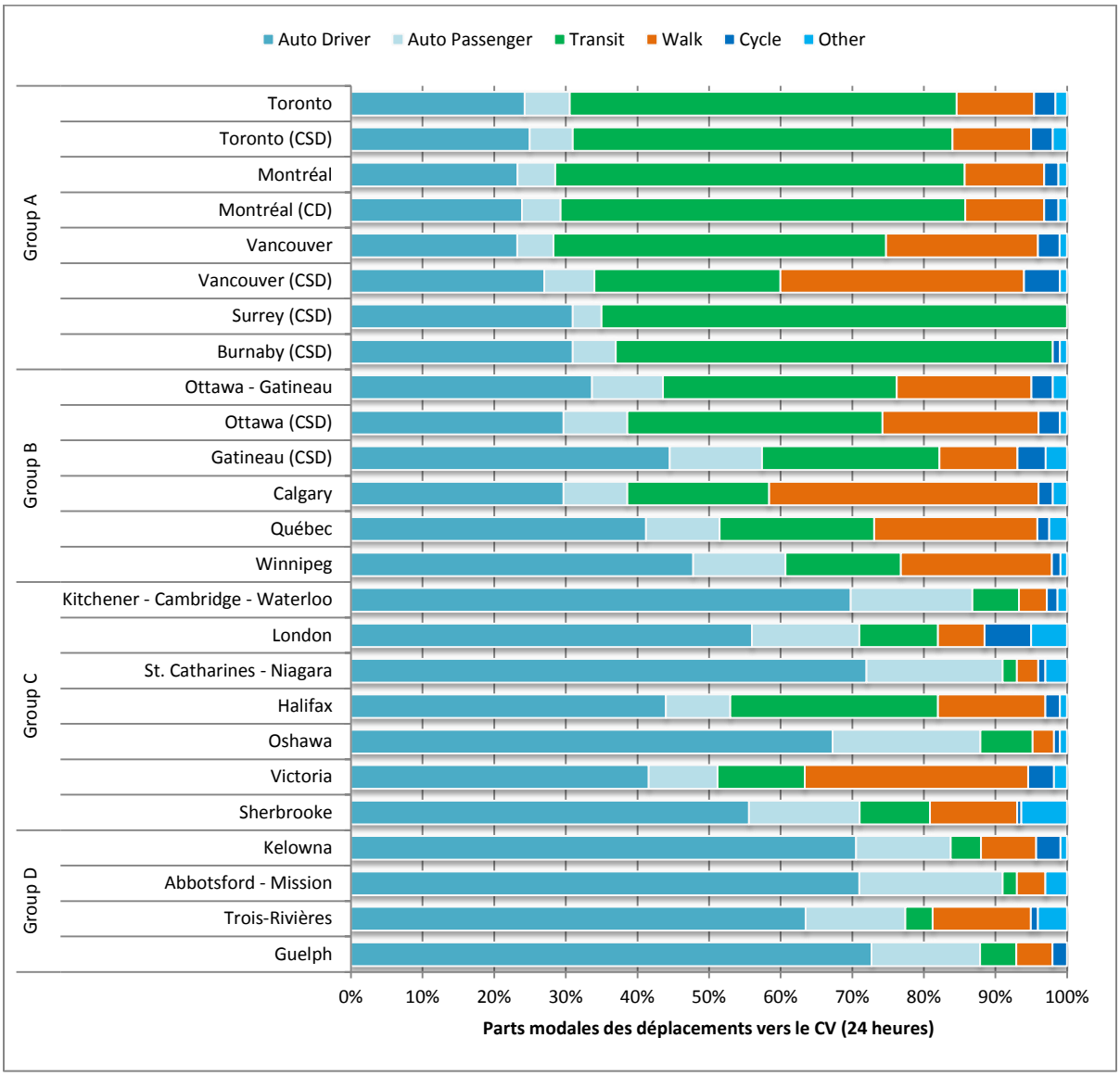
Tableau 5-9. Nombre total de déplacements vers le CV, tous les modes, période de pointe du matin, 2001-2011



Le tableau 5-10 décompose les parts modales des déplacements vers le CV, cette fois-ci pour la journée entière. Les modèles sont semblables à ceux obtenus pour la période de pointe du matin. Le transport en commun demeure le mode dominant dans les trois plus grandes RMR (57 % à Montréal et Vancouver et 54 % à Toronto). Les parts modales du transport en commun sont élevées à Ottawa-Gatineau (33 %), Halifax (29 %), Québec (22 %) et Calgary (20 %). La part modale du transport actif est plus élevée à Calgary (40 %) et à Victoria (35 %). Viennent ensuite les RMR de Vancouver et de Québec à 24 %, ainsi que celles de Winnipeg et Ottawa-Gatineau à 22 %. L'utilisation du transport en commun est liée à la taille de la RMR, comme c'est le cas de la période de pointe du matin. Toutefois, les parts modales du

transport actif dépendent moins de la taille des RMR, comme le démontre la fourchette limitée de parts modales signalées par les RMR de tailles variées : Trois-Rivières (15 %), Sherbrooke (13 %), Halifax (17 %) et London (13 %). Les parts modales du transport actif reflètent en partie les déplacements effectués pendant la journée de travail ou d'études, par exemple, pour prendre le lunch ou faire des courses dans un commerce situé à proximité (ce qui témoigne de l'importance d'enregistrer toutes les activités pendant la routine quotidienne des personnes).

Tableau 5-10. Parts modales vers le CV, déplacements quotidiens (24 heures, %)



Le tableau 5-11 illustre l'évolution des parts modales des déplacements quotidiens vers le CV. On peut constater que la part modale du transport en commun a augmenté dans certaines RMR, par exemple, à Montréal, Québec, Sherbrooke, Ottawa-Gatineau et Oshawa, mais qu'elle a diminué dans d'autres, comme Toronto, Vancouver, Victoria, Calgary et Winnipeg. Les baisses enregistrées à Vancouver,

Victoria et Calgary ont été compensées, en partie, par des hausses des parts modales du transport actif, surtout à Vancouver.

Tableau 5-11. Parts modales des déplacements quotidiens vers le CV (24 heures), 2001-2011

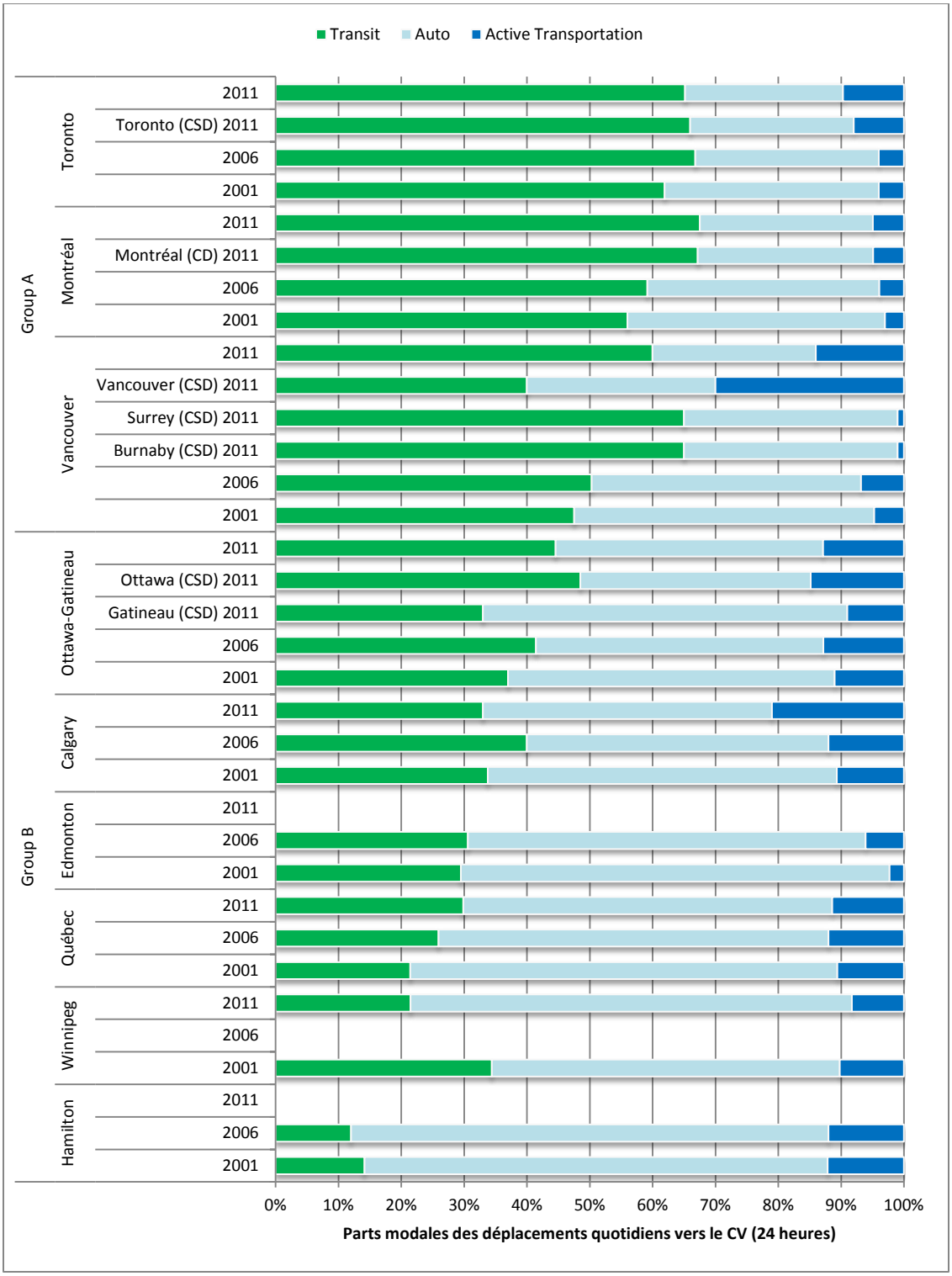
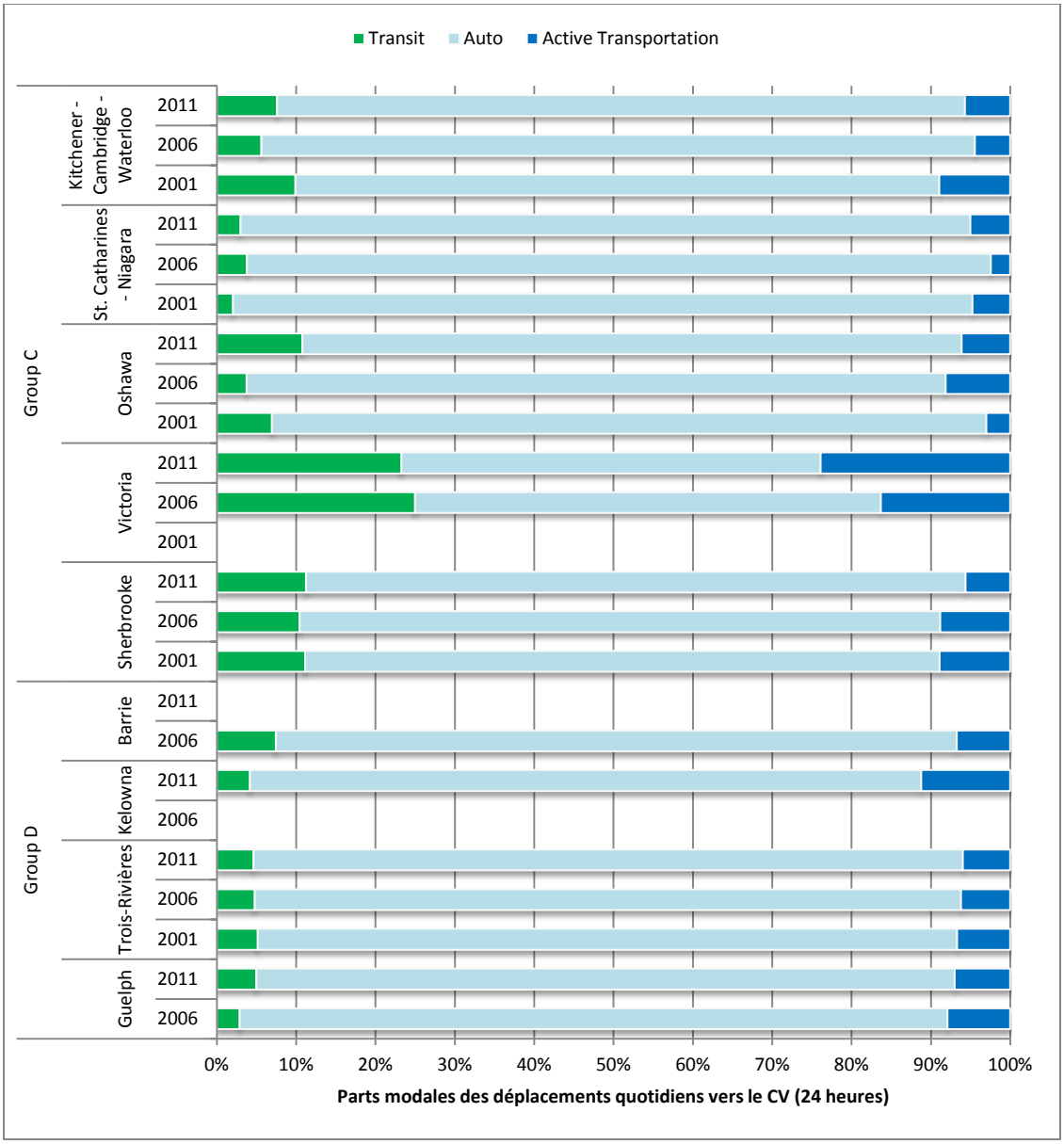


Tableau 5-11. Parts modales des déplacements quotidiens vers le CV (24 heures), 2001-2011, *suite*



5.3 PARTS MODALES – RUE

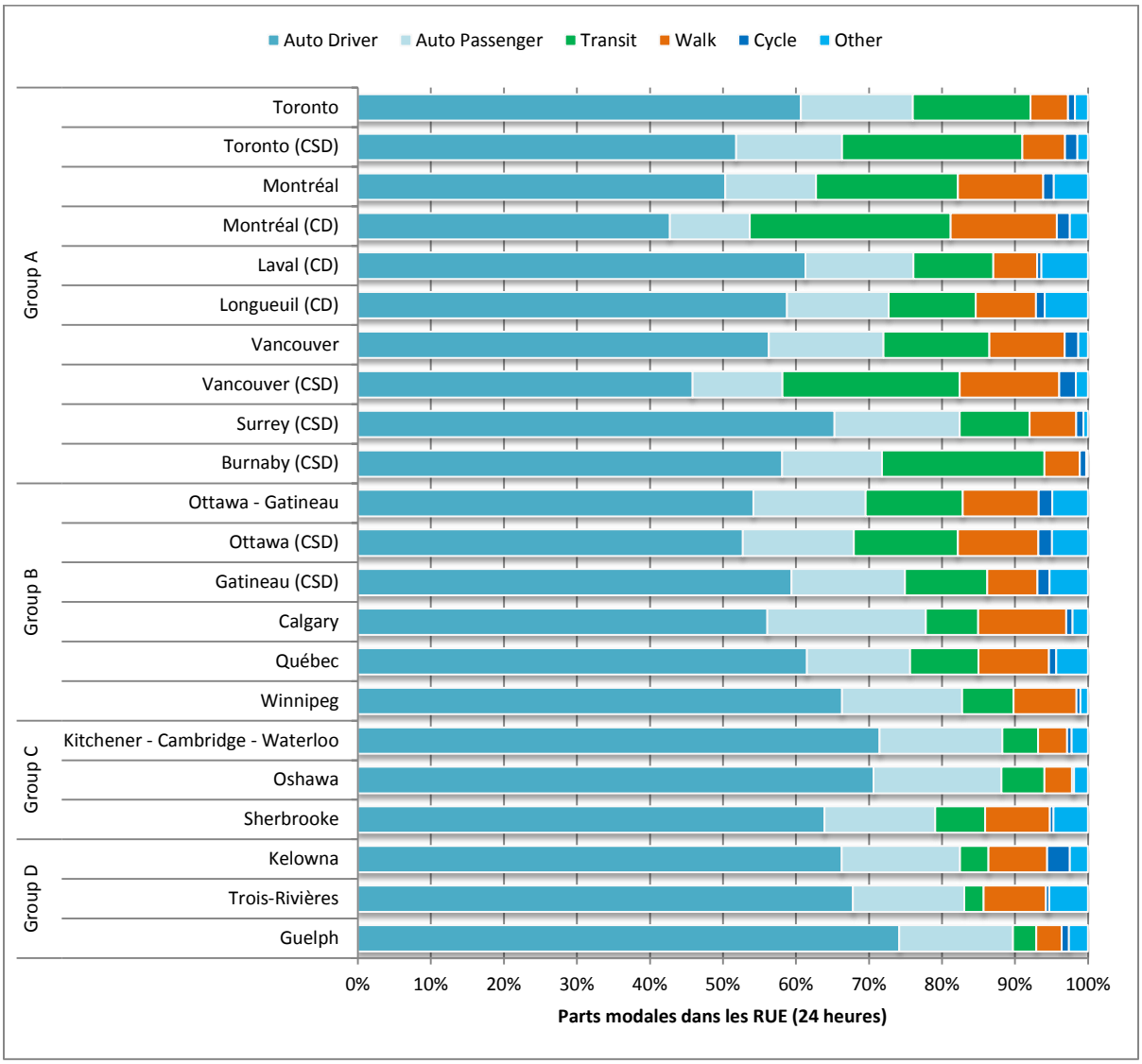
5.3.1 Vue d'ensemble

Cette section présente les parts modales dans les RUE ainsi que leur évolution avec le temps. Pour la première fois dans l'enquête ITU5, on présente également les parts modales en fonction de trois principaux attributs liés au mode choisi – l'âge, le type de profession et le sexe – aux fins de comparaisons futures.

Le tableau 5-12 présente le sommaire des parts modales des déplacements quotidiens dans les RUE pour 2011. On peut constater que la part modale des déplacements effectués en tant que conducteur

d'une automobile domine dans toutes les RMR qui ont fourni des données. Toutefois, la part modale du transport en commun est élevée dans les plus grandes RMR, cette part modale étant de 19 % à Montréal, de 16 % à Toronto, de 15 % à Vancouver et de 13 % à Ottawa-Gatineau. Veuillez noter que plusieurs SDR et DR affichent des parts modales du transport en commun élevées, dont Montréal à 27 %, Toronto à 25 %, Vancouver à 24 %, Burnaby à 22%. Ces SDR et DR ont aussi les parts modales de transport actif les plus élevées, soit de 17 % pour Vancouver, 16 % pour Montréal et 13 % pour Ottawa.

Tableau 5-12. Parts modales dans les RUE, déplacements quotidiens (24 heures, %, tous les âges)



Le tableau 5-13 illustre l'évolution des parts modales des déplacements quotidiens dans les RUE au fil des ans. Dans les trois plus grandes RMR, on peut constater que les parts modales du transport en commun et du transport actif dans les RUE ont augmenté avec le temps. Dans les RMR du groupe B, les parts modales du transport en commun et du transport actif ont diminué à Ottawa-Gatineau et à Calgary, mais elles ont augmenté à Québec. Cette tendance mixte peut également être observée dans

les RMR du groupe C et du groupe D, la part modale du transport en commun ayant augmenté à Kitchener-Cambridge-Waterloo, Oshawa, Sherbrooke et Kelowna mais ayant diminué à Trois-Rivières et à Guelph. À titre de comparaison, la part modale du transport actif dans ces RMR a généralement diminué, sauf à Sherbrooke.

Tableau 5-13. Parts modales des déplacements quotidiens dans les RUE (24 heures, %, tous les âges), 2001-2011

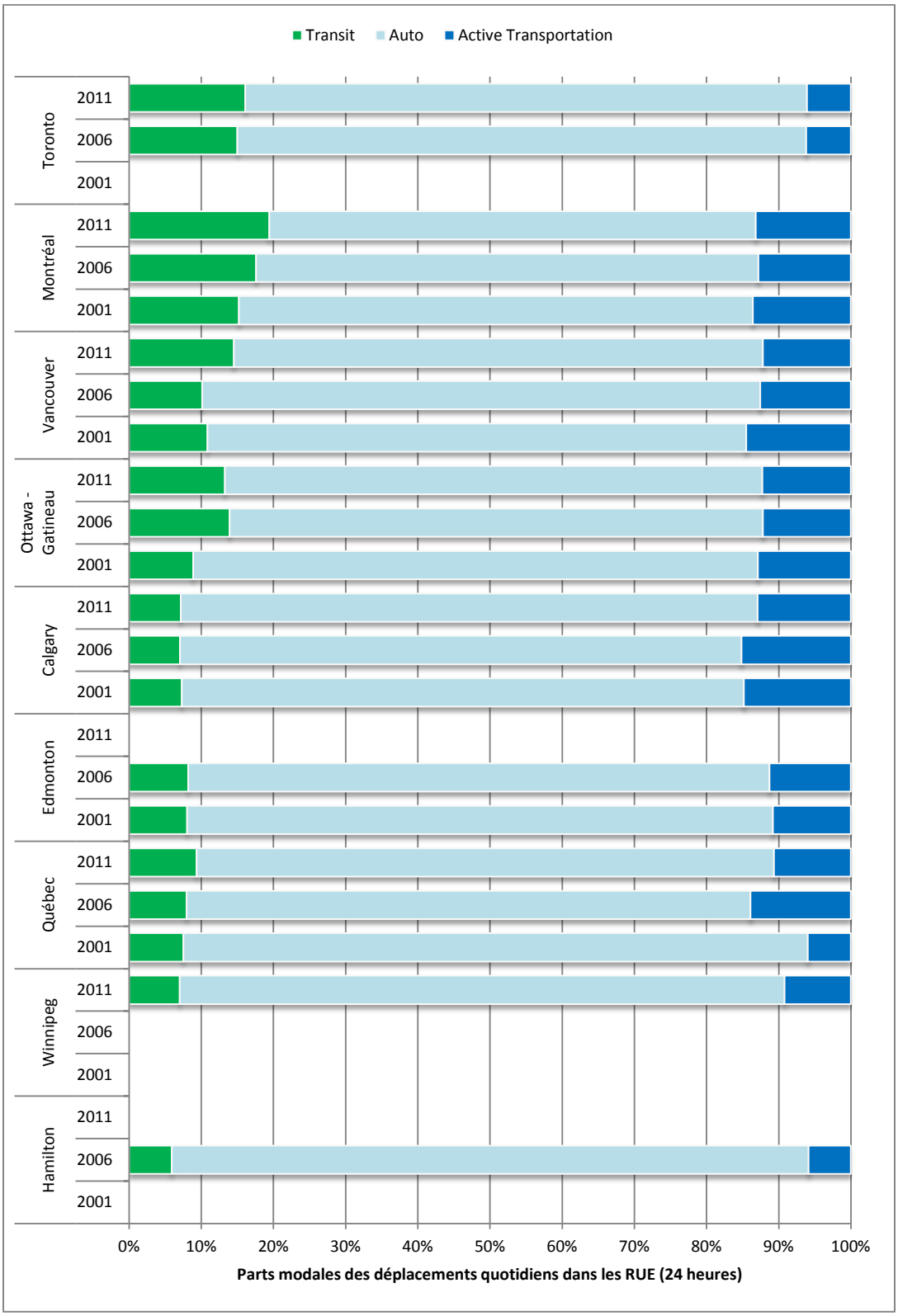
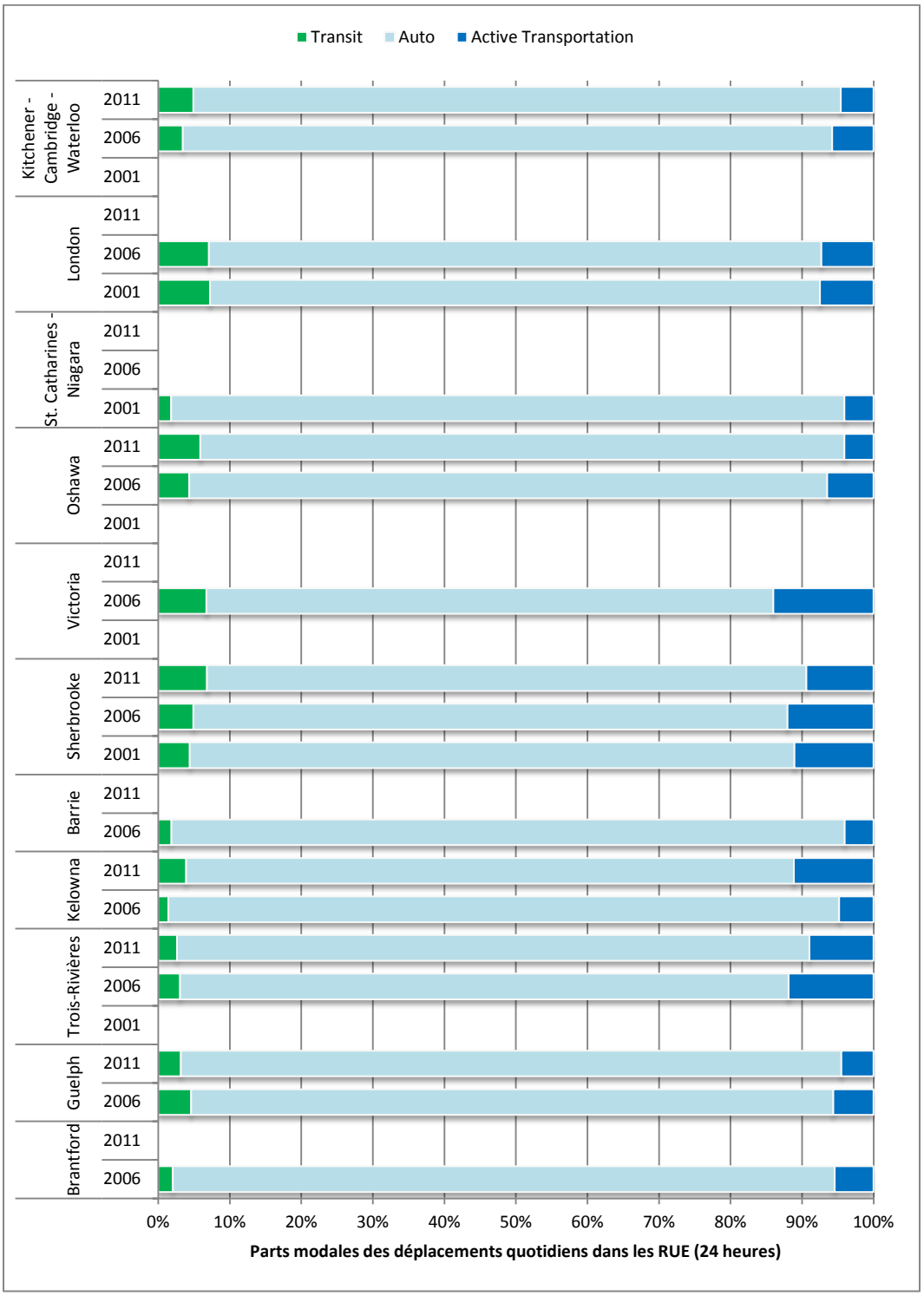
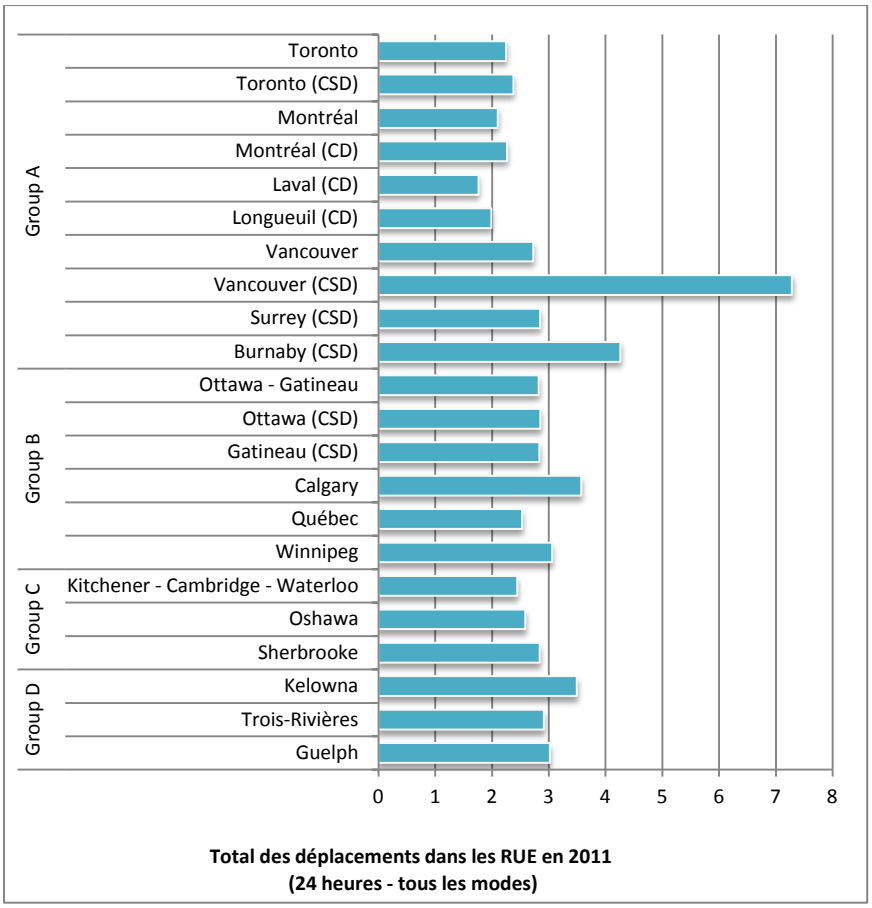


Tableau 5-13. Parts modales des déplacements quotidiens dans les RUE (24 heures, %, tous les âges), 2001-2011, *suite*



Le tableau 5-14 illustre les déplacements quotidiens par résident dans les RUE dans les RMR ayant fourni des données. On peut constater que les déplacements moyens dans les RUE sont de 2,80. Le taux le plus bas, soit 2,10 déplacements par personne, a été observé à Montréal et les taux les plus hauts ont été observés à Kelowna, avec 3,50 déplacements par personne, et à Calgary, avec 3,58 déplacements par personne. Les déplacements par personne sont plus élevés dans les SDR, le taux le plus élevé ayant été observé dans la ville de Vancouver à 7,29 déplacements par personne. On peut donc en déduire que bon nombre des déplacements sont effectués par la « population de jour », ce qui est à l'image de la proportion élevée des déplacements effectués à la marche vers le CV (c'est-à-dire des déplacements sur de courtes distances) à Vancouver et ailleurs, comme le démontrent le tableau 5-10 et le tableau 5-11.

Tableau 5-14. Total des déplacements par résident dans les RUE, tous les modes, 24 heures



Dans l'ENM, les questions posées aux répondants sur les déplacements domicile-travail portaient sur le mode de transport habituellement utilisé pour effectuer ces déplacements. Bien que ces questions ne permettent pas de décrire les modèles de déplacement avec autant de précision qu'une enquête O-D, la question fournit des données sur les habitudes en matière de déplacements domicile-travail.

Le tableau 5-15 compare les parts modales des déplacements domicile-travail pour 2001, 2006 et 2011, pour chaque RMR, par groupe démographique. Trois catégories sont présentées : le transport en commun, l'automobile (en tant que conducteur et passager) et le transport actif (vélo et marche). En

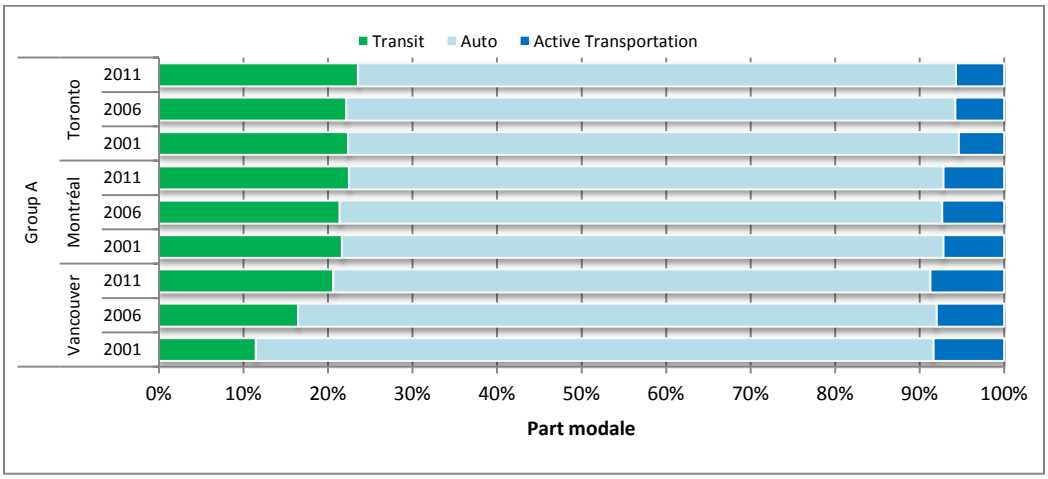
général, l'automobile demeure le mode dominant, mais les parts modales du transport en commun et du transport actif ont légèrement augmenté, au détriment de la part modale de l'automobile.

On peut constater qu'en 2011, la part modale du transport en commun a légèrement augmenté dans les RMR du groupe A et du groupe B, sauf à Hamilton. Dans certains cas, ces augmentations faisaient suite à une diminution en 2006. Dans les quatre plus grandes RMR, la part modale du transport en commun pour les déplacements domicile-travail est supérieure à 20 % : elle est de 23,6 % à Toronto et elle a augmenté d'un tiers à Vancouver depuis 2006 pour atteindre 20,7 %.

Dans ces RMR, les parts modales du transport actif pour les déplacements domicile-travail sont moins de 10 %, les parts modales les plus élevées ayant été observées à Vancouver et à Ottawa-Gatineau (8,7 % dans les deux cas), ces deux RMR ayant enregistré une hausse : la part modale du transport non motorisé a pour sa part légèrement diminué ou est demeurée stable (par rapport à 2006) dans l'autre grande RMR.

Les parts modales du transport en commun de la plupart des RMR du groupe C ont augmenté, mais les données fournies sont variées pour les petites RMR du groupe D. Halifax et Victoria affichent les parts modales du transport en commun les plus élevées à 12,8 % et à 11,7 % respectivement. Ces RMR ont aussi les parts modales du transport actif les plus élevées, soit 16,8 % à Victoria et 9,9 % à Halifax.

Tableau 5-15. Parts modales des déplacements domicile-travail dans les RMR, 2001-2011



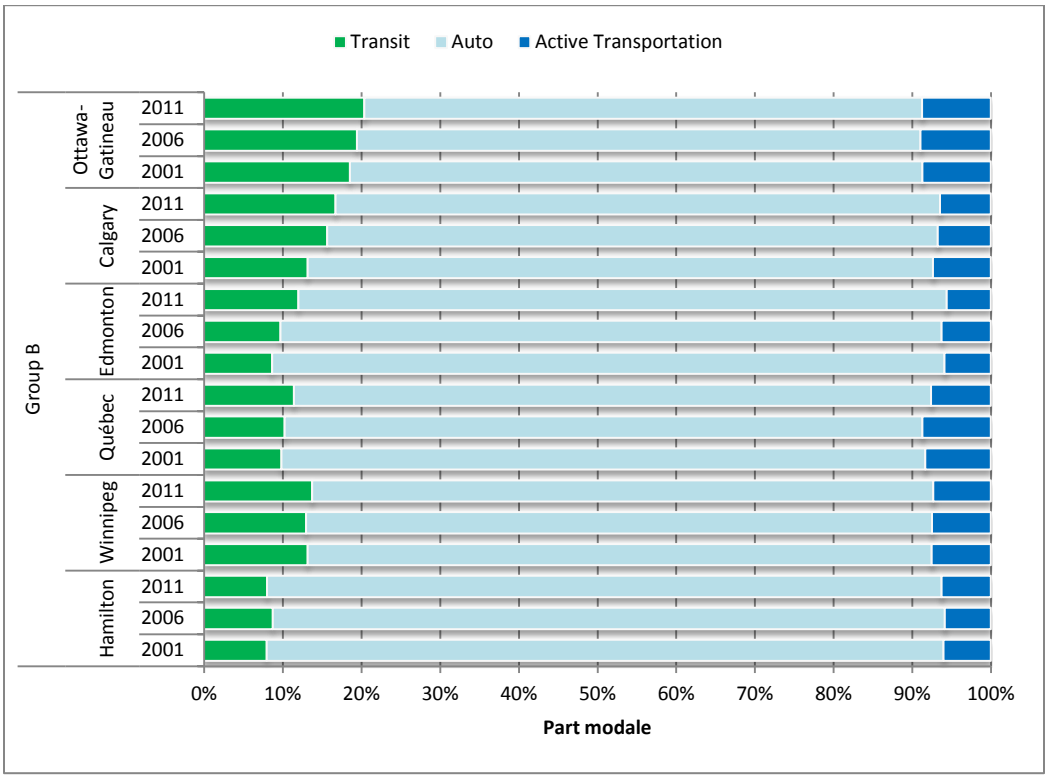

Transit
Auto
Active Transportation
Group B
Ottawa-Gatineau
Calgary
Edmonton
Québec
Winnipeg
Hamilton
2011
2006
2001
0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
70%
80%
90%
100%
Part modale

Tableau 5-15. Parts modales des déplacements domicile-travail dans les RMR, 2001-2011, *suite*

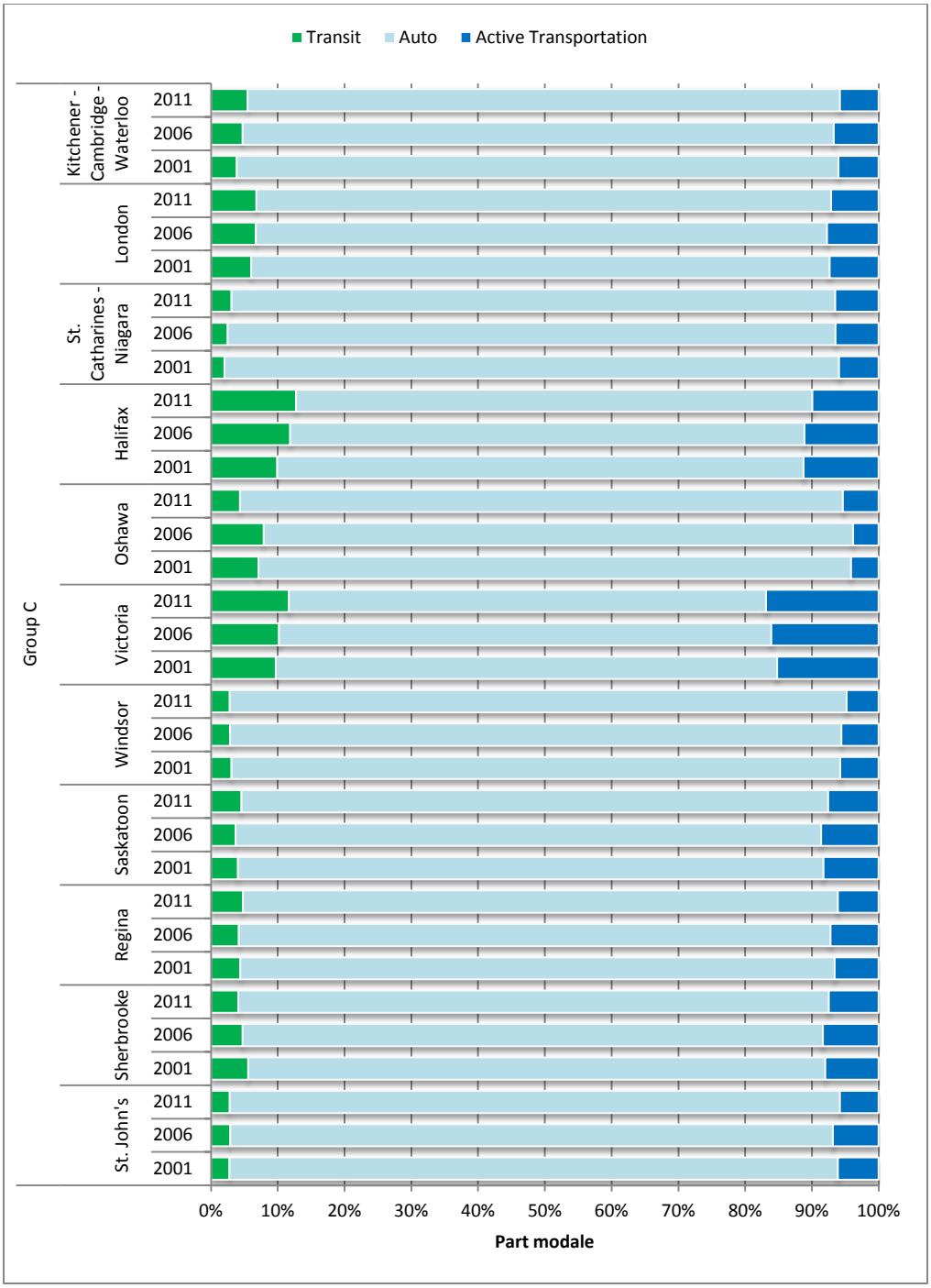
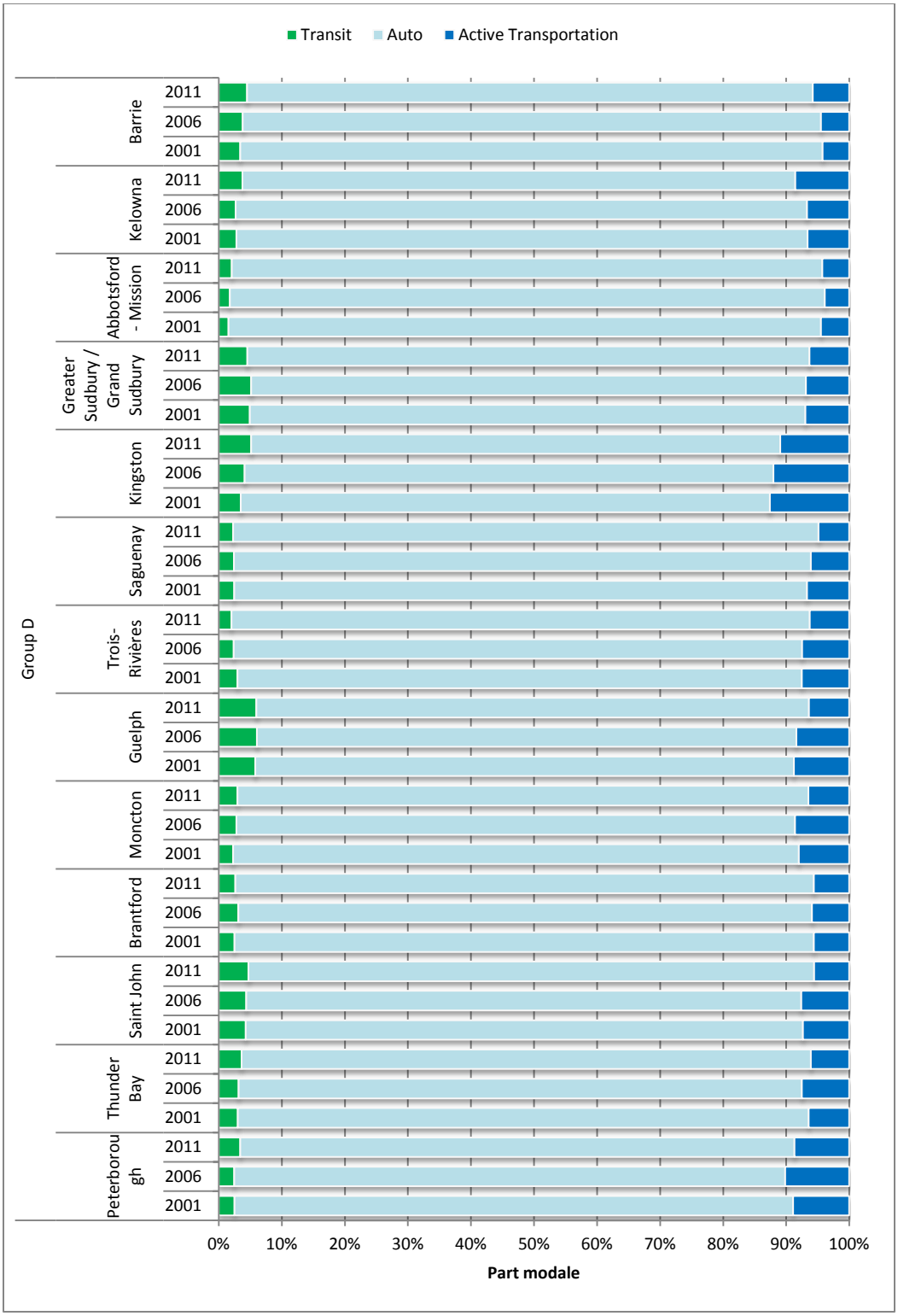


Tableau 5-15. Parts modales des déplacements domicile-travail dans les RMR, 2001-2011, *suite*



5.3.2 Part modale par groupe d'âge

Il est bien établi que le mode de transport choisi varie en fonction du groupe d'âge, ce qui est attribuable à des facteurs tels que la possession d'un permis de conduire, le statut professionnel, le type de profession et les défis sur le plan de la mobilité. Par exemple, de nombreuses enquêtes sur les déplacements ont déterminé que lorsque le revenu des personnes augmente avec l'âge, ces personnes ont tendance à acheter une automobile et à l'utiliser davantage. De plus, la sensibilisation accrue à l'égard des avantages offerts par le transport actif en matière de santé fait en sorte que les gens de tous les groupes d'âge se déplacent davantage à la marche ou à vélo. D'autre part, le vieillissement de la population peut accroître les défis en matière de mobilité des membres de ce groupe d'âge, ce qui signifie que de nombreuses personnes peuvent ne plus être en mesure de conduire. Par conséquent, en comprenant l'évolution avec l'âge des choix en matière de mode de transport, nous pouvons mieux définir les besoins et offrir des options de remplacement au voiturage en solo.

Afin d'illustrer ces facteurs, le tableau 5-16 illustre les parts modales pour trois groupes d'âge :

- 0-19 ans : ce groupe d'âge est principalement composé d'étudiants (c'est-à-dire de personnes qui ne font toujours pas partie de la main-d'œuvre) et de personnes trop jeunes pour obtenir un permis de conduire.[17]
- 20-64 ans : ce groupe d'âge est principalement composé de personnes qui font partie de la main-d'œuvre et qui élèvent une famille.
- 65 ans et plus : ce groupe d'âge est principalement composé de personnes qui ne font plus partie de la main-d'œuvre.

Veuillez noter que ces caractéristiques ne doivent servir qu'à des fins de généralisation, ce qui peut être utile aux fins du présent rapport. Par exemple, les groupes de 0 à 19 ans et de 65 ans et plus comptent de nombreux travailleurs et le groupe des 20 à 64 ans compte de nombreuses personnes qui ne font pas partie de la main-d'œuvre. Tous les groupes d'âge sont actifs : ce sont leurs activités et leurs choix et besoins en matière de mobilité qui varient. Il s'agit d'établir une base pratique pour assurer le suivi des changements qui surviennent au fil des ans.

Comme prévu, parmi les RMR qui ont fourni des données, un faible nombre de déplacements en tant que conducteur d'une automobile est effectué par le groupe des 0 à 19 ans, qui effectue davantage de déplacements à l'aide de tous les autres modes : passager d'une automobile, transport en commun et marche. La part modale du vélo est aussi plus grande que dans les autres groupes d'âge, mais elle demeure beaucoup moins grande que celle des autres modes utilisés (modes autres que la conduite automobile). Ces choix reflètent le fait qu'un grand nombre des membres de ce groupe n'ont pas de permis de conduire ni de véhicule, ce qui accroît leur dépendance aux autres modes.

Le groupe d'âge des 20 à 64 ans semble être le plus dépendant des déplacements effectués en tant que conducteur d'une automobile, ce mode étant le principal mode utilisé par ce groupe. Ces données reflètent une fois de plus la situation des membres de ce groupe sur le plan de l'emploi, de l'économie, du revenu et de la famille. Malgré tout, le transport en commun et la marche sont bien représentés dans les grandes RMR (Toronto, Montréal, Vancouver, Ottawa-Gatineau). Dans l'ensemble, la marche est bien représentée dans les RMR participantes même si ce n'est pas le cas du transport en commun. Parmi les RMR participantes du groupe B, les déplacements en tant que passager d'une automobile en transport

[17] Veuillez noter que la plupart des enquêtes ne fournissent pas de données sur les activités des très jeunes enfants, et ce, principalement parce qu'ils ne se déplacent pas seuls. Toutefois, puisque l'âge seuil varie d'une enquête à l'autre, tous les âges sont inclus dans cette description.

en commun et à la marche sont représentés de façon égale, les déplacements en tant que passager d'une automobile dominant ces trois modes dans les RMR participantes du groupe C et du groupe D. Le vélo obtient la part modale la plus grande dans ce groupe d'âge à Montréal, à Vancouver (à 4 %, le taux le plus élevé), à Ottawa-Gatineau et à Kelowna. Dans une certaine mesure, ces taux reflètent l'offre en matière de pistes cyclables.

Les déplacements effectués en tant que conducteur d'une automobile dominent également dans le groupe des 65 ans et plus, mais ce taux est beaucoup moins élevé que dans le groupe des 20 à 64 ans. (Ottawa-Gatineau, et la ville d'Ottawa en particulier, sont les seules exceptions : déplacements effectués en tant que conducteur d'une automobile dans le groupe des 65 ans et plus sont légèrement plus élevés que dans le groupe des 20 à 64 ans.) Dans tous les cas, les déplacements effectués en tant que passager d'une automobile augmentent par rapport au groupe des 20 à 64 ans (ce qui suggère que les personnes demeurent dépendantes de l'automobile privée). La part modale du transport en commun diminue de façon proportionnelle, mais la part modale de ce marché demeure élevée. Le vélo demeure présent sur les routes, mais sa part modale est relativement faible dans la plupart des RMR participantes. C'est à Kelowna que la part modale du vélo est la plus élevée, soit 2,4 %.

Tableau 5-16. Parts modales dans les RUE, déplacements quotidiens (24 heures, %, par groupe d'âge)

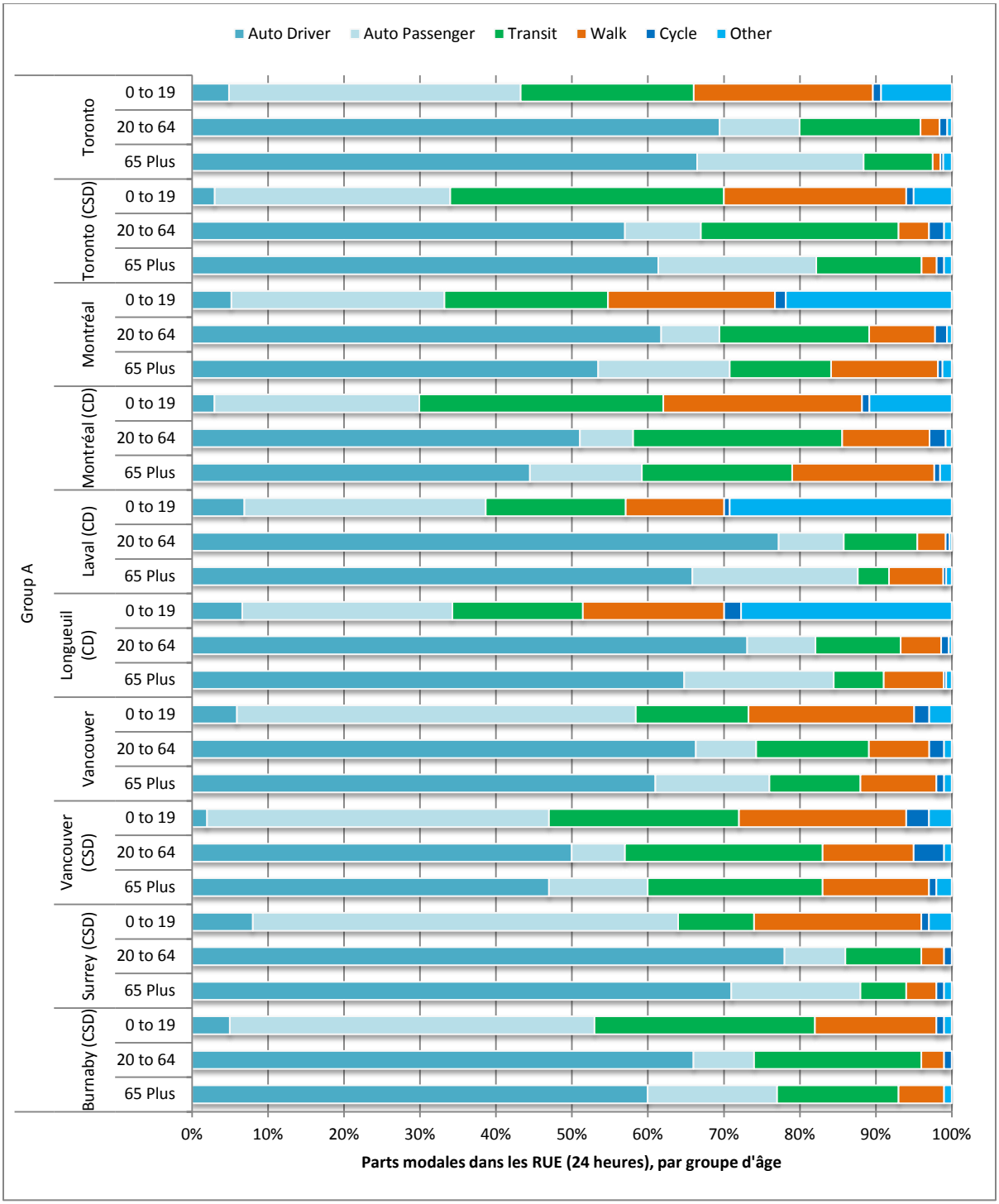
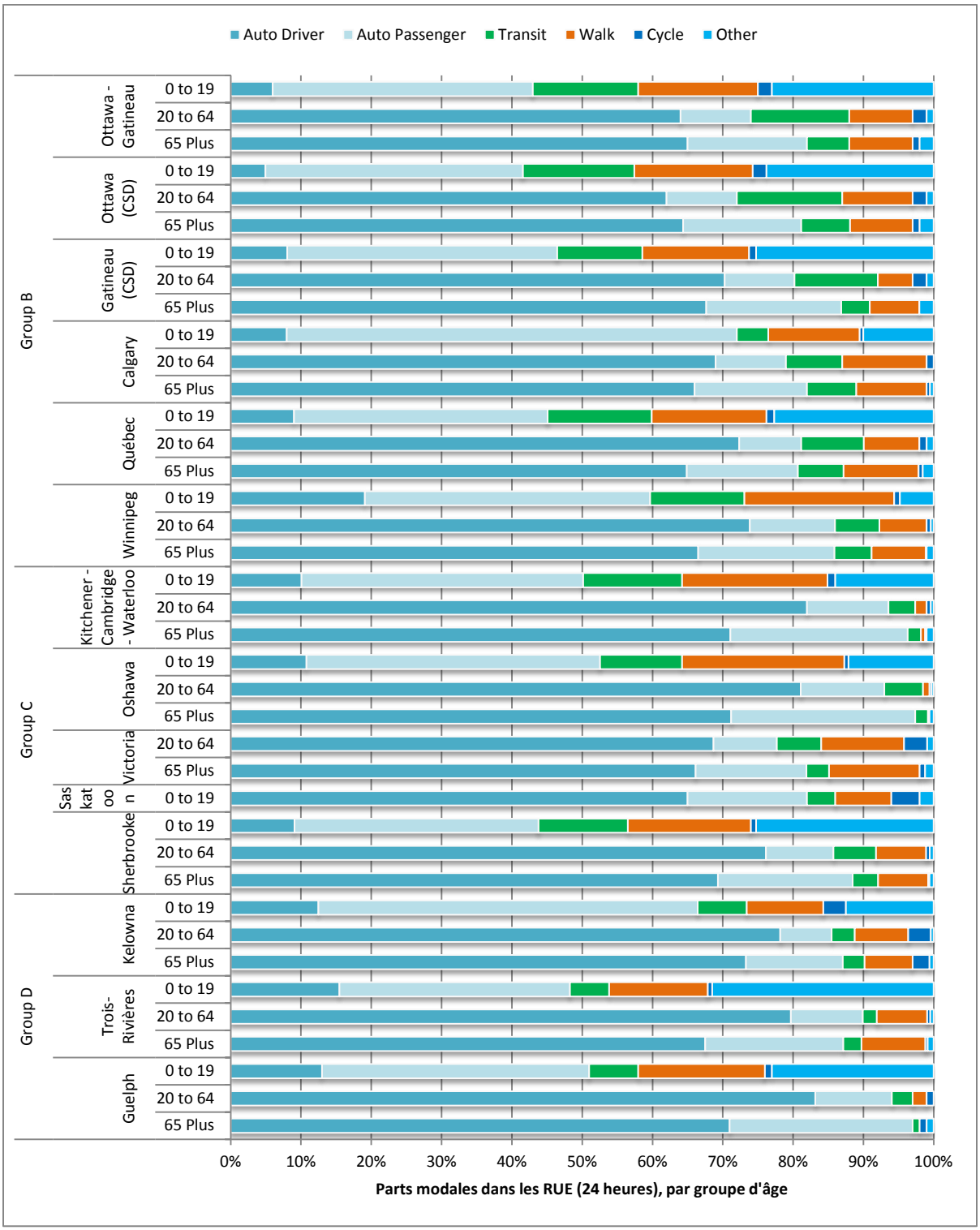
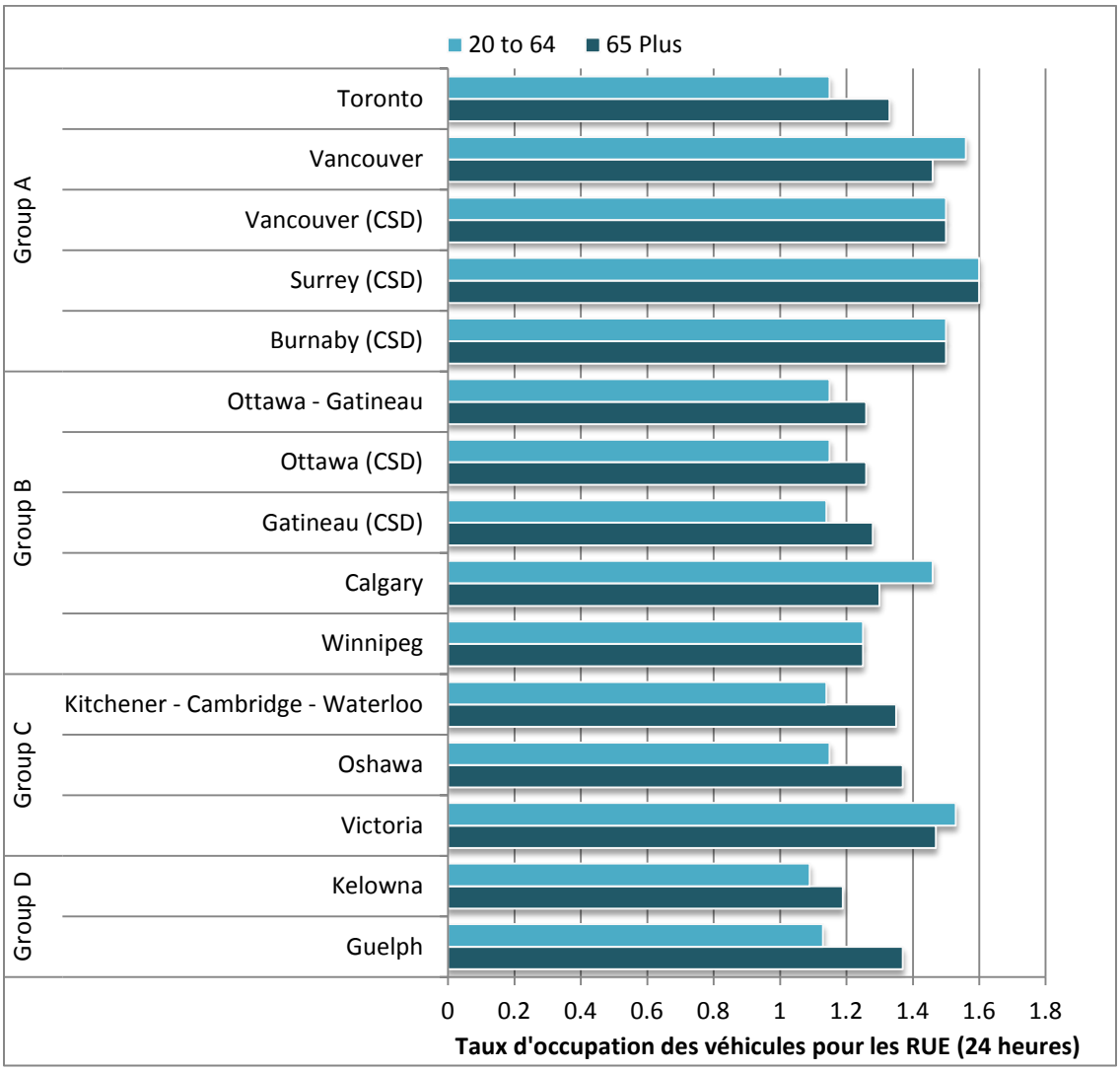


Tableau 5-16. Parts modales dans les RUE, déplacements quotidiens (24 heures, %, par groupe d'âge), *suite*



L'évolution du taux d'occupation moyen des véhicules (personnes par véhicule ou ppv), par groupe d'âge, peut aussi être un indicateur utile, comme le démontre le tableau 5-17. Ce tableau indique les taux d'occupation moyens pour le groupe des 20 à 64 ans et le groupe des 65 ans et plus, pour les RMR ayant fourni des données.[18]

Tableau 5-17. Taux d'occupation des véhicules dans les RUE, déplacements quotidiens (24 heures, par groupe d'âge)



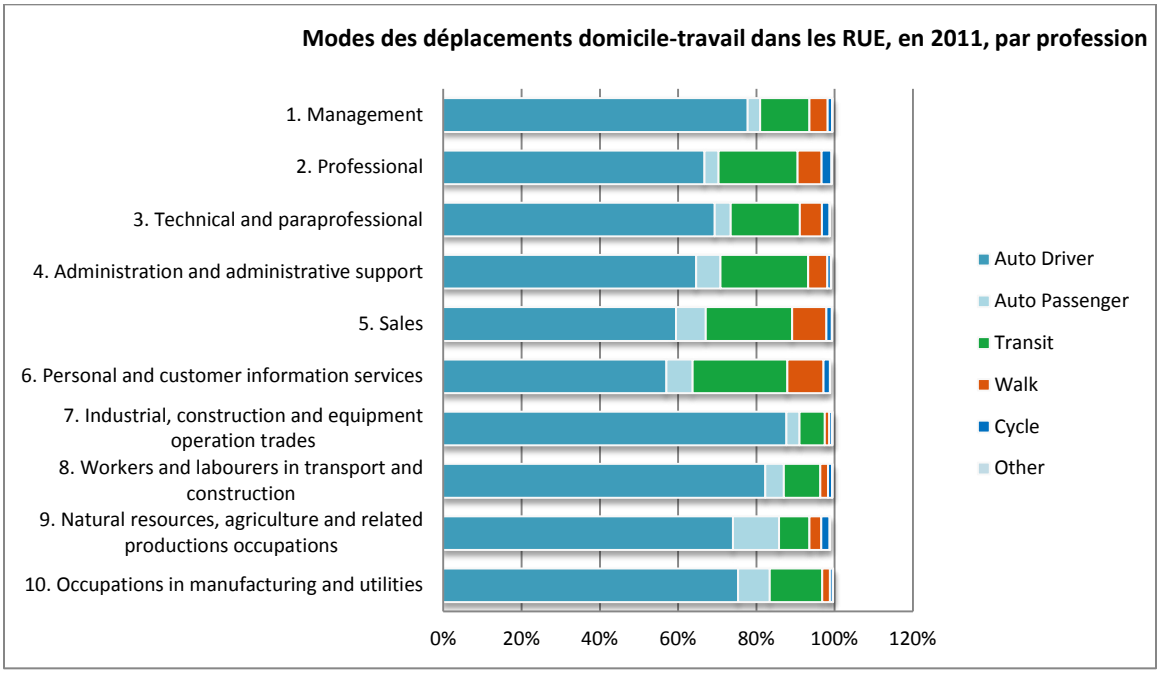
[18] Veuillez noter que le calcul repose sur les déplacements en tant que conducteur d'une automobile et en tant que passager d'une automobile effectués par des personnes du groupe d'âge donné. Puisque le nombre de personnes du groupe des 0 à 19 ans qui possèdent un permis de conduire est relativement faible par rapport au nombre de personnes qui se déplacent dans ce groupe, le taux de ppv des 0 à 19 ans calculé est beaucoup plus élevé qu'il devrait l'être : il indique le ratio entre les personnes qui conduisent et les personnes qui sont passagers. Bien que cela soit le cas des deux autres groupes, le pourcentage beaucoup plus élevé des conducteurs nous permet de calculer un taux ppv approximatif raisonnable pour ces deux groupes.

On peut constater que les taux d'occupation pour les deux groupes sont généralement du même ordre. Toutefois, dans la plupart des RMR, le taux pour les 65 ans et plus est plus élevé que celui du groupe des 20 à 64 ans : ce qui est conforme aux taux d'occupation peu élevés associés aux déplacements pour le travail et aux taux plus élevés associés aux déplacements autres que pour le travail. La ville de Calgary fait exception, avec un taux de 1,46 ppv dans le groupe des 20 à 64 ans et un taux de 1,3 ppv dans le groupe des 65 ans et plus. Le taux de Victoria a aussi diminué de 1,53 ppv à 1,47 ppv dans ces deux groupes respectivement. Les taux de ces deux groupes d'âge sont aussi semblables, mais généralement supérieurs, à ceux observés pour les déplacements effectués à la période de pointe du matin vers le CV (voir le tableau 5-8).

5.3.3 Part modale par profession

Le type de profession peut être un indicateur important du mode choisi, puisqu'il reflète des facteurs tels que le revenu (qui est habituellement associé à un taux de possession de véhicule et à un taux d'utilisation de véhicule plus élevés), le besoin d'avoir un véhicule au travail, l'emplacement du lieu de travail dans la région urbaine, les heures de travail (c'est-à-dire le niveau de sécurité perçu), ainsi que l'offre et le niveau de service des modes pouvant remplacer la conduite automobile. Les données de l'ENM ont été regroupées en fonction des dix catégories professionnelles couramment utilisées par Statistique Canada. Le tableau 5-18 indique les parts modales dans les RUE de toutes les RMR en fonction de la profession.

Tableau 5-18. Parts modales des déplacements domicile-travail dans les RUE, par profession



On peut constater que la catégorie des services personnels et des services d'information à la clientèle (catégorie 6), la catégorie des ventes (5) et la catégorie de l'administration et du soutien administratif (4) affichent les parts modales les plus élevées pour le transport en commun à 24 %, 22 % et 22 % respectivement. Vient ensuite la catégorie des professionnels (2), avec une part modale du transport en

commun de 20 %. La marche obtient la part modale la plus élevée dans la catégorie des services personnels et des services d'information à la clientèle et dans la catégorie des ventes, soit 9 %. Le secteur des professionnels est celui dans lequel la part modale du vélo est la plus élevée, soit 2,5 %; elle est suivie par la catégorie des travailleurs dans les ressources naturelles, l'agriculture et la production connexe (9) avec 2,2 %. La dernière catégorie affiche la part modale la plus élevée en tant que passager d'une automobile, soit 12 %, un taux beaucoup plus élevé que le taux de 8 % associé à la catégorie des ventes et à la catégorie de la fabrication et des services d'utilité publique (10). Ces taux plus élevés pourraient être attribuables aux heures fixes d'arrivée et de départ associées à bon nombre de ces professions (p. ex., les quarts de travail), ce qui favorise le covoiturage. Enfin, les déplacements effectués en tant que conducteur d'une automobile, qui dominent dans toutes les professions, sont plus élevés pour la catégorie des métiers des industries, de la construction et d'opération d'équipement (7), à 88 %, suivie par la catégorie des ouvriers et manœuvres en transport et construction (8), à 82 %. Le taux des déplacements effectués en tant que conducteur d'une automobile est à son plus bas niveau dans la catégorie des services personnels et des services d'information à la clientèle, à 57 %, et dans la catégorie des ventes, à 59 % : ces taux reflètent les parts modales plus élevées du transport en commun et de la marche qui sont associées à ces professions, qui, ensemble, peuvent refléter les niveaux de revenu et la nature localisée de nombreux emplois dans le secteur de la vente au détail (p. ex., le domicile et le travail sont situés à proximité, comme les supermarchés, etc.). Dans les enquêtes subséquentes, des comparaisons pourraient être établies avec les enquêtes OD, qui fournissent de l'information plus détaillée sur la disponibilité des véhicules, le revenu et ainsi de suite, ce qui fournit des renseignements plus approfondis. De plus, les données de l'ENM fournissent un point de repère utile sur les liens existant entre la profession et la part modale des déplacements domicile-travail.

Le tableau 5-19 illustre comment les modèles en matière de mode choisi varient en fonction de la taille des RMR pour chaque catégorie professionnelle. À l'aide des grandes tendances définies par le tableau 5-18 pour chaque catégorie professionnelle, on peut constater que la part modale du transport en commun est la plus élevée dans les grandes RMR et que l'inverse est aussi vrai pour les déplacements effectués en tant que conducteur d'une automobile, qui dominent dans toutes les RMR. Fait intéressant, les parts modales de la marche et du vélo demeurent les mêmes (ou presque) dans la plupart des cas, peu importe la taille de la RMR, dans une catégorie professionnelle donnée.

5.3.4 Par modale par sexe

Il a aussi été démontré que le mode choisi varie en fonction du sexe de la personne. En ce qui concerne la population d'âge actif, un facteur clé est la profession et ce facteur est exprimé de deux façons : le pourcentage de femmes dans la main-d'œuvre, qui se rapproche maintenant de celui des hommes, au Canada et dans plusieurs autres pays.

Le *type* de profession est aussi un facteur important; il est un indicateur du revenu, qui, pour sa part, est un facteur déterminant du taux de possession de véhicule et, en fin de compte, du mode choisi. Habituellement, les femmes occupent en moyenne des postes moins bien rémunérés que les hommes. Les résultats de certaines enquêtes OD récentes réalisées au Canada suggèrent que la situation des femmes est de plus en plus égale à celle des hommes tant par le nombre que par le type des emplois qu'elles occupent. D'autres données suggèrent aussi que les femmes occupant un emploi conduisent davantage lorsqu'elles occupent un emploi plus rémunérateur. Ces données seraient conformes à celles obtenues aux États-Unis et ailleurs. Toutefois, d'autres recherches doivent être réalisées sur ce sujet qui pourrait avoir des incidences sur l'évaluation de la demande de transport future. Le tableau 5-20, qui peut servir de point de repère pour toute recherche future, indique les parts modales des déplacements domicile-travail dans les RUE, par sexe, pour chaque RMR. Ce tableau établit également le profil des

modes choisis pour les déplacements domicile-travail. Par exemple, dans de nombreuses RMR, la part modale du vélo est plus élevée pour les hommes que pour les femmes, tandis que dans certaines RMR, les parts modales du transport en commun et de la marche sont plus élevées pour les femmes que pour les hommes.

5.4 ÉNERGIE ET ENVIRONNEMENT

Les enquêtes ITU précédentes effectuaient le suivi de la consommation d'essence pour les véhicules routiers. Cette information est aussi utilisée pour assurer le suivi des émissions de CO_2, lesquelles sont les principales composantes des gaz à effet de serre. Aux fins de la présente analyse, un facteur constant de 2,385 kg de CO_2 par litre d'essence est utilisé pour évaluer les émissions de CO_2. Aux fins d'uniformité, ce même facteur est utilisé dans les rapports des enquêtes ITU précédentes.[19] Le tableau 5-21 illustre l'évolution des émissions de CO_2 totales annuelles attribuables à la consommation d'essence depuis l'enquête ITU de 1991. On peut constater que même si les émissions (et la consommation d'essence) ont continué d'augmenter, le taux a ralenti depuis 2006.

[19] Puisque le facteur de CO_2 demeure constant, le tableau 5-21 indique réellement la consommation d'essence. Une analyse plus indicative utiliserait divers facteurs de CO_2 afin de refléter les gains d'efficacité réalisés grâce aux améliorations apportées aux technologies d'atténuation des émissions et aux carburants au fil des ans. Toutefois, de tels facteurs n'étaient pas disponibles.

Tableau 5-19. Parts modales des déplacements domicile-travail dans les RUE, par profession, par groupe de RMR

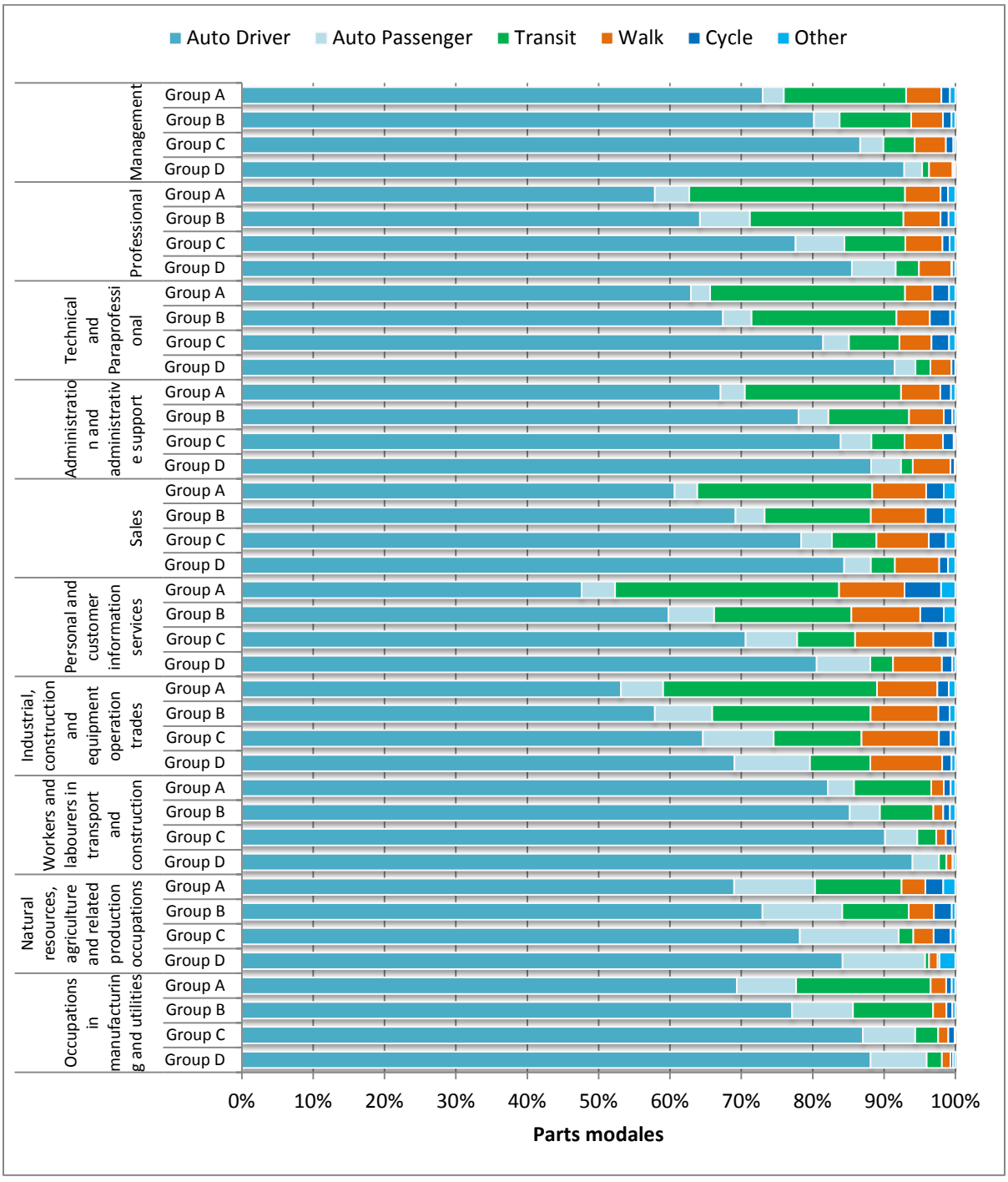


Tableau 5-20. Parts modales des déplacements domicile-travail dans les RUE, par sexe

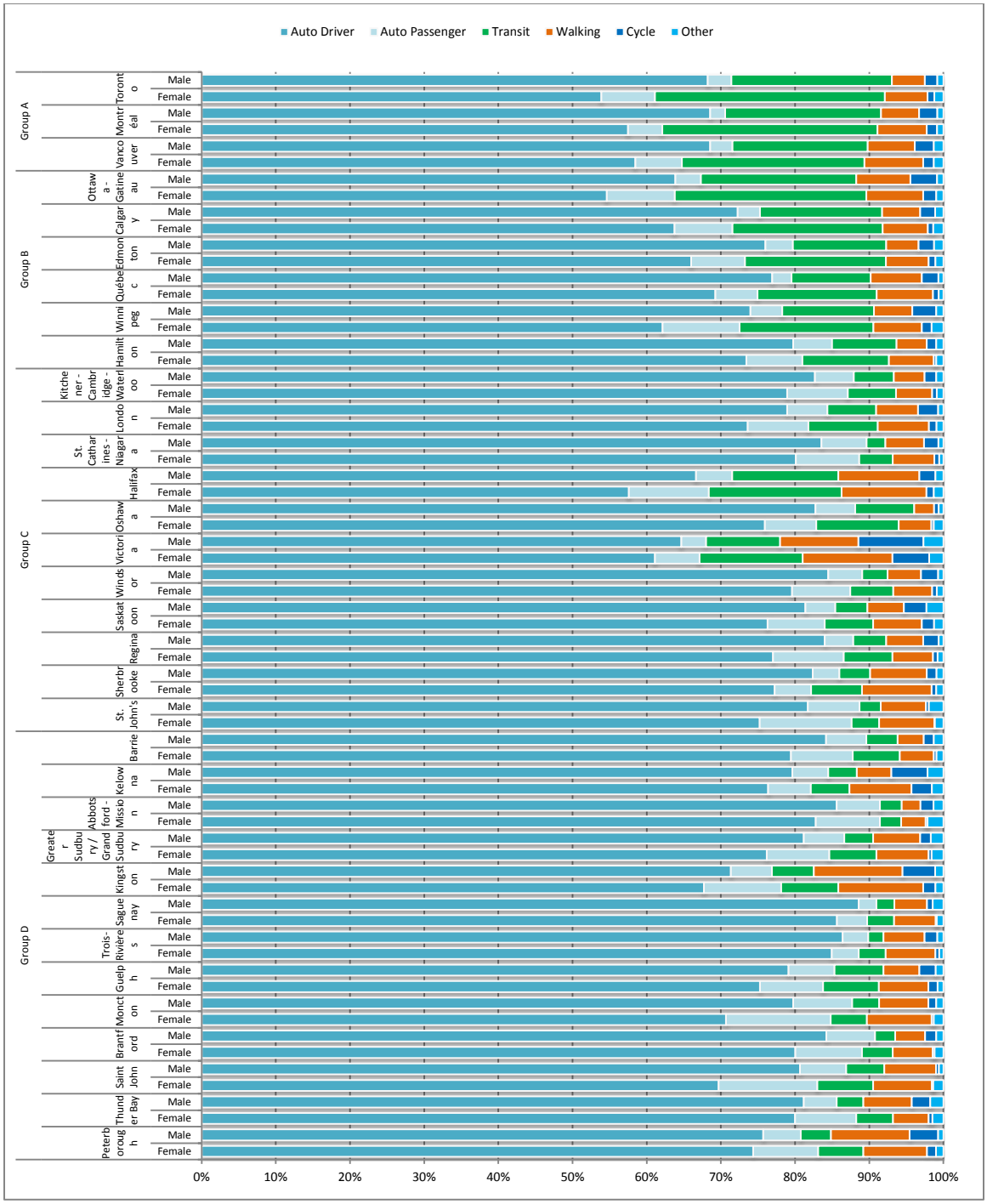
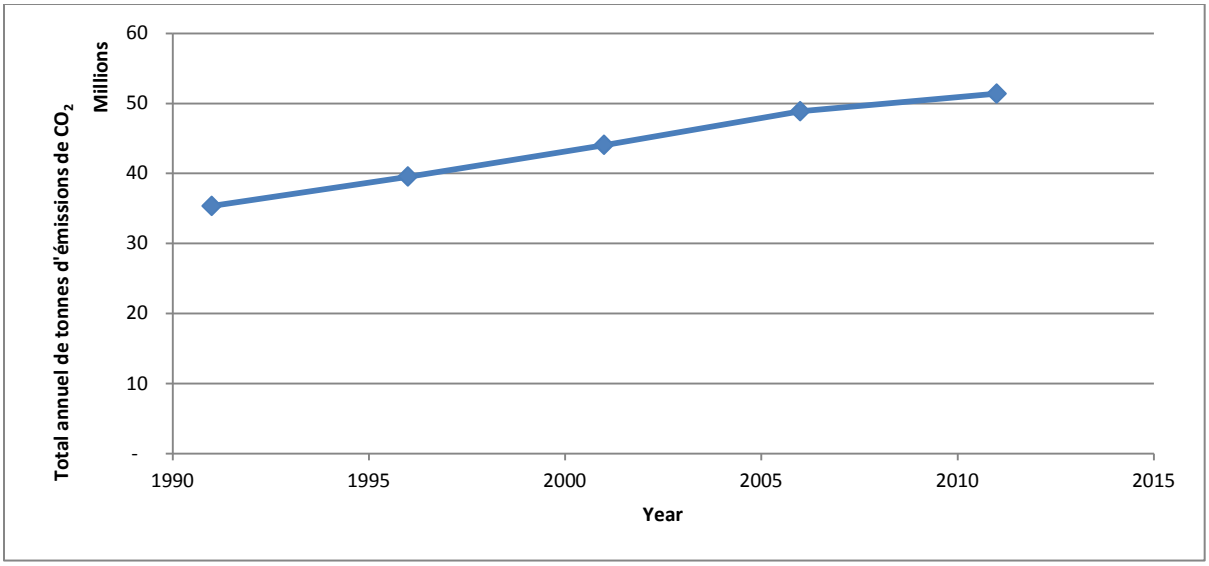


Tableau 5-21. Total des émissions de CO_2 attribuables aux transports (essence), 1991-2011



Source des données sur le carburant : The Kent Group Ltd., total annuel des ventes de détail d'essence.[20]

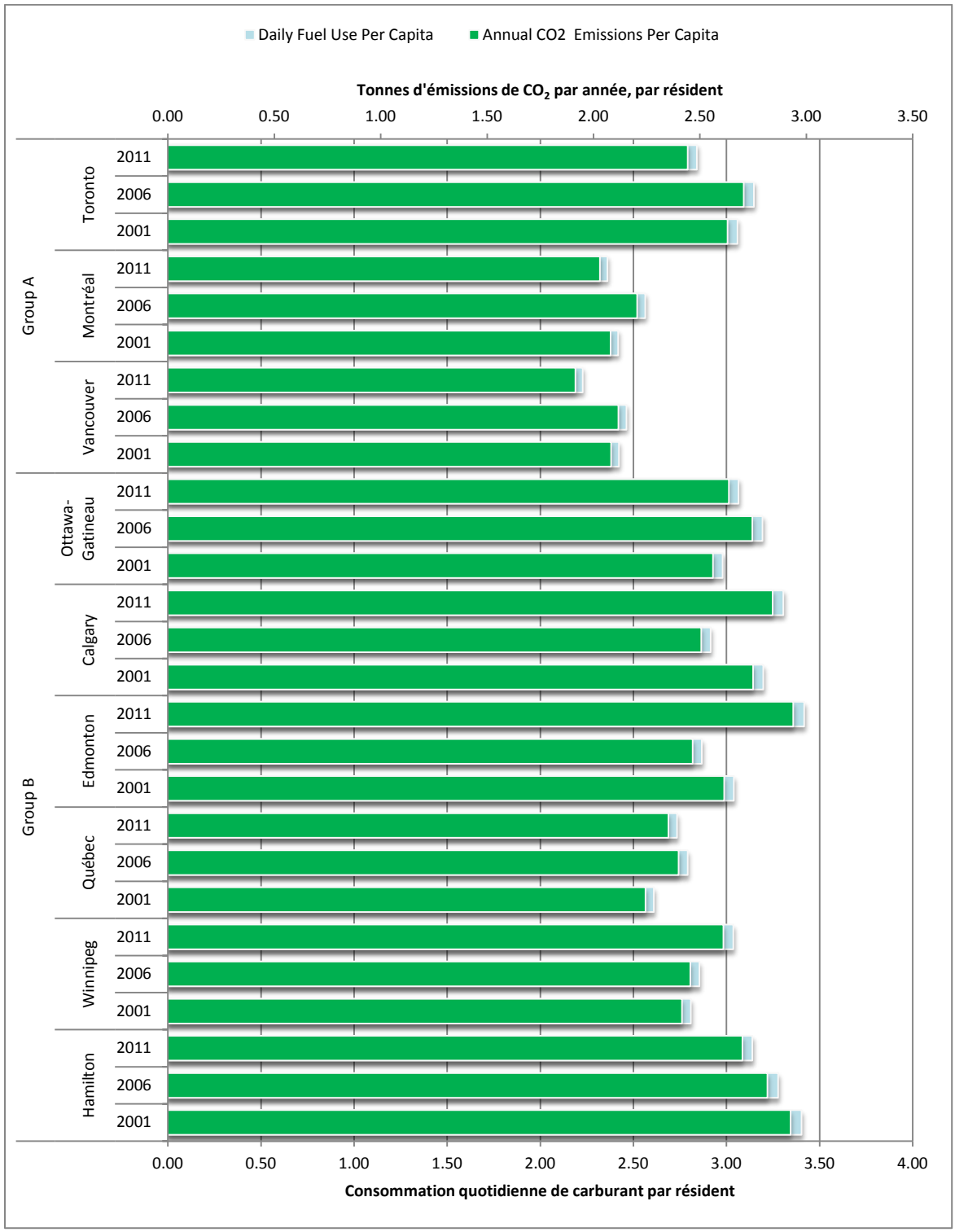
Le tableau 5-22 illustre l'évolution de la consommation quotidienne d'essence et des émissions de CO_2 par résident depuis 2001. Les émissions par résident (et la consommation d'essence) ont diminué dans les trois plus grandes RMR depuis 2006. Elles ont légèrement diminué à Ottawa-Gatineau, à Québec et à Hamilton, mais elles ont augmenté à Edmonton, à Winnipeg, mais surtout à Calgary. Les émissions par résident ont augmenté dans certaines RMR du groupe C, surtout à St. John's, Regina et Saskatoon, des régions qui ont toutes connu une forte croissance économique en 2011. Ces taux ont aussi augmenté dans d'autres RMR, mais ils ont diminué à London, Sherbrooke, mais surtout à Windsor. Parmi les RMR du groupe D, Abbotsford-Mission a connu une forte hausse de ce taux, et des hausses marquées ont aussi été enregistrées à Moncton, Peterborough, Grand Sudbury/Greater Sudbury et Kingston. Les taux ont diminué à Barrie, Kelowna, Guelph et Thunder Bay.

Pour la première fois, l'enquête ITU5 a recueilli des données sur la consommation de diesel.[21] Même si l'essence demeure la source d'énergie principale pour les véhicules légers, le diesel est le principal carburant utilisé pour les véhicules intermédiaires et lourds, notamment les véhicules commerciaux, les autobus scolaires, les véhicules de transport en commun et ainsi de suite. Le tableau 5-23 indique les émissions de CO_2 par résident attribuables au diesel en 2011. On peut constater qu'Abbotsford-Mission affiche le taux par résident le plus élevé, qui équivaut à presque le double des taux de toutes les autres RMR. Vient ensuite la région d'Edmonton, suivie par Grand Sudbury/Greater Sudbury, Kelowna, Regina, Saskatoon et Calgary. Ces taux élevés peuvent être attribuables à la structure économique de la région, mais aussi aux emplacements de ces RMR sur de grands corridors nationaux de transport par camion.

[20] Source du facteur de conversion de CO_2 : Transports Canada, Calculateur d'émissions liées au transport urbain (tiré du rapport de l'enquête ITU4 aux fins d'uniformité).

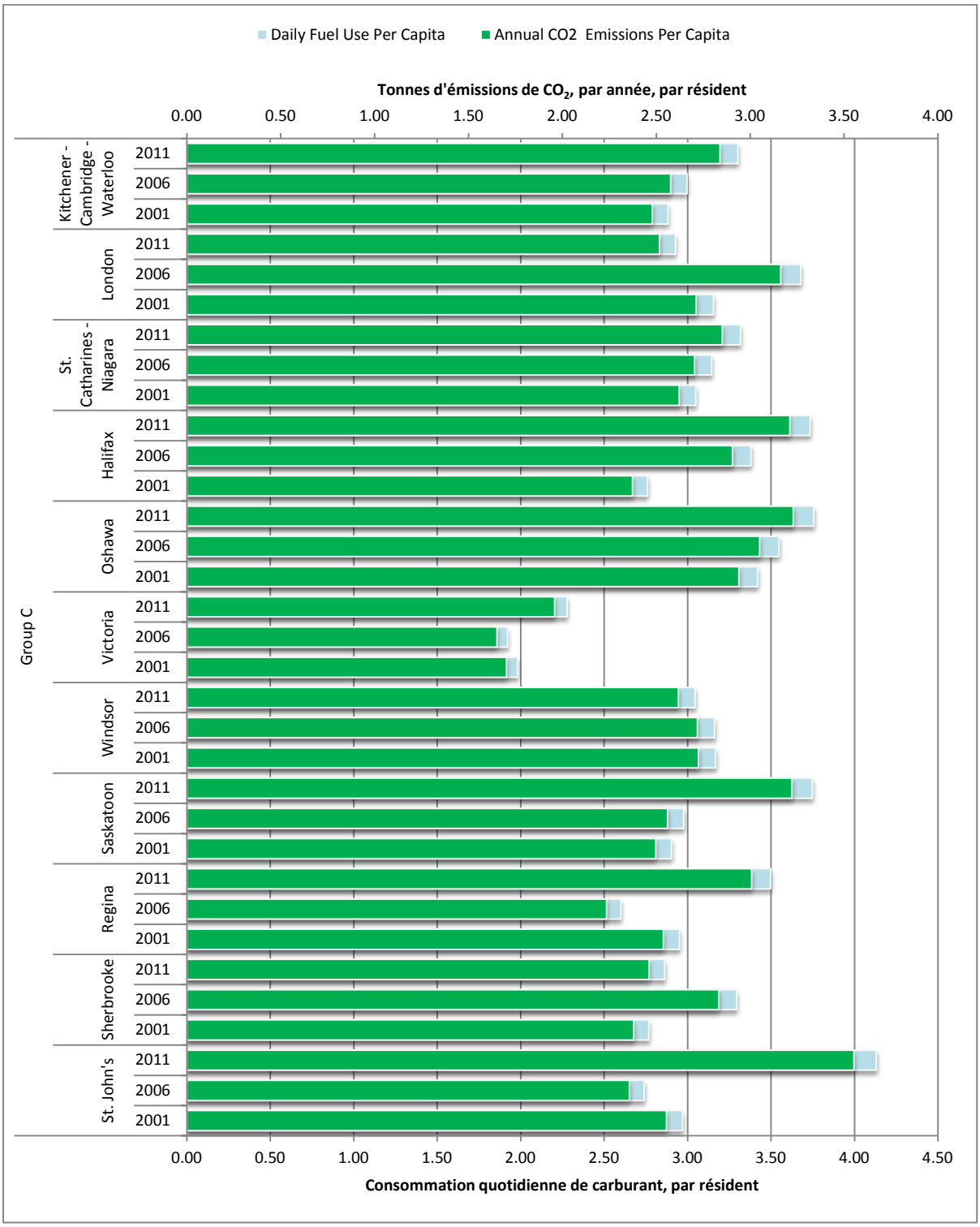
[21] Prévision de l'analyse sur les polluants atmosphériques; nouveaux indicateurs de la santé.

Tableau 5-22. Consommation quotidienne d'essence et émissions de CO_2 par année, par résident, 2001-2011



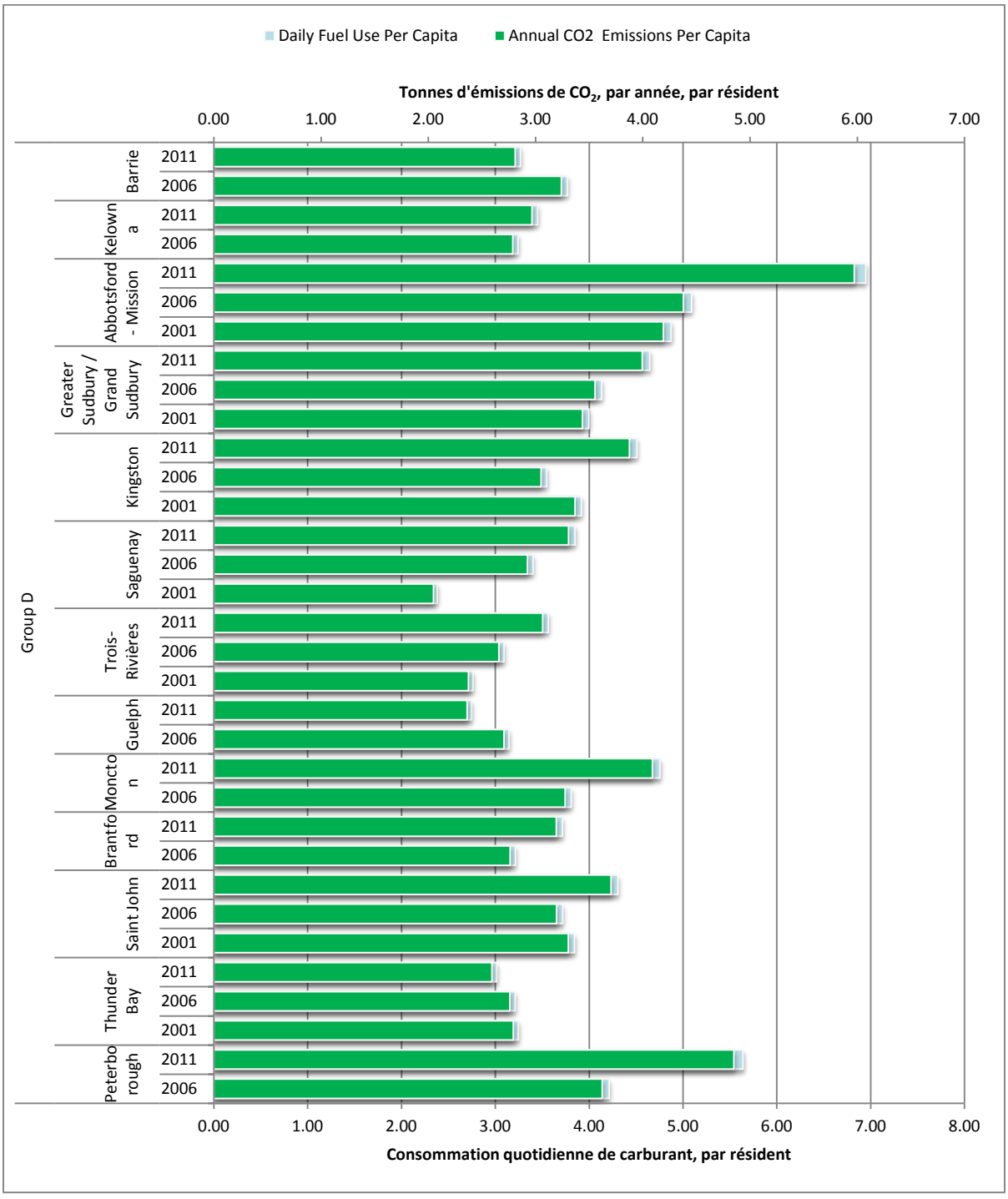
Source des données sur le carburant : The Kent Group Ltd., total annuel des ventes de détail d'essence.

Tableau 5-22. Consommation quotidienne d'essence et émissions de CO_2 par année, par résident, 2001-2011, *suite*



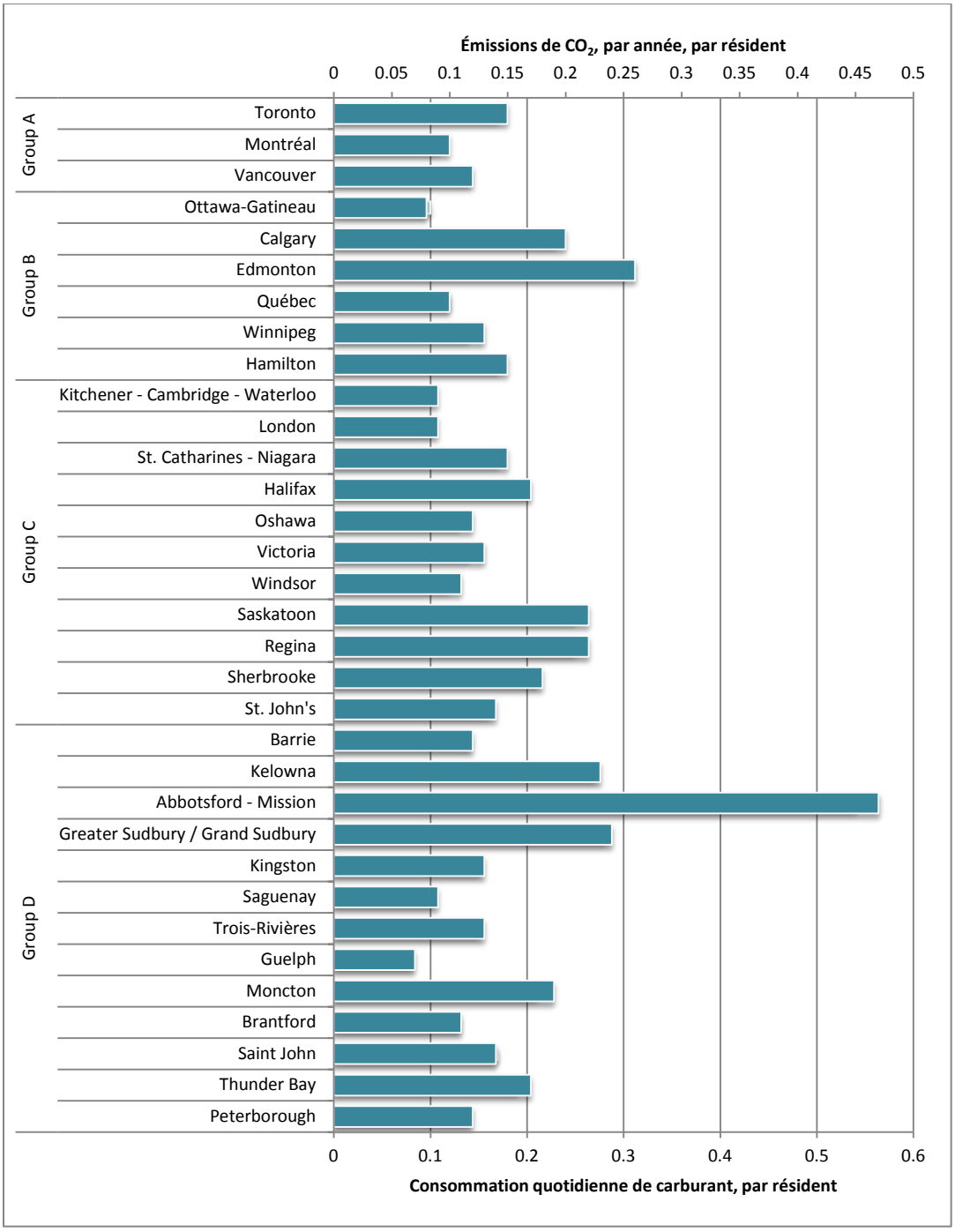
Source des données sur le carburant : The Kent Group Ltd., total annuel des ventes de détail d'essence.

Tableau 5-22. Consommation quotidienne d'essence et émissions de CO_2 par année, par résident, 2001-2011, *suite*



Source des données sur le carburant : The Kent Group Ltd., total annuel des ventes de détail d'essence.

Tableau 5-23. Consommation quotidienne de diesel et émissions de CO_2, par année, par résident, 2011



Source des données sur le carburant : The Kent Group Ltd., total annuel des ventes de détail de diesel.

6 TRANSPORT EN COMMUN

6.1 DEMANDE DE TRANSPORT EN COMMUN

6.1.1 Achalandage annuel du transport en commun

L'Association canadienne du transport urbain (ACTU) recueille des données auprès de ses membres sur l'achalandage annuel du transport en commun. Ces données permettent une évaluation pancanadienne uniforme de la demande de transport en commun. Pour l'enquête ITU5, l'ACTU a fourni les données de 2011 sur l'achalandage qui avaient été recueillies auprès des administrations de transport en commun membres de l'Association, lesquelles données portent sur 31 RMR. Les données des administrations de transport en commun pour les deux autres RMR – Saguenay et Trois-Rivières – ont été fournies par le ministère des Transports du Québec. Ces données ont ensuite été cumulées pour chaque RMR. Veuillez noter que les données sur l'achalandage de GO Transit (services d'autobus et de train léger du la région du Grand Toronto et de Hamilton) ont été incluses et ont été réparties dans chaque RMR conformément aux données sur les origines et destinations fournies dans les récentes enquêtes de GO Transit. Pour certaines RMR, les données reflètent la somme de deux ou plusieurs administrations de transport en commun, et les données ne permettent pas l'identification de chevauchements potentiels entre les réseaux de transport en commun.

Le tableau 6-1 présente le sommaire de l'achalandage annuel du transport en commun pour les RMR, de 1996 à 2011. Presque toutes les RMR ont réalisé des gains sur le plan de l'achalandage. Dans certains cas, ces tendances sont continues et à long terme. Les gains sont particulièrement marqués pour la période de cinq ans de 2006 à 2011 pour Oshawa (110 %, y compris GO Transit), Kelowna (54 %), Moncton (49 %), Abbotsford-Mission (47 %), Kitchener-Cambridge-Waterloo (45 %), ainsi que Vancouver et Edmonton (40 %). En ce qui concerne les trois RMR qui ont réalisé des pertes d'achalandage, veuillez noter que les réductions à St. John's et Halifax peuvent refléter les grèves prolongées du transport en commun pendant la période visée de 2011, et les réductions à Regina reflètent la mise en place d'un nouveau système de comptage des passagers.

Le tableau 6-2 présente le sommaire de l'évolution en pourcentage de l'achalandage sur plusieurs années.

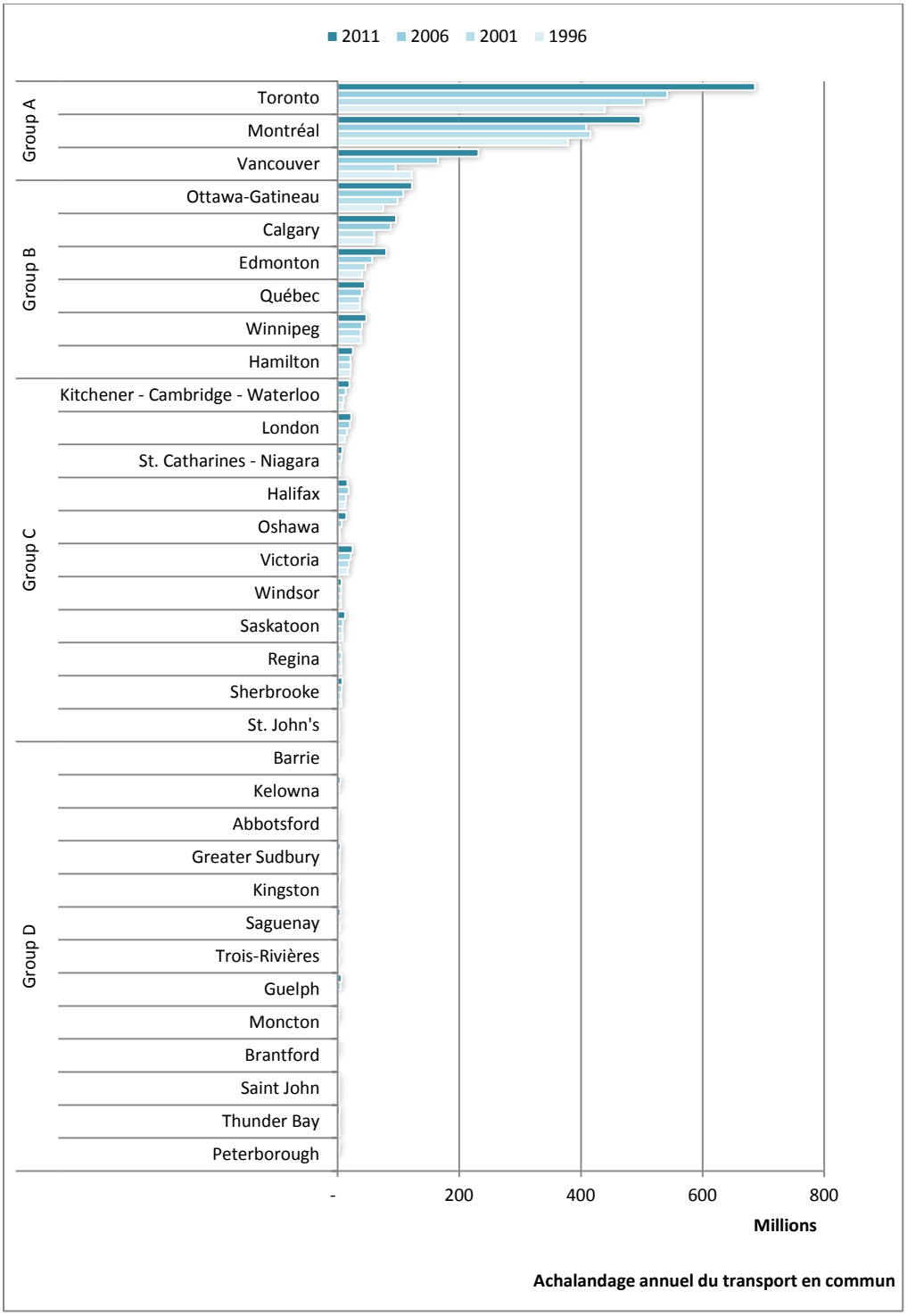
6.1.2 Achalandage par résident

Le tableau 6-3 indique l'achalandage annuel par résident du transport en commun de 1996 à 2011, et le tableau 6-4 présente l'évolution en pourcentage pour chaque période de cinq ans. Montréal conserve le taux d'achalandage le plus élevé par résident, soit 143 déplacements par personne par année, et Toronto suit de près avec 136 déplacements par personne par année, puis Ottawa-Gatineau avec 116 déplacements par personne par année. Presque toutes les RMR ont enregistré une hausse des taux par résident. Oshawa a enregistré la plus forte hausse en pourcentage entre 2006 et 2011, soit 98 % (une fois de plus, ces données comprennent GO Transit). Viennent ensuite Edmonton (45 %), Kelowna (42 %), Abbotsford-Mission (40 %), Kitchener-Cambridge-Waterloo (38 %), Windsor (36 %), Moncton (35 %) et Thunder Bay (30 %).

6.1.3 Part modale du transport en commun pour les déplacements domicile-travail

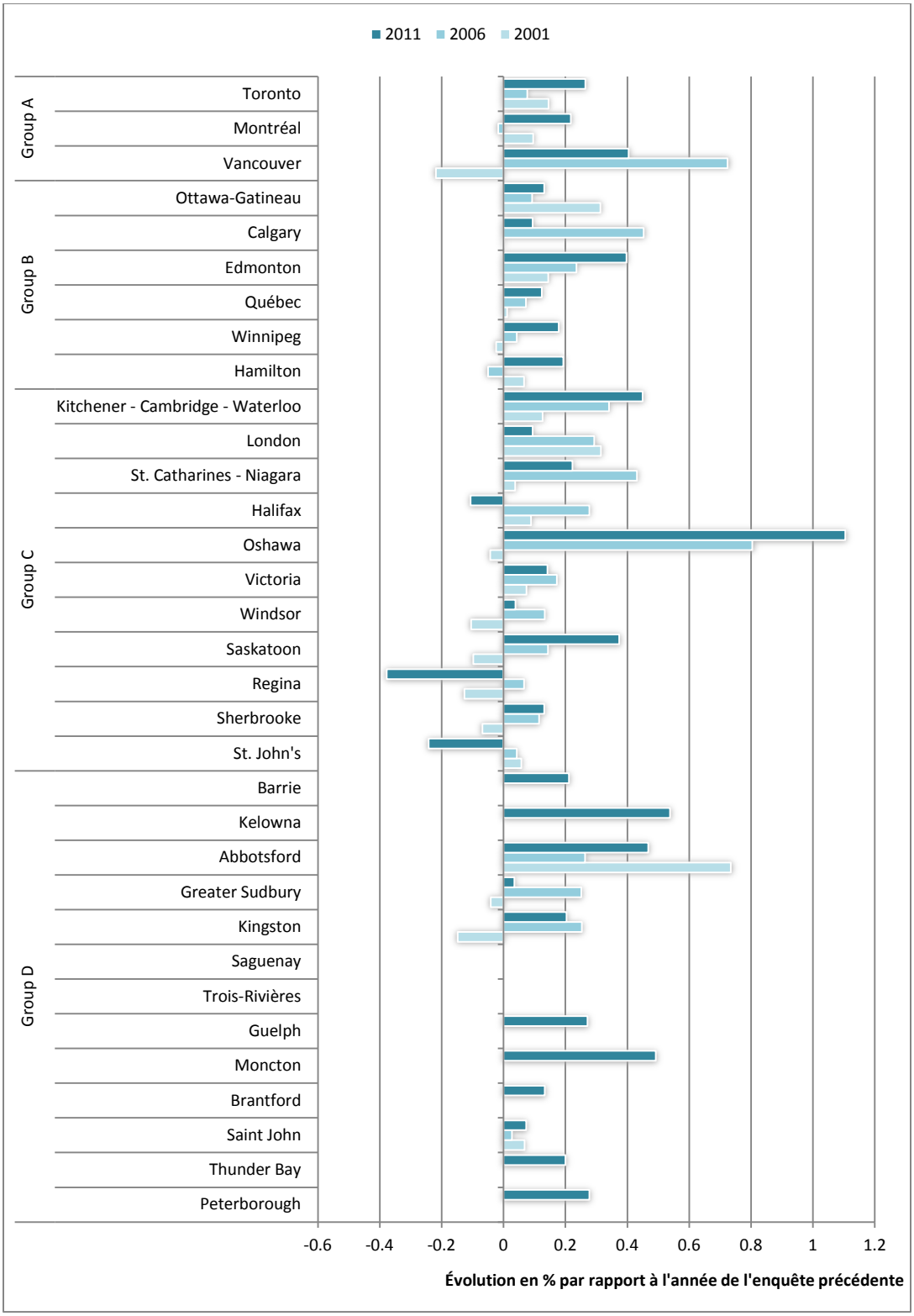
Le tableau 6-5 présente la part modale du transport en commun pour les déplacements domicile-travail d'après les données de l'ENM, pour la période de 1996 à 2011. Le tableau 6-6 illustre l'évolution en pourcentage pour chaque période de cinq ans. Toronto et Montréal affichent les plus grandes parts modales de transport en commun en 2011, soit 24 % et 23 % respectivement. Viennent ensuite Vancouver à 21 % et Ottawa-Gatineau à 20 %. Kelowna et Peterborough affichent les plus fortes hausses proportionnelles de 2006 à 2011, soit 41 % et 40 % respectivement. D'autres RMR ont aussi connu une forte croissance en pourcentage, notamment Vancouver, Saskatoon et Kingston (25 %), Edmonton (24 %) et St. Catharines-Niagara (22 %).

Tableau 6-1. Achalandage annuel du transport en commun, 1996-2011



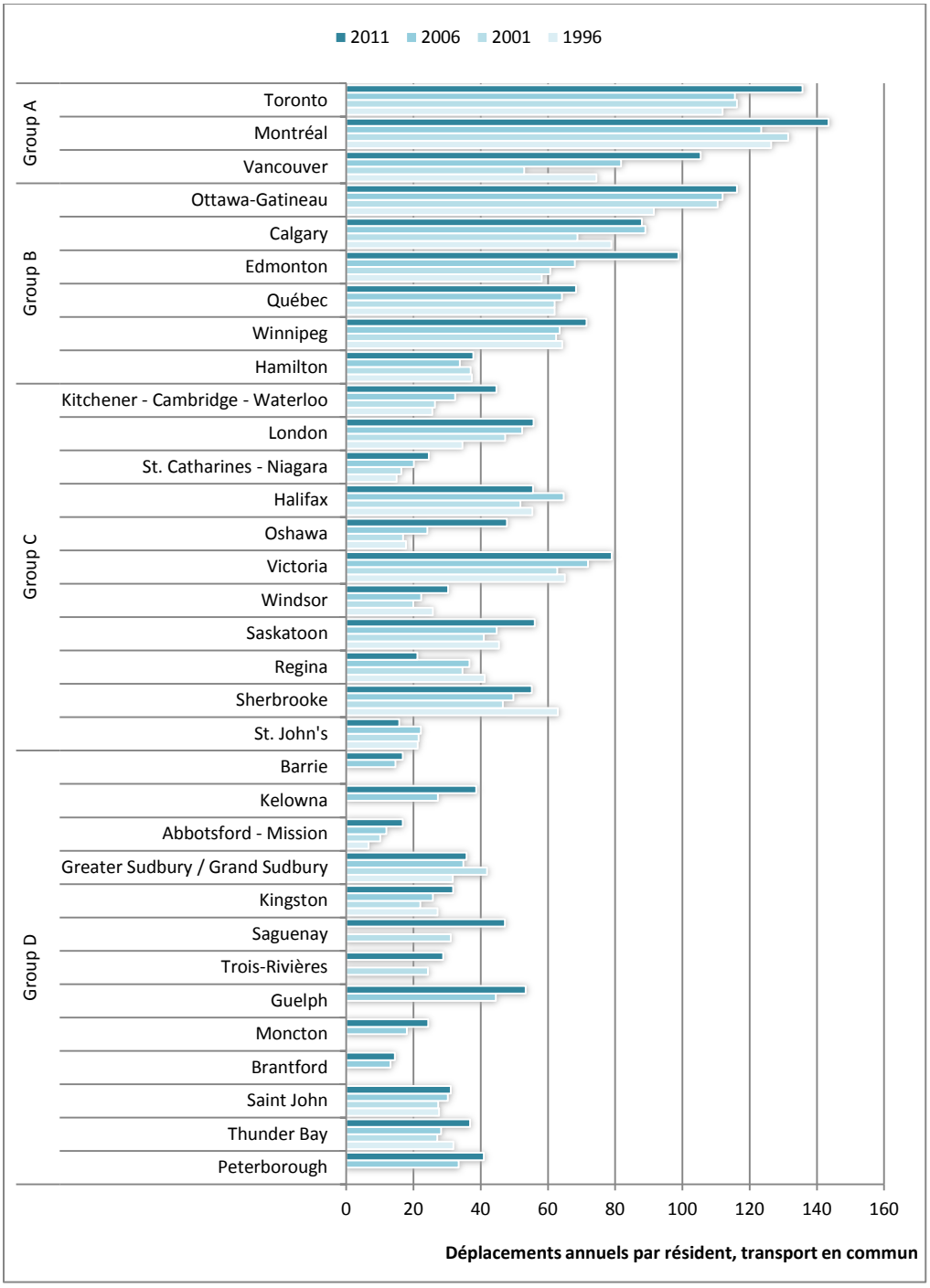
Source : Association canadienne du transport urbain, sauf pour Saguenay et Trois-Rivières, dont les données ont été fournies par le ministère des Transports du Québec. Les données d'Oshawa reposent sur les données du transport en commun de la région de Durham et sur les données de la part modale de GO Transit. Veuillez noter que Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 1996 et en 2001.

Tableau 6-2. Évolution en pourcentage de l'achalandage annuel, 1996-2011



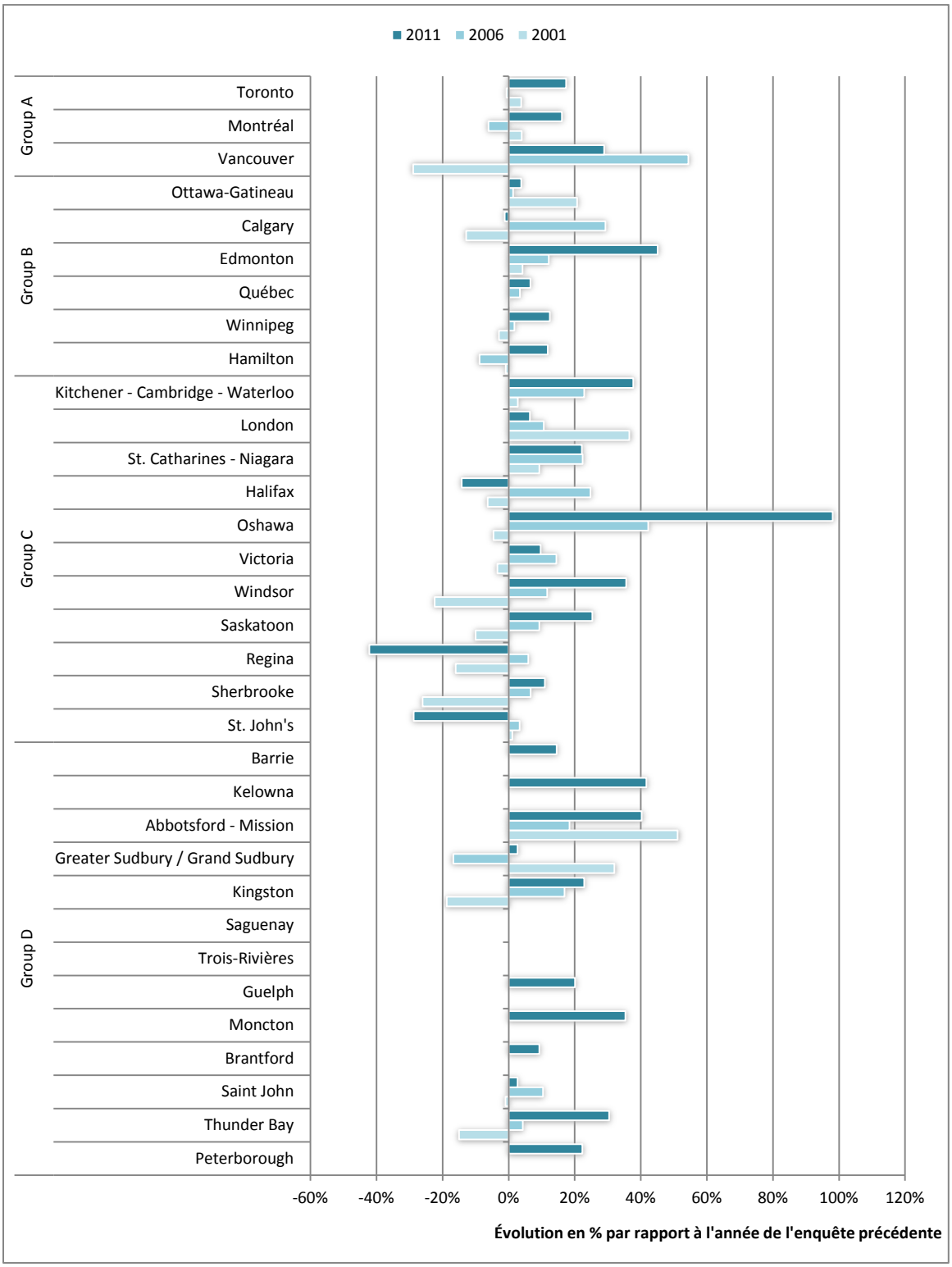
Veuillez noter que Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 1996 et en 2001.

Tableau 6-3. Déplacements annuels par résident, transport en commun, 1996-2011



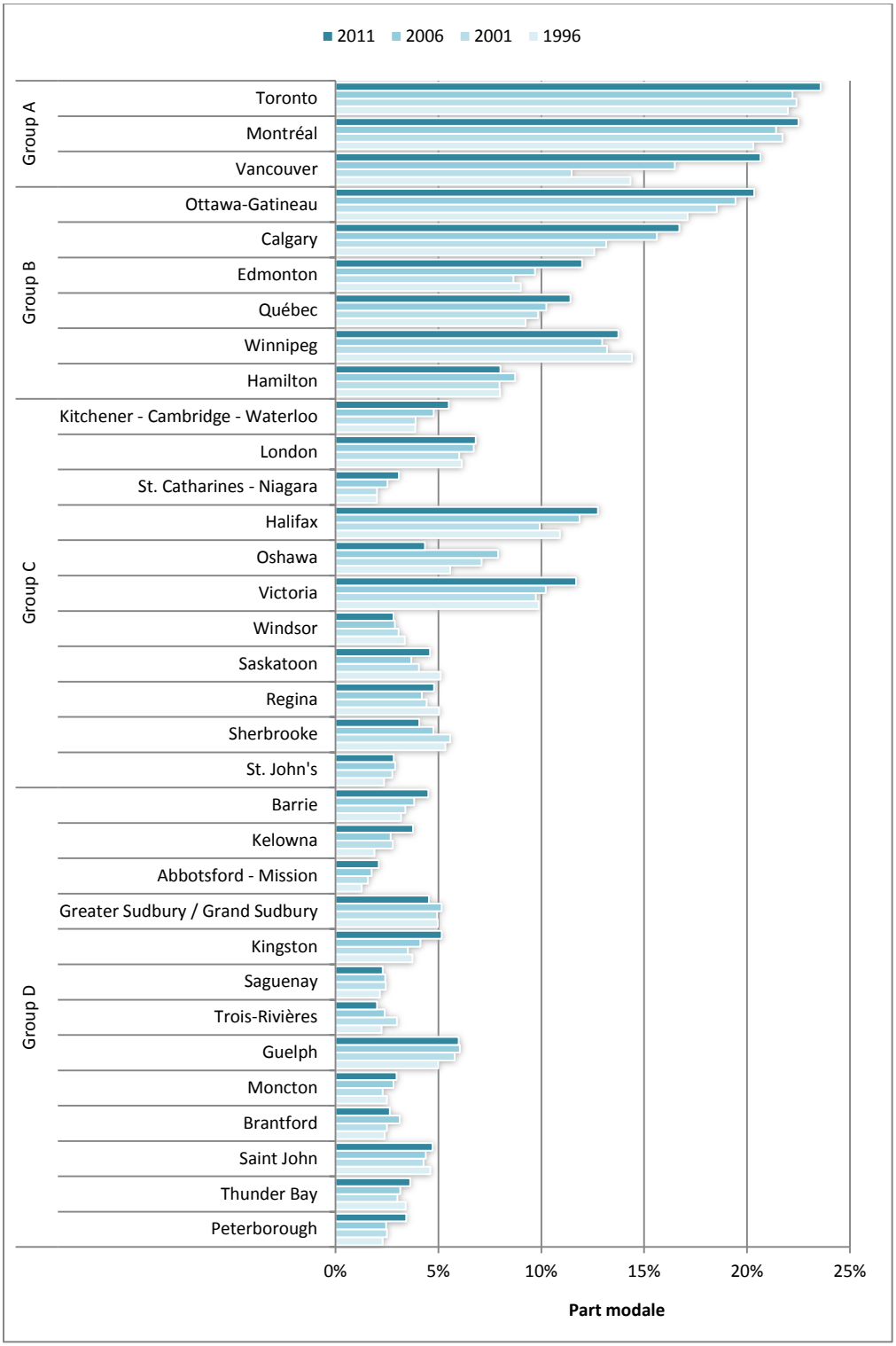
Source : Association canadienne du transport urbain, sauf pour Saguenay et Trois-Rivières, dont les données ont été fournies par le ministère des Transports du Québec. Les données d'Oshawa reposent sur les données du transport en commun de la région de Durham et sur les données de la part modale de GO Transit. Veuillez noter que Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 1996 et en 2001.

Tableau 6-4. Évolution en pourcentage des déplacements annuels par résident, transport en commun, 1996-2011



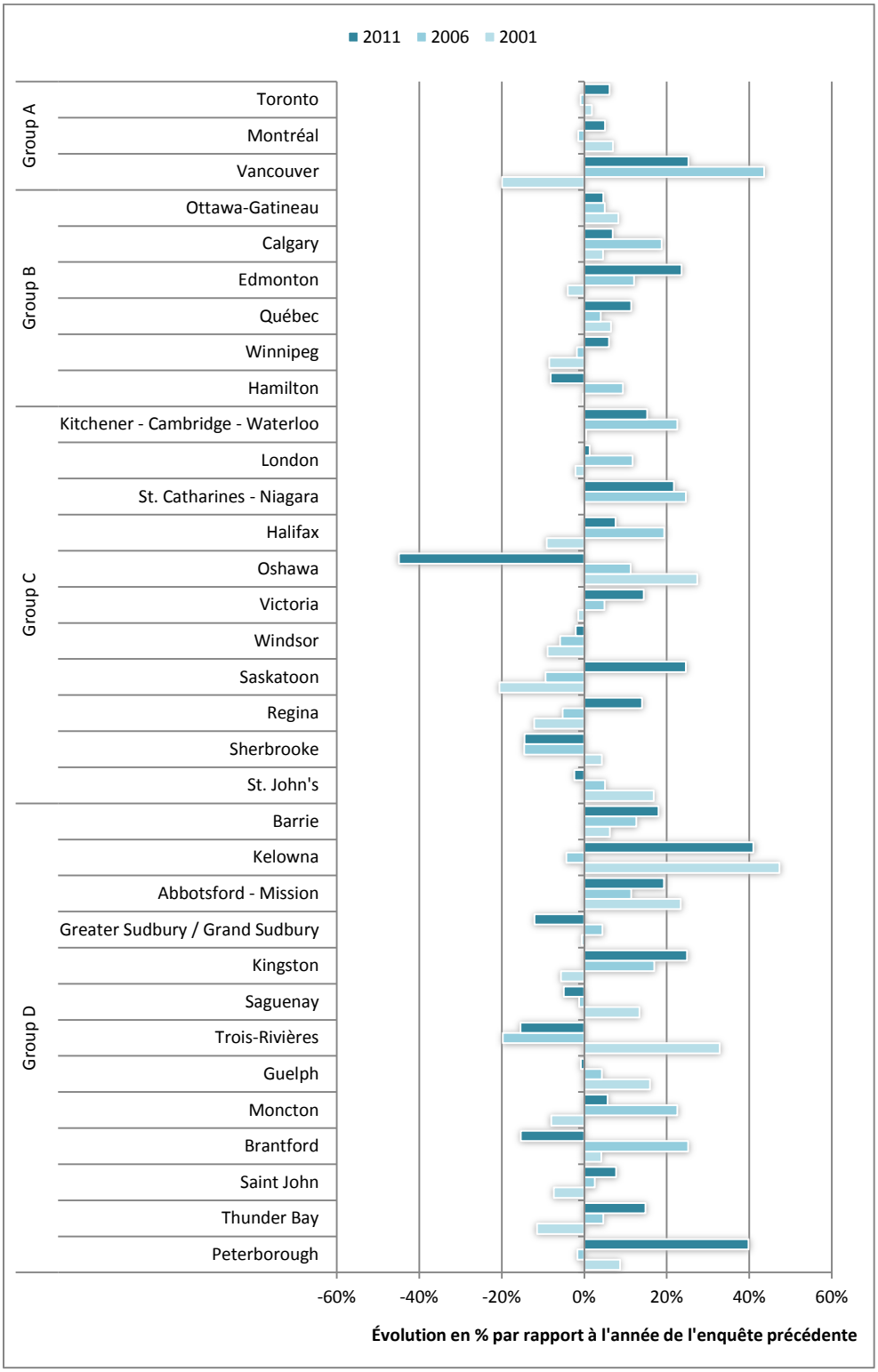
Veuillez noter que Barrie, Brantford, Guelph, Kelowna, Moncton et Peterborough n'étaient pas des RMR en 1996 et en 2001.

Tableau 6-5. Part modale du transport en commun pour les déplacements domicile-travail, 1996-2011



Source : Statistique Canada.

Tableau 6-6. Évolution en pourcentage de la part modale du transport en commun pour les déplacements domicile-travail, 1996-2011



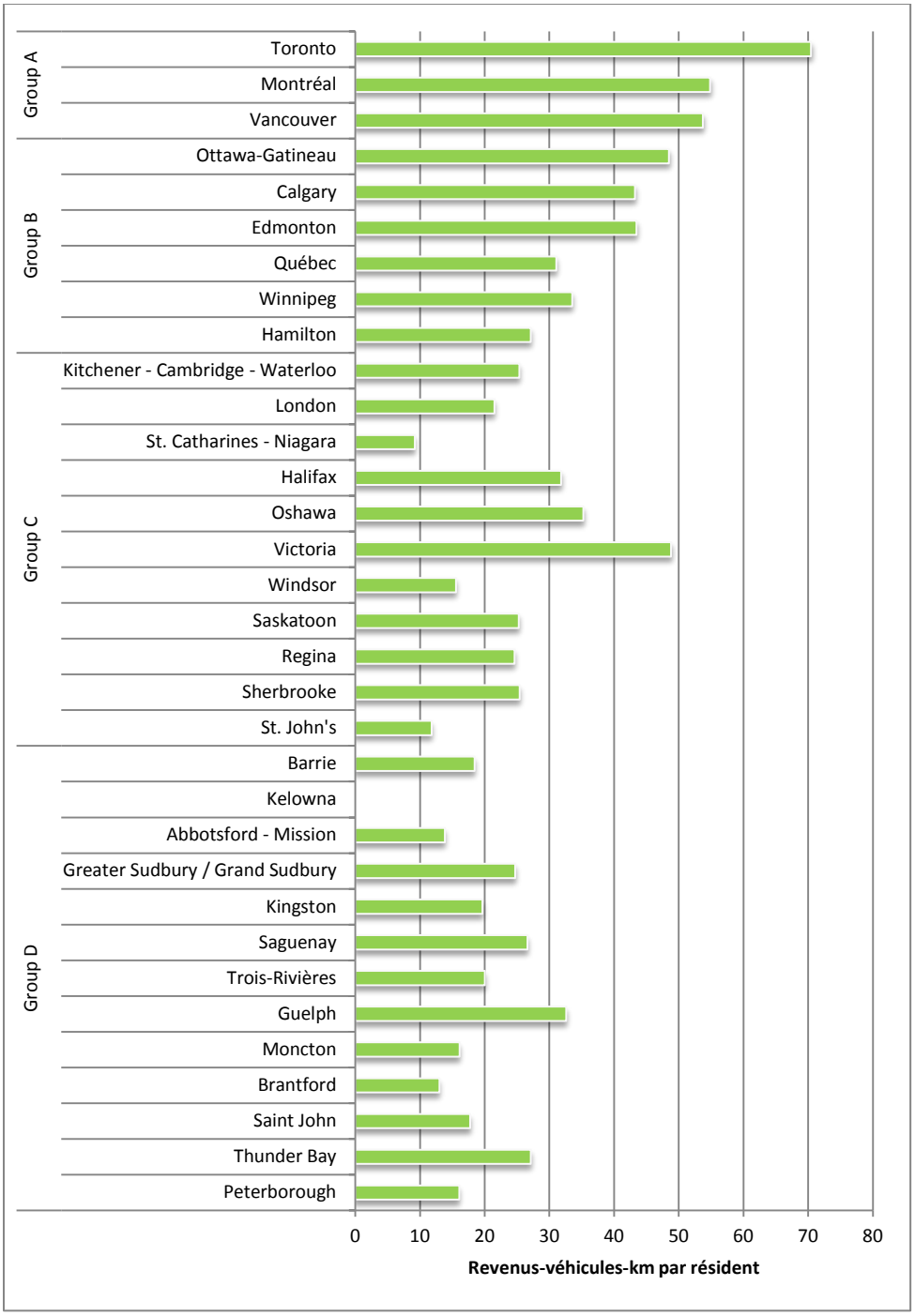
6.2 OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

L'accessibilité aux services de transport en commun, c'est-à-dire l'« offre » de transport en commun, est un indicateur important de l'engagement de la région urbaine en matière de transport en commun. Pour la première fois, l'enquête ITU5 mesure l'offre de transport en commun : les enquêtes ITU précédentes demandaient aux répondants des RMR d'indiquer les sièges-kilomètres du transport en commun, qui étaient alors mesurés par résident. Bien que cette mesure soit utile, de nombreuses RMR ont de la difficulté à fournir ces données. Il a donc été décidé d'utiliser deux indicateurs de l'offre qui sont plus facilement accessibles et qui ont été fournis par l'ACTU, qui a utilisé les données qu'elle recueille auprès de ses membres. Ces indicateurs sont les véhicules-kilomètres commerciaux et les véhicules-heures commerciaux. Le terme « commerciaux » s'entend de l'utilisation des véhicules de transport en commun qui sont en service actif pour les clients payants (revenus), contrairement à ceux qui sont à l'entretien, etc. Ces deux indicateurs mesurent le niveau de service fourni par les administrations de transport en commun, et ce, à l'aide de termes significatifs pour l'industrie. Ils tiennent compte tant de l'offre spatiale que de l'offre temporelle de transport en commun. Le principe des « véhicules » est peut-être moins précis que celui des « sièges », mais les deux indicateurs reposant sur les véhicules utilisent des termes qui sont significatifs pour l'industrie et qui sont plus faciles à obtenir. Les données applicables aux trois RMR non membres ont été directement obtenues auprès de l'administration concernée.

Le tableau 6-7 présente le sommaire des véhicules-kilomètres commerciaux annuels par résident pour 2011. Toronto affiche la plus grande offre par résident, soit 61,1 véhicules-kilomètres commerciaux par résident. Viennent ensuite Montréal à 54,9 et Vancouver à 53,7 véhicules-kilomètres commerciaux par résident, puis Victoria et Ottawa-Gatineau avec des niveaux de service de 48,8 et de 48,5 véhicules-kilomètres commerciaux par résident, respectivement.

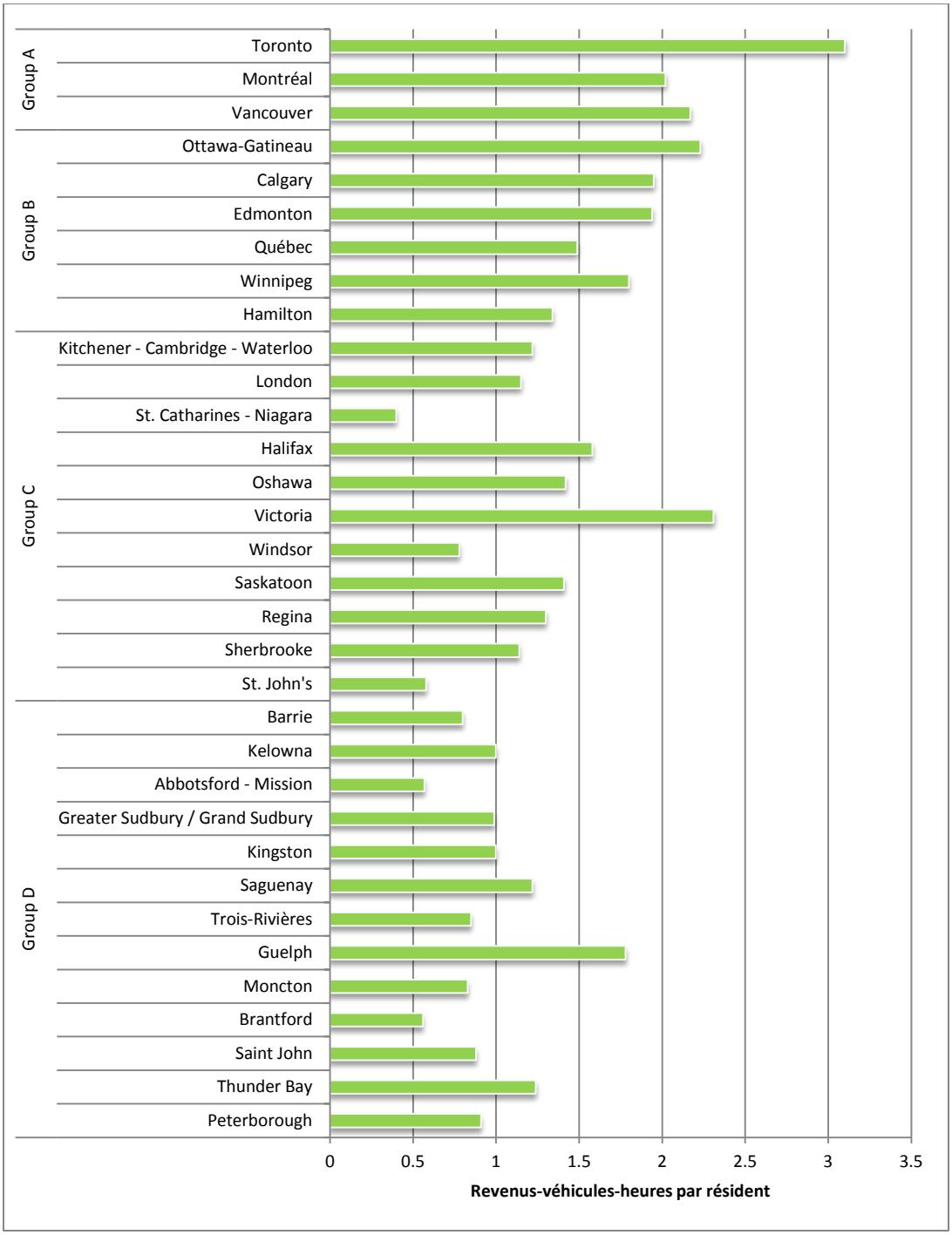
Le tableau 6-8 présente les véhicules-heures commerciaux par résident pour 2011. Toronto offre une fois de plus la plus grande offre temporelle, soit 2,74 véhicules-heures commerciaux par résident. Viennent ensuite Victoria à 2,31, Ottawa-Gatineau à 2,23, Vancouver à 2,17 et Montréal à 2,02 véhicules-heures commerciaux par résident.

Tableau 6-7. Revenus – véhicules-kilomètres annuels par résident, 2011



Source : Association canadienne du transport urbain, sauf pour Saguenay et Trois-Rivières, dont les données ont été fournies par le ministère des Transports du Québec.

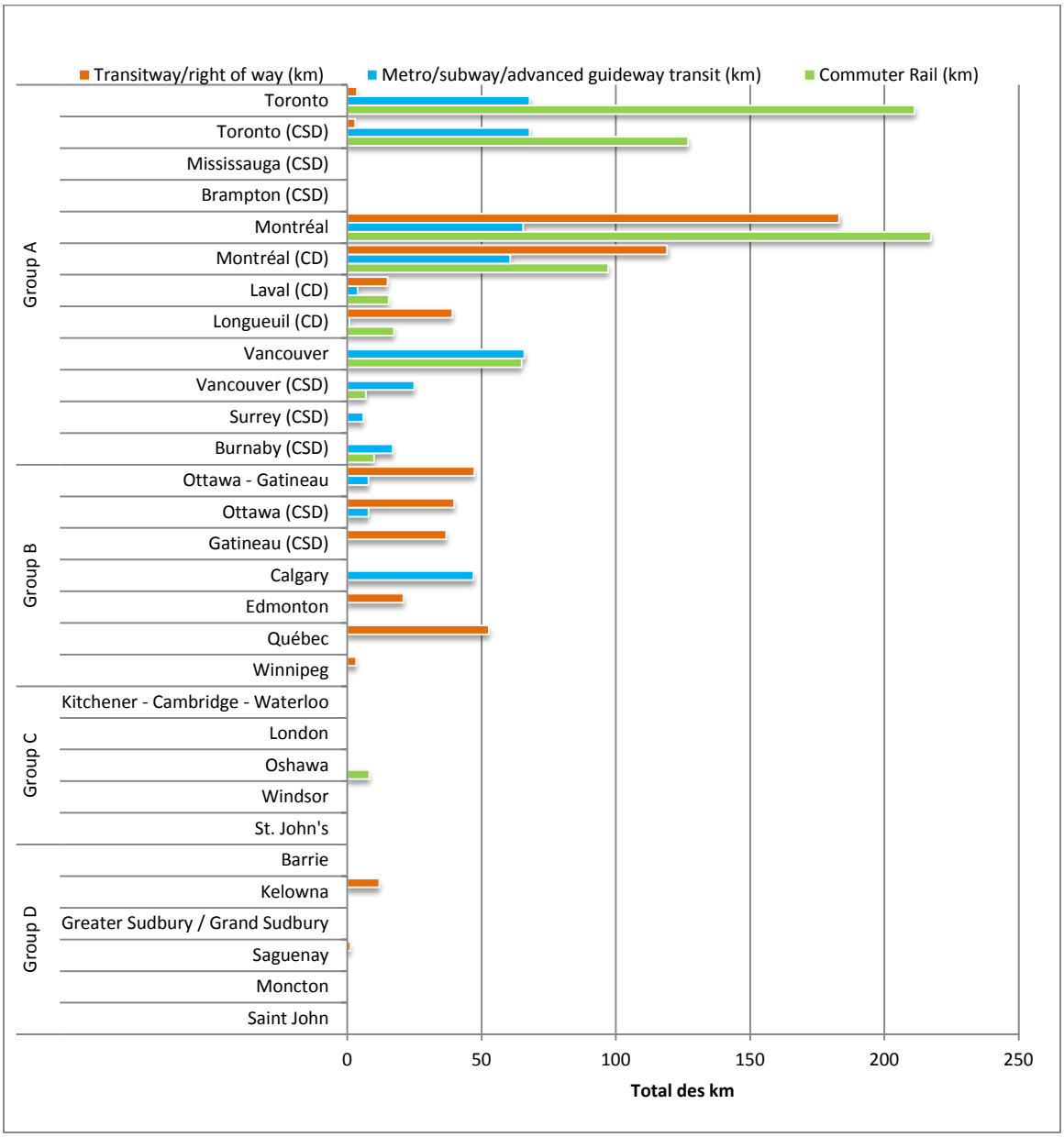
Tableau 6-8.Revenus – véhicules-heures annuels par résident, 2011



Source : Association canadienne du transport urbain, sauf pour Saguenay et Trois-Rivières, dont les données ont été fournies par le ministère des Transports du Québec.

Le tableau 6-9 et le tableau 6-10 présentent l'offre de transport en commun de niveau supérieur, répartie en fonction de trois technologies/modes : les rues réservées au transport en commun (services de rapibus ou de train léger qui sont offerts dans des emprises à usage exclusif ou non exclusif, par exemple des voies réservées aux autobus), le réseau de transport rapide sur rail (métro ou transport ferroviaire automatique), ainsi que le train de banlieue. Le tableau 6-9 indique le total des kilomètres pour chaque type d'installation.

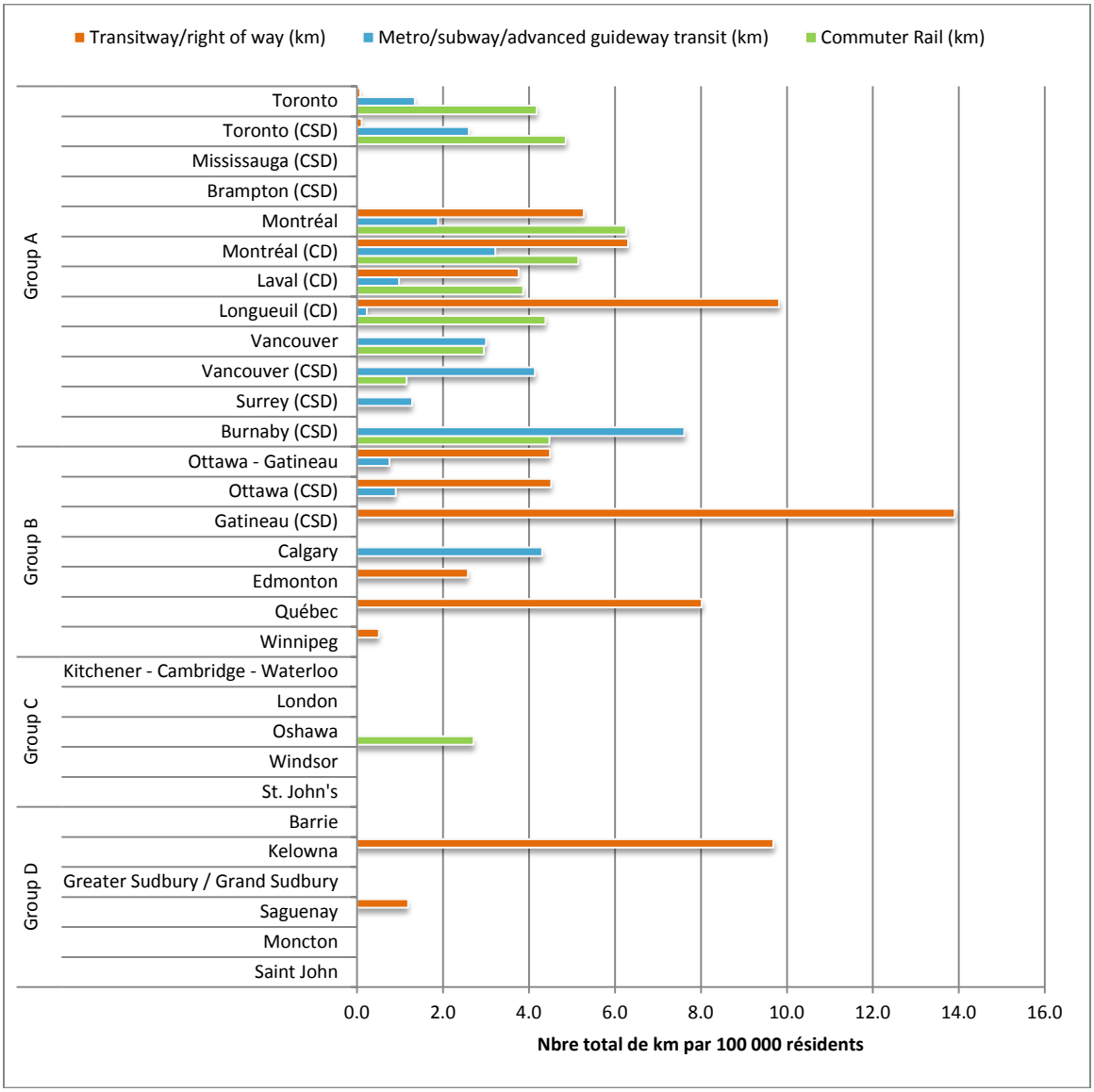
Tableau 6-9. Offre de services de transport en commun de niveau supérieur, total des kilomètres par type d'installation



On peut constater que différents types de service sont offerts dans plusieurs régions urbaines : les RMR de Toronto et de Montréal offrent les trois types de service, la RMR de Vancouver offre des services de transport ferroviaire automatique et de train de banlieue, et à Ottawa-Gatineau, la ville d'Ottawa offre des services de rapibus et de transport ferroviaire automatique et la ville de Gatineau a aménagé des voies réservées aux autobus.[22]

Le tableau 6-10 indique l'offre des trois types de services en termes de kilomètres par 100 000 résidents.[23]

Tableau 6-10. Offre de transport en commun de niveau supérieur, kilomètres par 100 000 résidents



[22] Le service Rapibus de Gatineau est offert depuis 2013; il n'est donc pas inclus dans ces calculs.

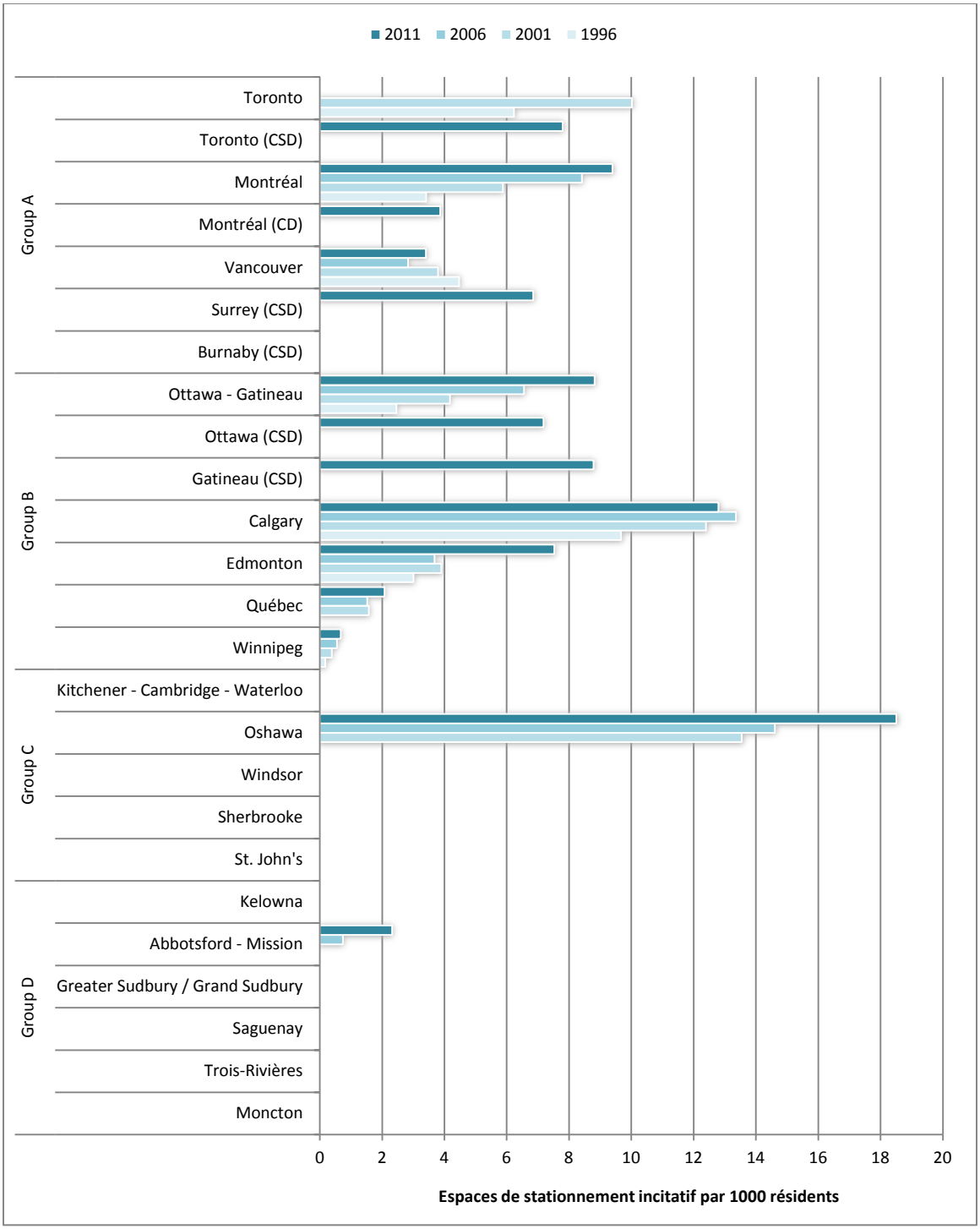
[23] Les valeurs seraient trop faibles si elles étaient présentées par résident.

La ville Gatineau affiche le taux le plus élevé en ce qui concerne les voies réservées au transport en commun (c'est-à-dire les voies réservées aux autobus), soit 13,9 kilomètres par 100 000 résidents (le taux le plus élevé parmi tous les types d'installations); elle est suivie par Longueuil à 9,8 kilomètres par 100 000 résidents, Kelowna à 9,7 kilomètres par 100 000 résidents et Québec à 8,0 kilomètres par 100 000 résidents. La ville de Burnaby affiche le taux le plus élevé de services de transport ferroviaire automatique, soit 7,6 kilomètres par 100 000 résidents; elle est suivie par la ville de Calgary à 4,3 kilomètres par 100 000 résidents. Enfin, la RMR de Montréal RMR affiche le taux le plus élevé de services de train de banlieue, soit 6,3 kilomètres par 100 000 résidents, la ville de Montréal ayant un taux de 5,2 kilomètres par 100 000 résidents, suivie par la ville de Toronto à 4,9 kilomètres par 100 000 résidents.

6.3 STATIONNEMENT INCITATIF

De nombreuses régions urbaines ont aménagé des terrains de stationnement incitatif afin d'attirer les conducteurs qui, sinon, utiliseraient leur véhicule pour la totalité de leur trajet. Ces stationnements sont situés à des emplacements stratégiques qui correspondent à des points d'interception à proximité des résidences. Par conséquent, l'élargissement de l'offre de stationnements incitatifs pourrait favoriser la croissance de l'achalandage du transport en commun à mesure que la région urbaine se développe. Le tableau 6-11 illustre l'évolution des espaces de stationnement incitatif par 1000 résidents dans les RUE depuis 1996. Veuillez noter que les taux estimés pour 2006 et les années antérieures reposent sur les limites des RUE de 2006, tandis que les limites des RUE de 2011 ont été utilisées pour 2011. On peut constater que l'offre de stationnement incitatif par résident a augmenté dans la plupart des RMR ayant fourni des données, une croissance marquée ayant été signalée à Oshawa et à Edmonton. À Calgary, le nombre d'espaces de stationnement incitatif a augmenté, mais à un rythme moindre que la croissance démographique.

Tableau 6-11. Espaces de stationnement incitatif par 1000 résidents, 1996-2011



7 TRANSPORT ACTIF

7.1 DEMANDE DE TRANSPORT PIÉTONNIER ET CYCLABLE

Les déplacements domicile-travail sont un important indicateur du transport actif (vélo et marche). Le tableau 7-1 illustre l'évolution de la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail de 2001 à 2011 d'après l'ENM, l'évolution absolue en cinq ans étant illustrée dans le tableau 7-2. On peut constater que la ville de Victoria conserve la part modale la plus élevée, soit 6,2 % de tous les déplacements domicile-travail, suivie par Kelowna à 2,9 %, Ottawa-Gatineau à 2,2 %, Kingston et Saskatoon à 2,1 % et Winnipeg à 2,0 %. Kelowna a réalisé les gains les plus grands de 2006 à 2011, soit 0,8 %, suivie par Victoria à 0,6 %. Les trois plus grandes RMR ont toutes connu une hausse de la part modale du vélo. En 2011, cette part modale était de 1,1 % à Toronto, de 1,7 % à Montréal et de 1,9 % à Vancouver. De plus, à peine plus de la moitié des RMR n'ont observé aucun changement ou ont observé une diminution de la part modale du vélo. Les RMR de Guelph (diminution de 0,9 % de la part modale en termes absolus) et de Peterborough (diminution de 0,7 %) sont les RMR dans lesquelles les changements sont les plus marqués.

Le tableau 7-3 illustre l'évolution de la part modale de la marche pour les déplacements domicile-travail de 2001 à 2011 d'après l'ENM. En général, la part modale de la marche est plus élevée que celle du vélo. On peut constater que Victoria (10,6 %), Kingston (8,8 %), Halifax (8,7 %) et Peterborough (7,0 %) affichent les parts modales de la marche les plus grandes. Abbotsford-Mission affiche la part modale la plus faible, soit 3,3 %, suivie par Windsor à 3,7 %, ainsi que Saguenay et Edmonton à 4,4 %.

Dans l'ensemble, la part modale de la marche a diminué dans 24 RMR. Comme le démontre le tableau 7-4, les plus grandes diminutions en termes absolus sont celles observées à Moncton (diminution de 1,7 %) et à Halifax (diminution de 1,4 %). D'autre part, la part modale d'Oshawa en termes absolus a augmenté de 1,3 %, celle de Barrie, de 0,9 % et celle de Vancouver de 0,5 %.[24]

Quel est le bilan global du transport actif? Le tableau 7-5 illustre l'évolution des parts modales combinées de la marche et du vélo. On peut constater que Victoria affiche la part modale la plus élevée, soit 16,8 %, suivie par Kingston (10,9 %), Halifax (9,9 %), ainsi que Vancouver, Ottawa-Gatineau et Peterborough (8,7 %). Depuis 2006, les parts modales du transport actif n'ont augmenté que dans sept RMR : Victoria, Vancouver, Kelowna, St. Catharines-Niagara, Barrie, Oshawa et Abbotsford-Mission (qui, à 4,3 %, affiche la part modale du transport actif la plus faible de toutes les RMR). Parmi les régions urbaines du groupe A et du groupe B, la part modale combinée du transport actif varie de 5,6 % à Edmonton, à 5,7 % à Toronto, à 8,7 % à Vancouver et Ottawa-Gatineau.

[24] Veuillez noter que ces écarts reflètent l'évolution en termes absolus des parts modales, et non l'évolution proportionnelle. Par exemple, la part modale de la marche à Oshawa est passée de 3,4 % en 2006 à 4,7 % en 2011, ce qui représente une augmentation en termes absolus de 1,3 %.

Tableau 7-1. Parts modales du vélo pour les déplacements domicile-travail dans les RMR, 2001-2011

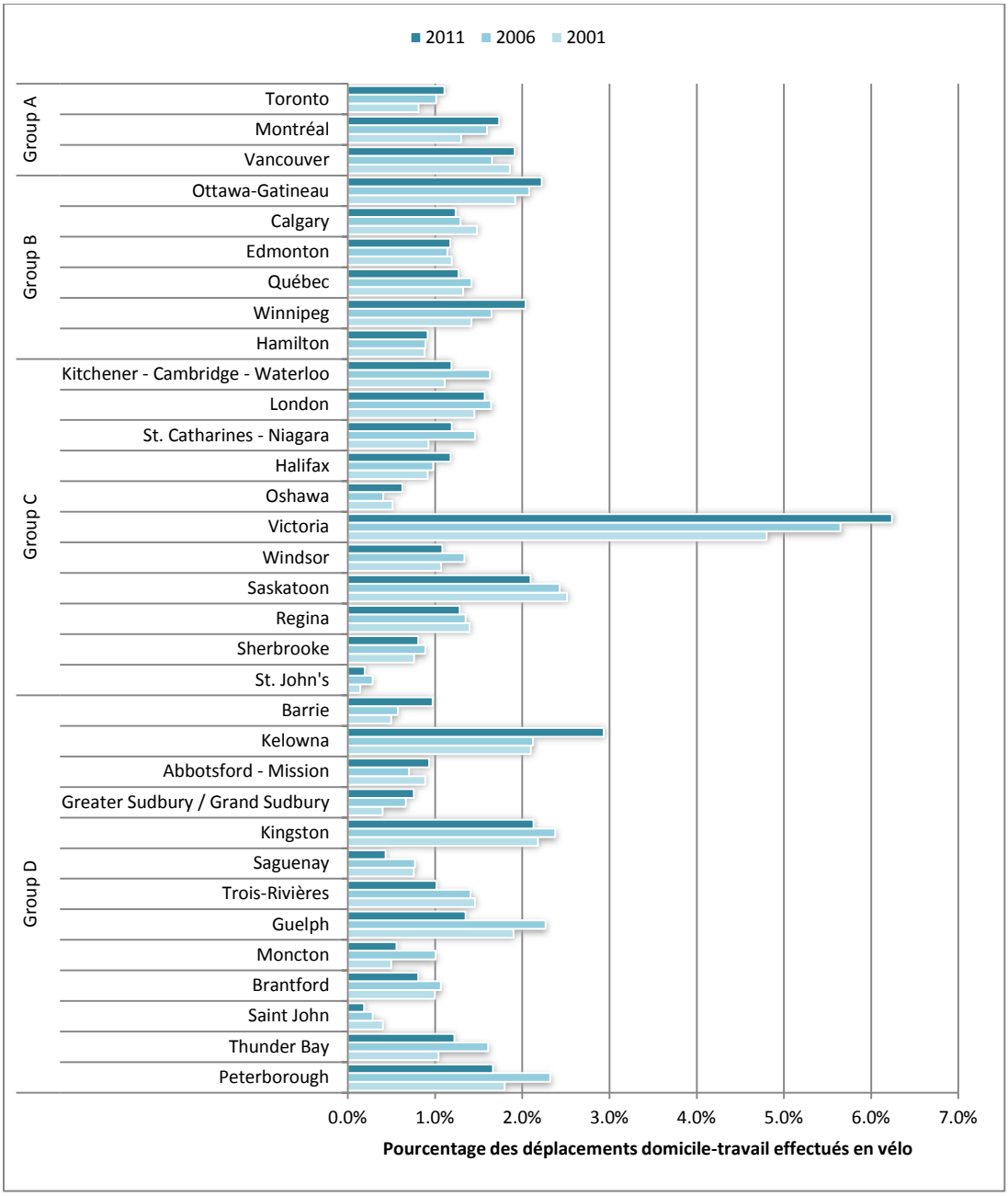


Tableau 7-2. Parts modales du vélo pour les déplacements domicile-travail dans les RMR, évolution sur cinq ans jusqu'en 2011

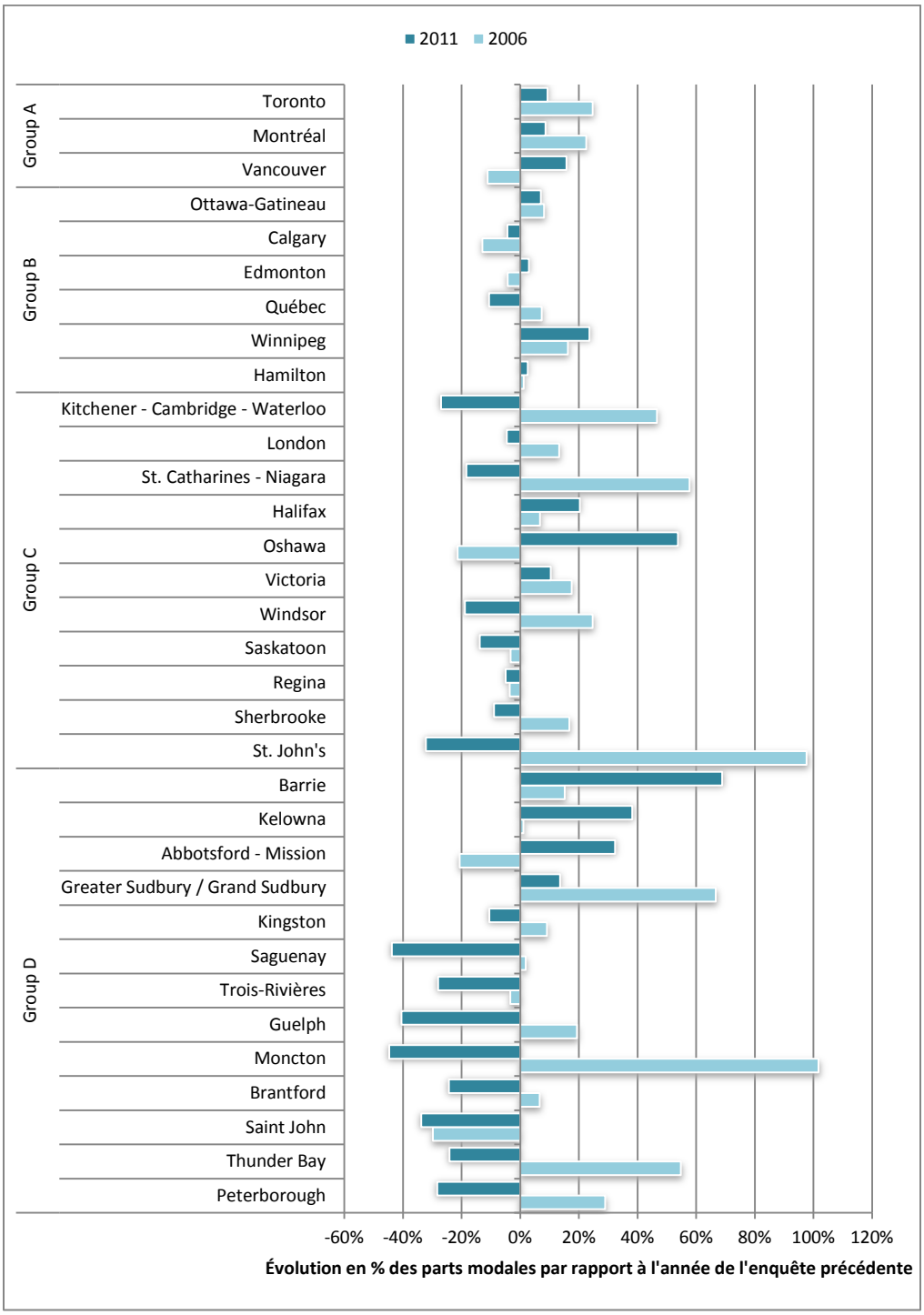


Tableau 7-3. Parts modales de la marche pour les déplacements domicile-travail dans les RMR, 2001-2011

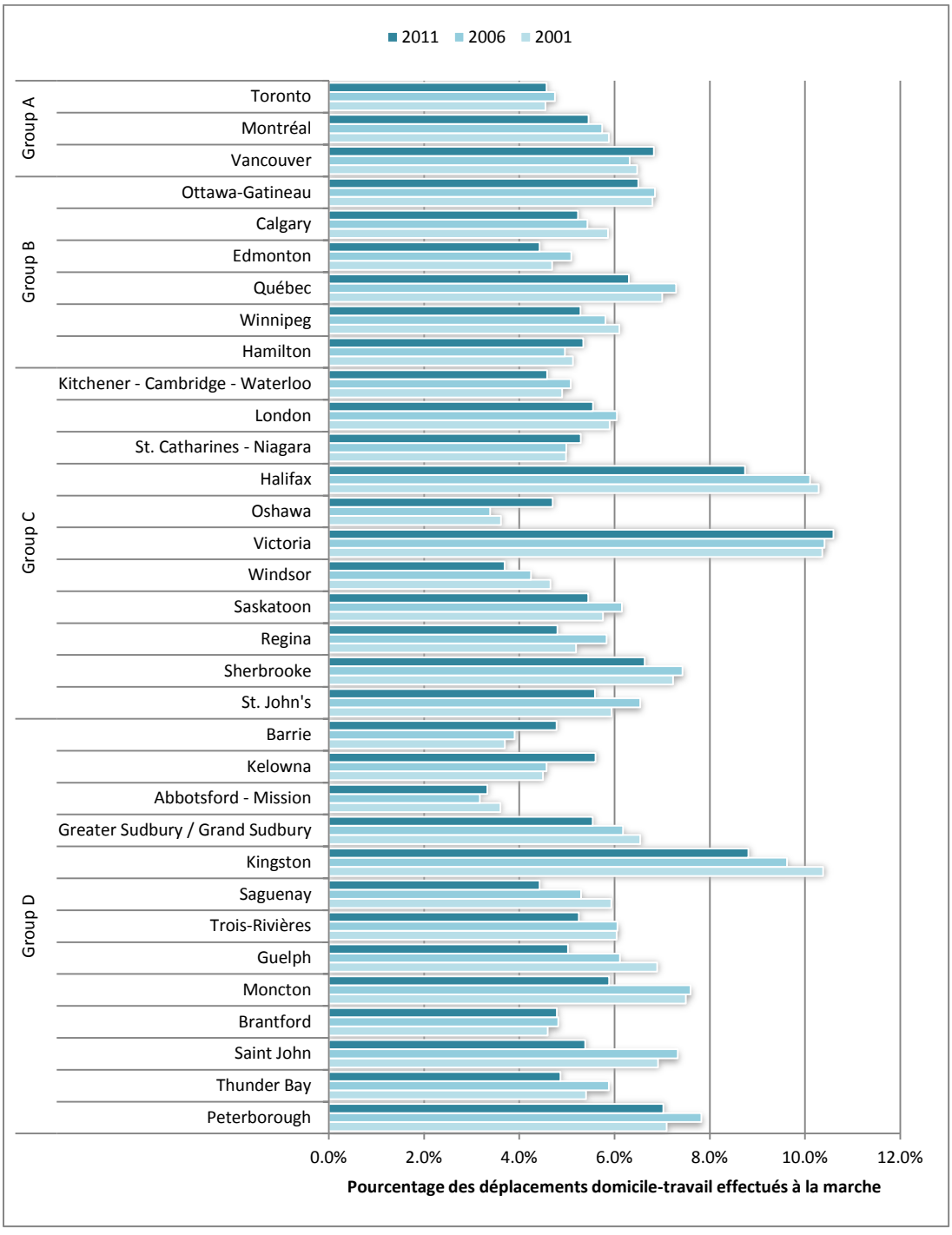


Tableau 7-4. Parts modales de la marche pour les déplacements domicile-travail dans les RMR, évolution sur cinq ans jusqu'en 2011

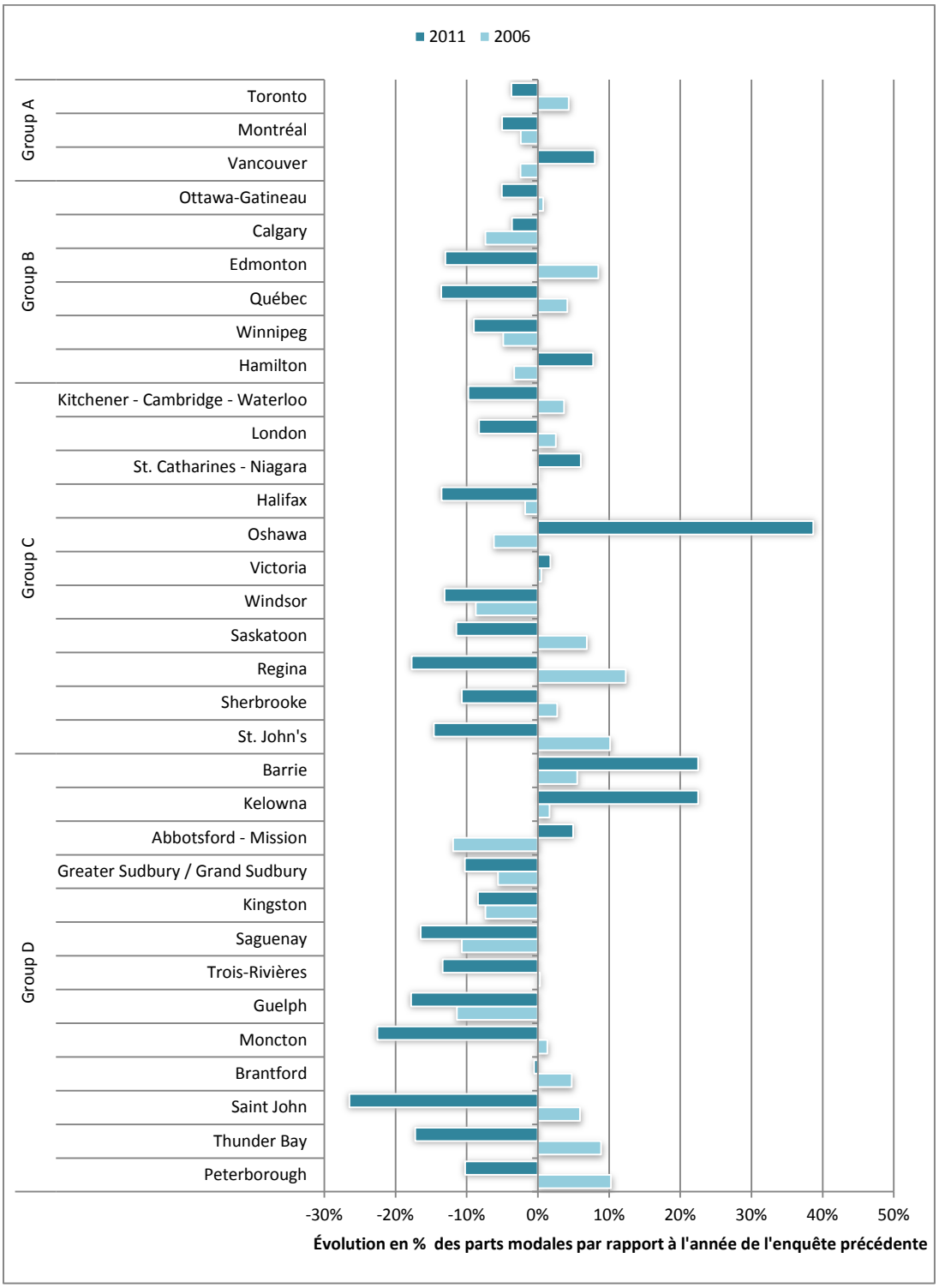
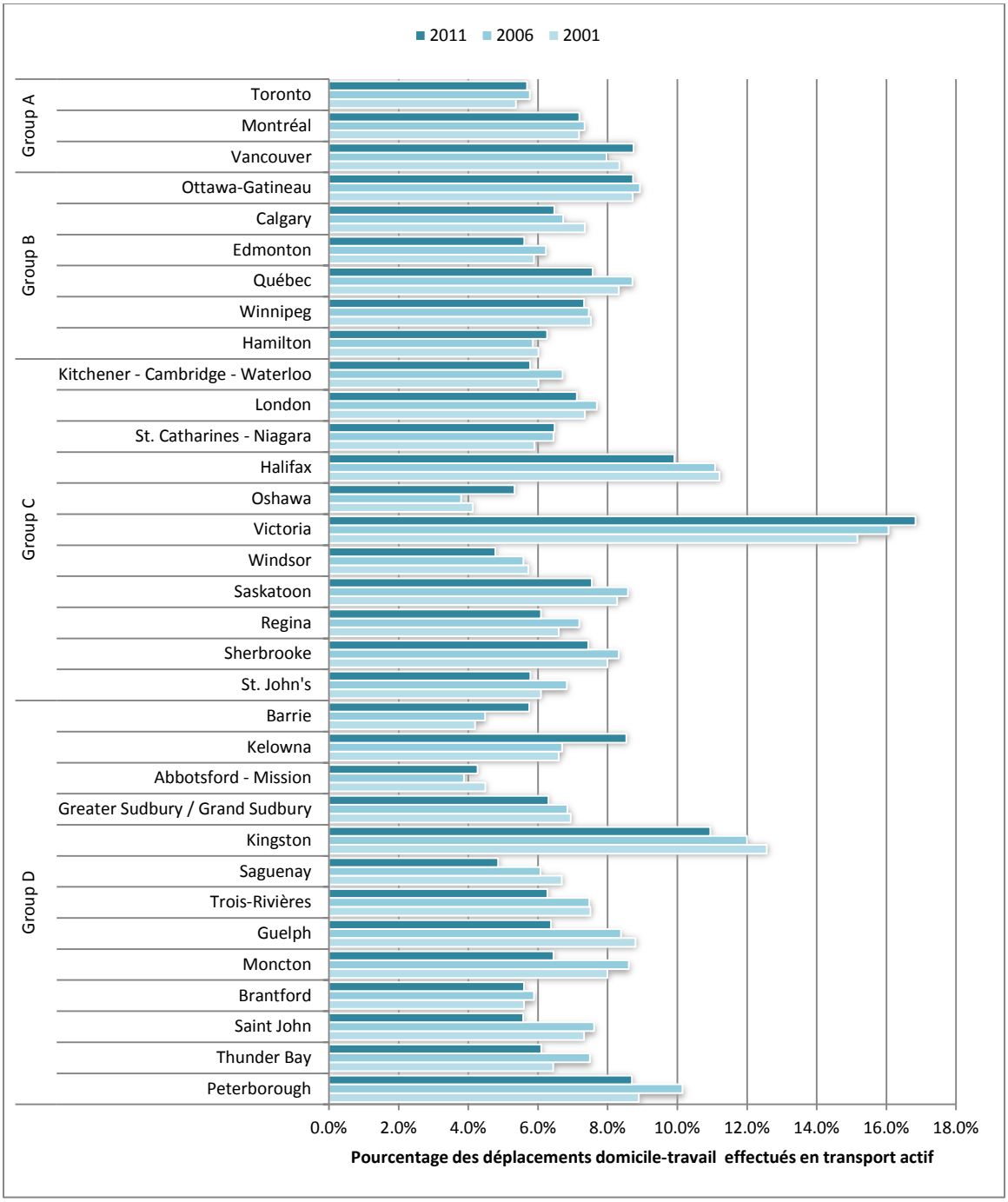


Tableau 7-5. Parts modales du transport actif pour les déplacements domicile-travail, 2001-2011



7.2 OFFRE DE TRANSPORT CYCLABLE

Le tableau 7-6 illustre l'évolution des kilomètres de voies cyclables dans les RUE entre 2001 et 2011. Le tableau combine les voies cyclables réservées sur rue, les voies cyclables marquées sur rue et les installations marquées hors rue.

On peut constater que toutes les RMR ont signalé une augmentation de ces valeurs en 2011, et ce pour les RMR de toutes les tailles. Les plus fortes augmentations ont été signalées à Vancouver, où l'offre de voies cyclables a doublé pour passer de 1 757 km en 2006 à 3 535 km en 2011. L'offre de voies cyclables a aussi doublé à Windsor, Saskatoon et Kelowna, a plus que triplé à Winnipeg, London et Guelph et a plus que quadruplé à Moncton.

Le tableau 7-7 compare les kilomètres de voies cyclables sur rue aux kilomètres de voies routières, ces deux valeurs étant indiquées par résident. On compare ainsi le taux d'expansion du réseau de voies cyclables sur rue (c'est-à-dire les installations qui sont incluses dans le profil en travers de la route) par rapport au réseau routier existant. Le tableau 7-8 illustre l'évolution en pourcentage sur cinq ans. On peut constater que la croissance du réseau de voies cyclables sur rue a été plus rapide que la croissance du réseau routier dans plusieurs RMR de toutes tailles. Soulignons les villes de Vancouver, Hamilton, Victoria, Windsor (dont le taux est deux fois plus élevé que celui de 2006), Kelowna (taux trois fois plus élevé que celui de 2006), Trois-Rivières et Guelph (taux deux fois plus élevé que celui de 2006). Dans certaines RMR, comme celle de Calgary, le taux d'expansion du réseau de voies cyclables a ralenti, même si le nombre total de kilomètres de voies cyclables a augmenté (voir le tableau 7-6).

Le tableau 7-9 compare les kilomètres de voies cyclables hors rue avec la région urbanisée de la RUE, qui est mesurée en kilomètres carrés. On obtient ainsi la portée du réseau de voies cyclables hors rue par rapport à l'expansion de la région urbaine. Le tableau 7-10 illustre l'évolution en pourcentage sur cinq ans. On peut constater que plusieurs RMR ont élargi leurs réseaux de voies cyclables à mesure que la région urbaine a pris de l'expansion : Winnipeg, London, Windsor, Saskatoon, Trois-Rivières, Guelph et Moncton ont toutes des taux beaucoup plus élevés qu'en 2006. Les taux de Vancouver, Calgary, Edmonton, Hamilton, Oshawa et Victoria ont aussi augmenté, mais cette augmentation est moins marquée.

Tableau 7-6. Total de kilomètres de voies cyclables dans les RUE, 2001-2011

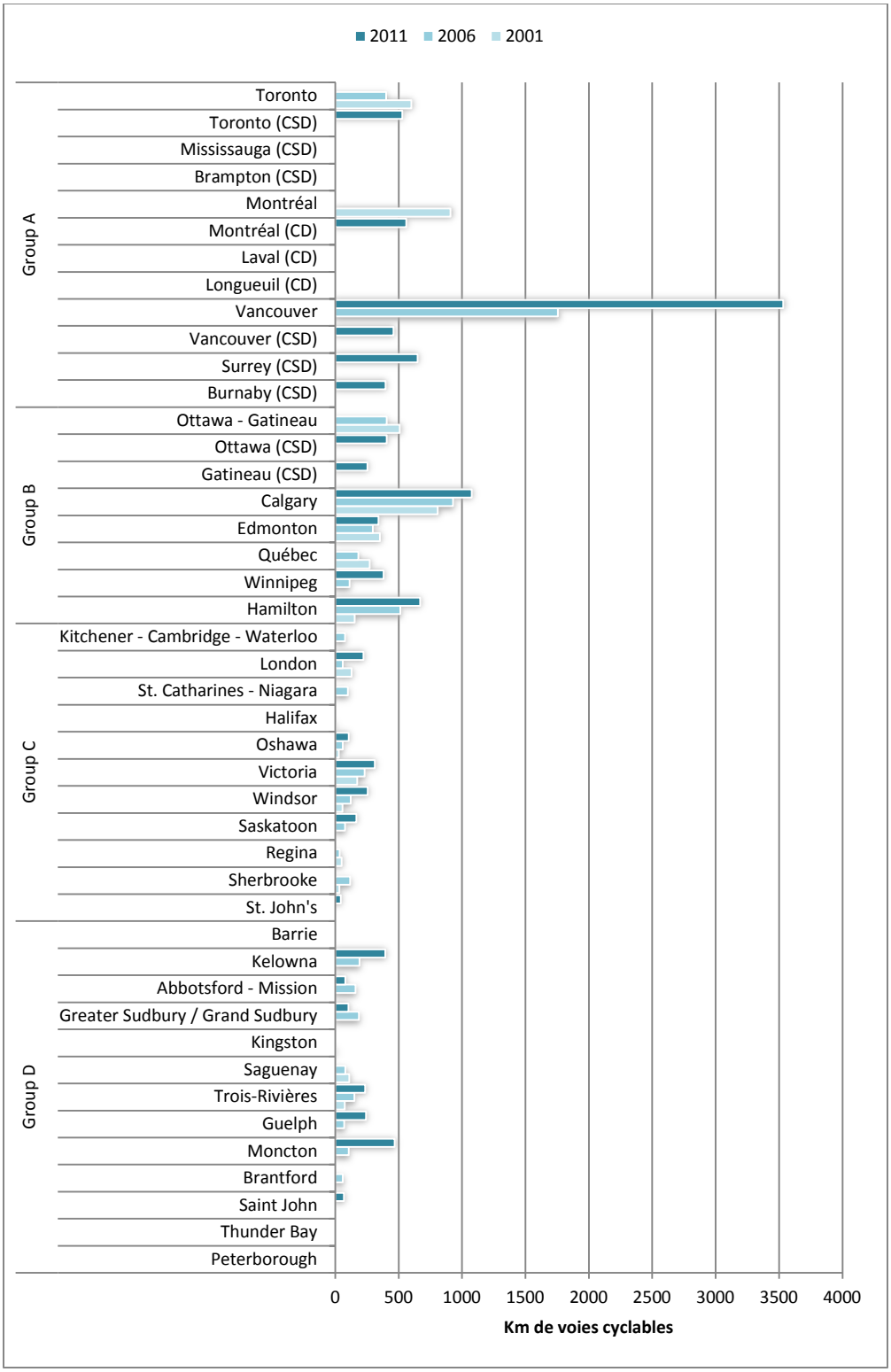


Tableau 7-7. Kilomètres de voies cyclables par kilomètre de voies routières dans les RUE, 2001-2011

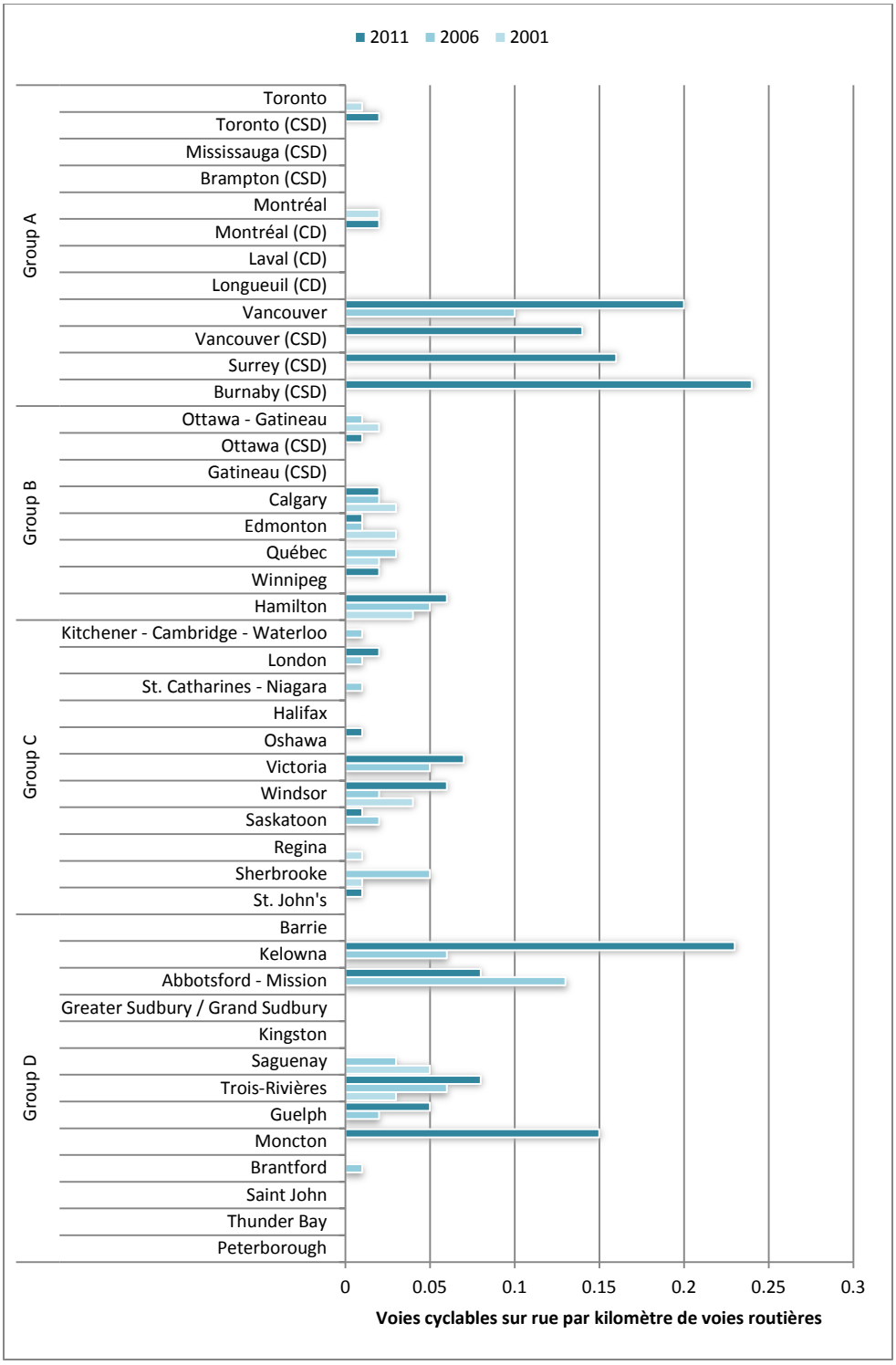


Tableau 7-8. Kilomètres de voies cyclables par kilomètre de voies routières dans les RUE, évolution

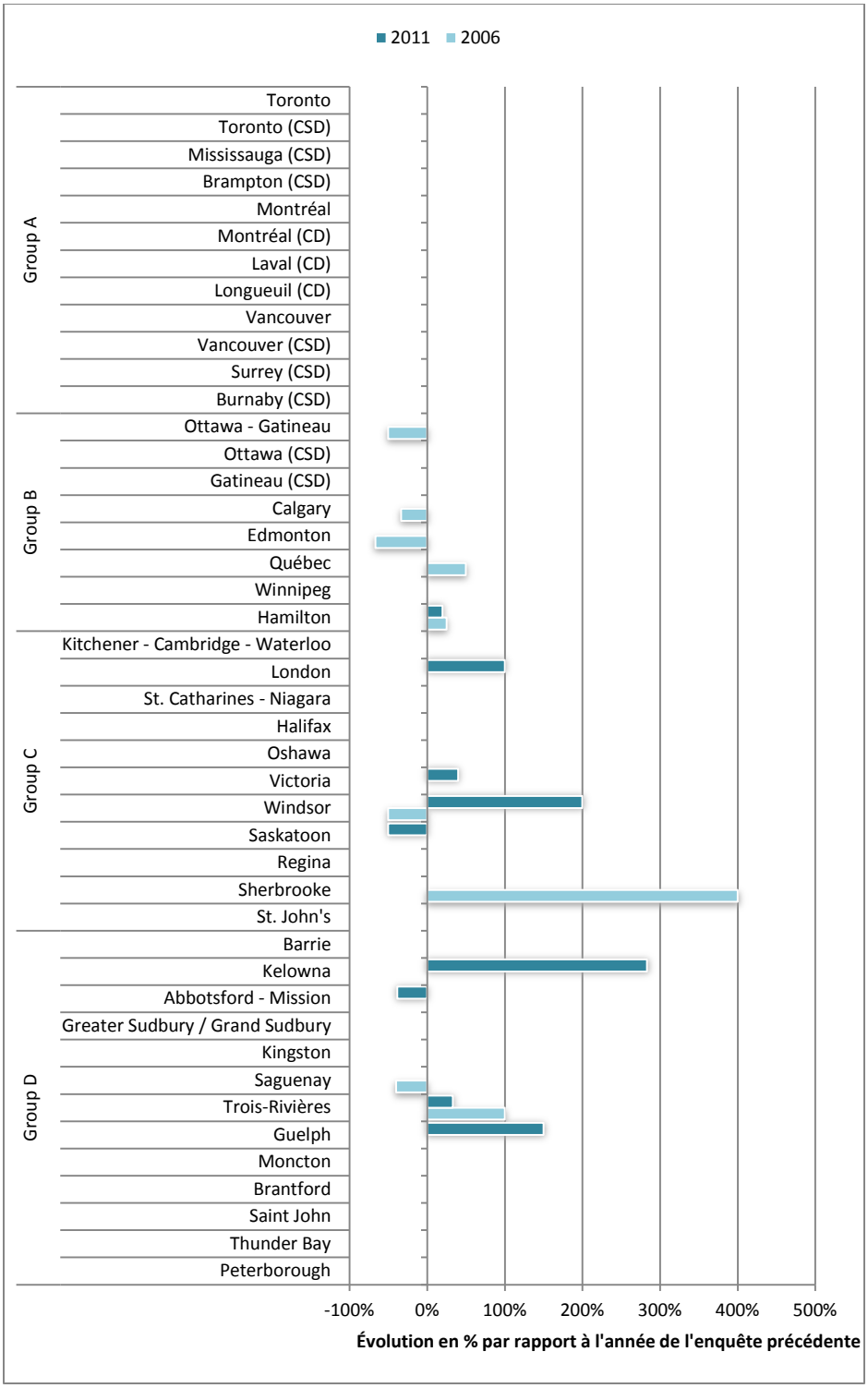


Tableau 7-9. Kilomètres de voies cyclables hors rue par km^2 de région urbanisée dans les RUE, 2001-2011

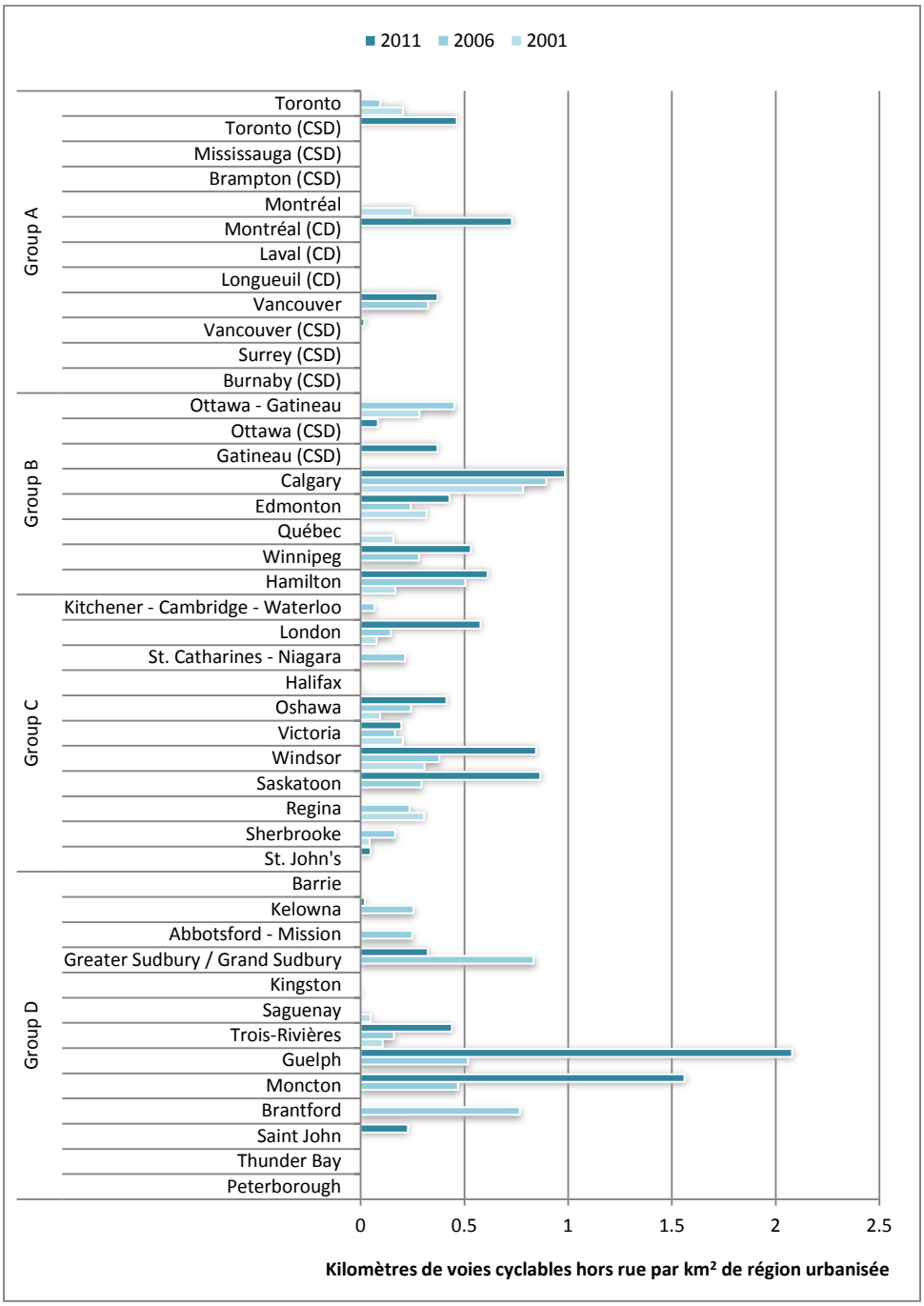
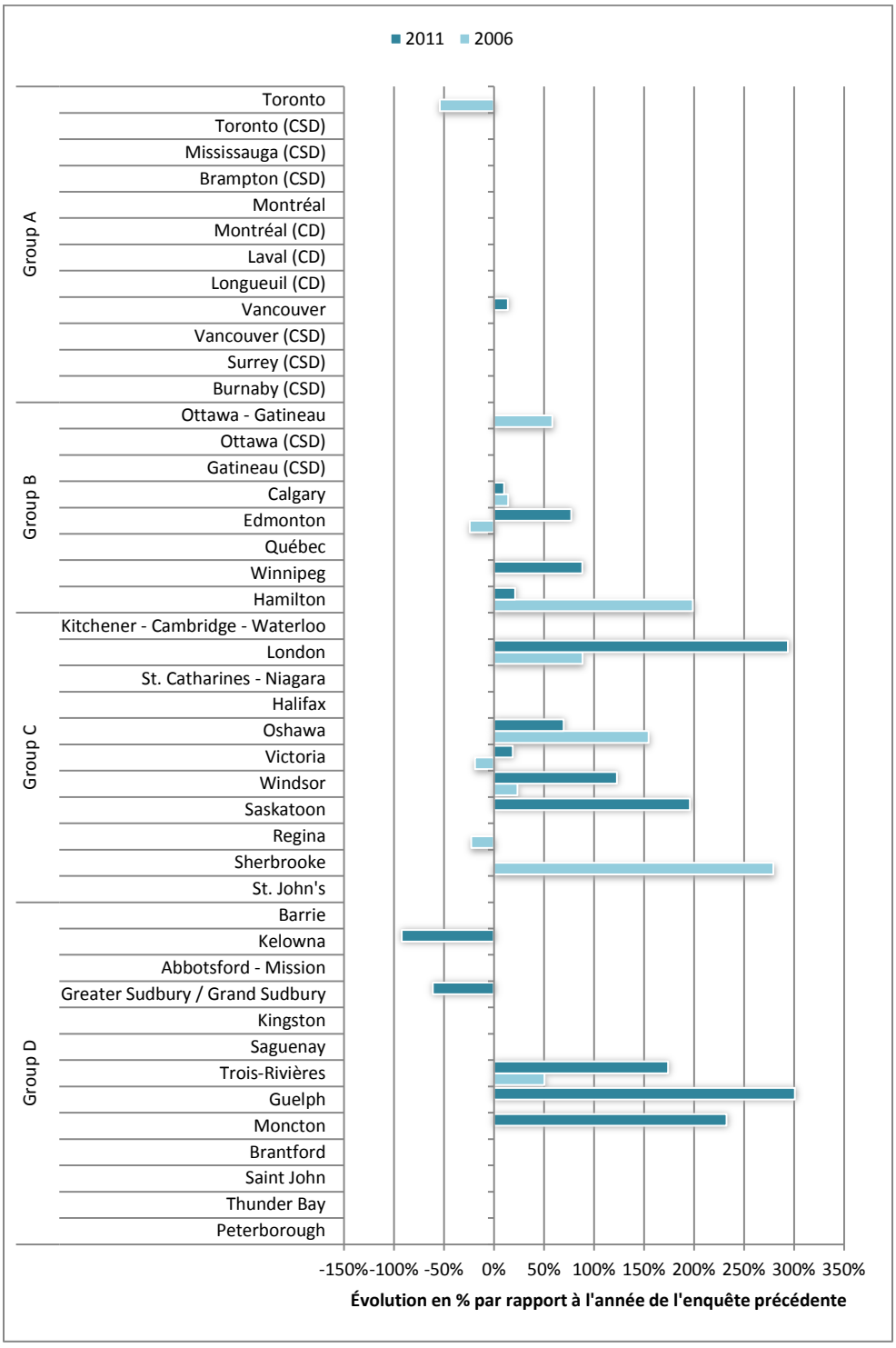


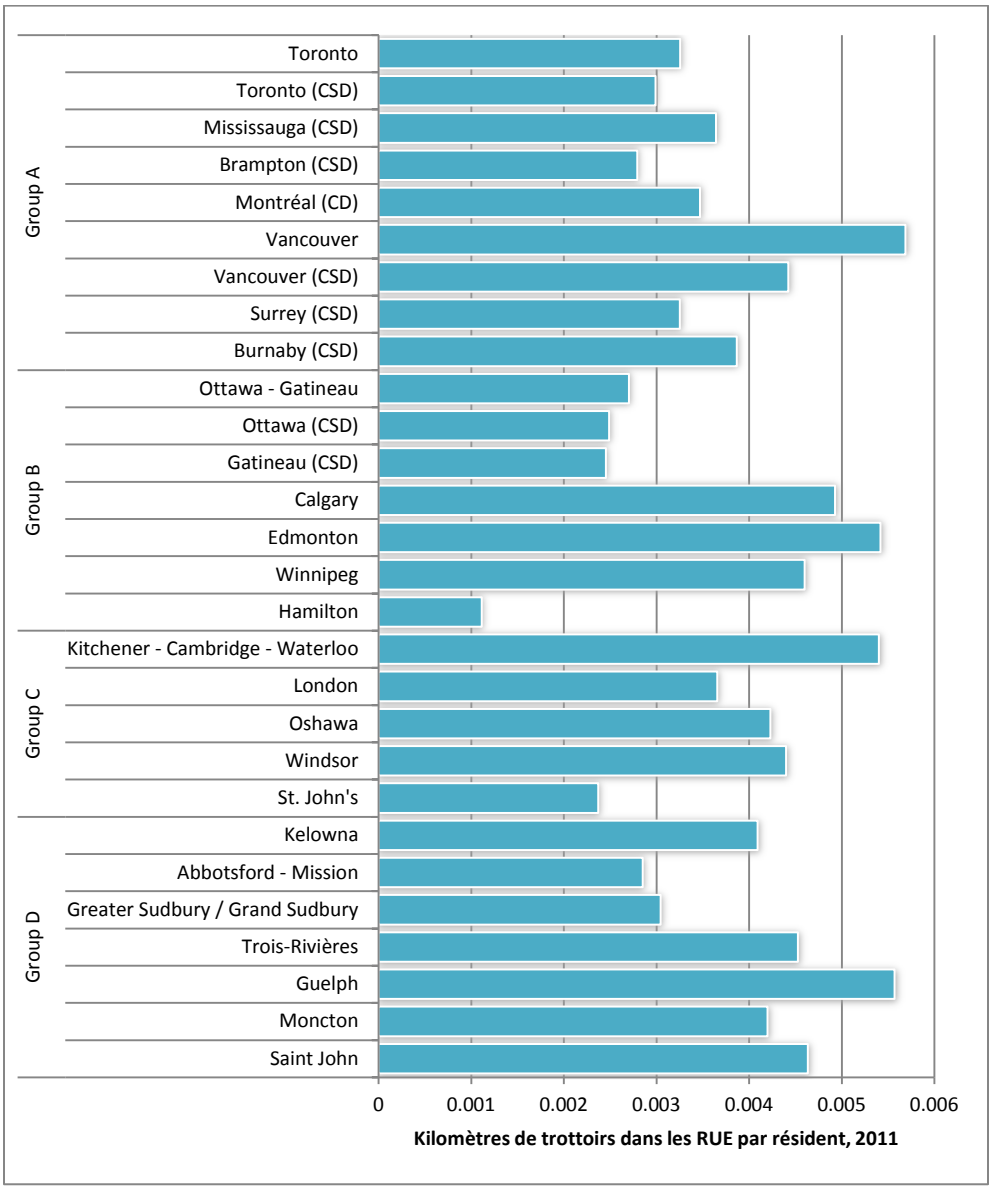
Tableau 7-10. Kilomètres de voies cyclables hors rue par km^2 de région urbanisée dans les RUE, évolution



7.3 OFFRE DE TRANSPORT PIÉTONNIER

L'enquête ITU5 est la première enquête ITU à comprendre une mesure de l'offre de transport piétonnier, comme dans le cas du transport cyclable. Cette nouvelle mesure calcule les kilomètres de trottoirs par résident dans les RUE, et elle indique le degré de convivialité d'une région urbaine, en mesurant, entre autres, le degré d'accessibilité d'un corridor routier pour les piétons ou en déterminant si un itinéraire de marche sécuritaire existe le long de la route. Dans les enquêtes futures, cette mesure pourrait indiquer la portée des travaux de mise à niveau des routes existantes ou si des trottoirs sont aménagés dans les nouvelles banlieues. Le tableau 7-11 démontre que le taux par résident varie d'une RMR participante à l'autre, les taux les plus élevés ayant été enregistrés à Vancouver, Guelph, Kitchener-Cambridge-Waterloo et Edmonton.

Tableau 7-11. Kilomètres de trottoirs dans les RUE par résident, 2011



8 ROUTES ET UTILISATION DES VÉHICULES MOTORISÉS

Le véhicule privé demeure le mode de transport personnel dominant dans les régions urbaines du Canada, ainsi que dans les régions urbaines d'autres économies développées. Ce chapitre porte sur l'offre en matière de réseaux routiers et sur leur utilisation.

8.1 OFFRE DE ROUTES

Le tableau 8-1 illustre l'évolution des kilomètres de voies routières dans les RUE par 1000 résidents de 2001 à 2011. Ce tableau démontre dans quelle mesure l'expansion du réseau routier répond à la croissance de la population urbaine. On peut constater que c'est ce qui survient dans la plupart des RMR ayant fourni des données, une tendance contraire à celles qui avaient été observées dans les enquêtes ITU précédentes. Certains facteurs avaient contribué au déclin qui avait été observé, notamment la volonté d'éviter les perturbations en milieu urbain, les préoccupations environnementales et les coûts élevés. Ce déclin est toujours observé dans certaines RMR : la croissance de l'offre de routes à Calgary, Edmonton, London, Oshawa, Kelowna, Guelph et surtout Kitchener-Cambridge-Waterloo n'a pas suivi le rythme de la croissance démographique.

Le tableau 8-2 décompose les kilomètres de voies routières par résident en fonction du type d'installation. On peut constater que les routes locales dominent dans chacune des collectivités ayant fourni des données et que celles-ci sont suivies par les routes artérielles. Fait intéressant, huit RMR ont signalé l'existence de voies pour Véhicule à taux d'occupation élevé (VTOE), lesquelles encouragent les déplacements dans des véhicules à plusieurs occupants afin d'éviter les retards sur les routes congestionnées (principalement les autoroutes). Les kilomètres de voies pour VTOE par résident varient de 0,01 à Saguenay à 0,17 à Ottawa-Gatineau, la ville d'Ottawa ayant signalé le taux le plus élevé, soit 0,18 kilomètre de voies VTOE par résident.

8.2 OFFRE DE STATIONNEMENT

L'offre de stationnement au travail et à des destinations autres que le domicile est un facteur important du mode de transport choisi, surtout au CV, où l'accent est mis sur le réseau de transport en commun et où les modes autres que la conduite automobile semblent plus facilement accessibles.

Le tableau 8-3 présente l'offre d'espaces de stationnement sur rue et hors rue au CV, et ce, par rapport au nombre d'emplois au CV. Ce tableau repose sur les espaces qui sont offerts au public, ce qui signifie que l'offre réelle est inévitablement sous-évaluée. On peut constater que la disponibilité varie de façon importante d'une RMR participante à l'autre, Vancouver ayant enregistré le taux le plus bas, soit 0,02 espace de stationnement par emploi au CV, suivie par Edmonton et Winnipeg avec 0,09 et Moncton avec 0,10 espace de stationnement par emploi au CV. La RMR de Kitchener-Cambridge-Waterloo a signalé le taux le plus élevé, soit 0,65 espace de stationnement par emploi au CV, suivie par celle de London avec 0,40 espace de stationnement par emploi au CV. Il est intéressant de souligner que l'offre de stationnement sur rue est beaucoup plus grande que l'offre de stationnement hors rue à Saskatoon et à St. John's, à l'inverse de ce qui a été observé dans la plupart des autres RMR.

Le coût du stationnement est aussi un facteur important en ce qui concerne le mode de transport choisi. Le tableau 8-4 et le tableau 8-5 indiquent les coûts de stationnement horaires et mensuels maximaux au CV dans les RMR ayant fourni des données. Une fois de plus, ces coûts varient, les coûts les plus élevés correspondant à 6 $ à Vancouver et Hamilton; les RMR de Grand Sudbury/Greater Sudbury et Trois-

Rivières affichent les coûts les plus bas, soit 1 $ l'heure. Sur une base mensuelle, Edmonton signale les coûts les plus élevés, soit 400 $ par mois, suivie par Saskatoon, à 300 $ par mois. Les coûts mensuels les plus bas ont été signalés à Trois-Rivières, soit 70 $, et à Barrie (85 $), Oshawa (87 $) et Guelph (93 $).

Tableau 8-1. Kilomètres de voies routières dans les RUE par 1000 résidents, 2001-2011

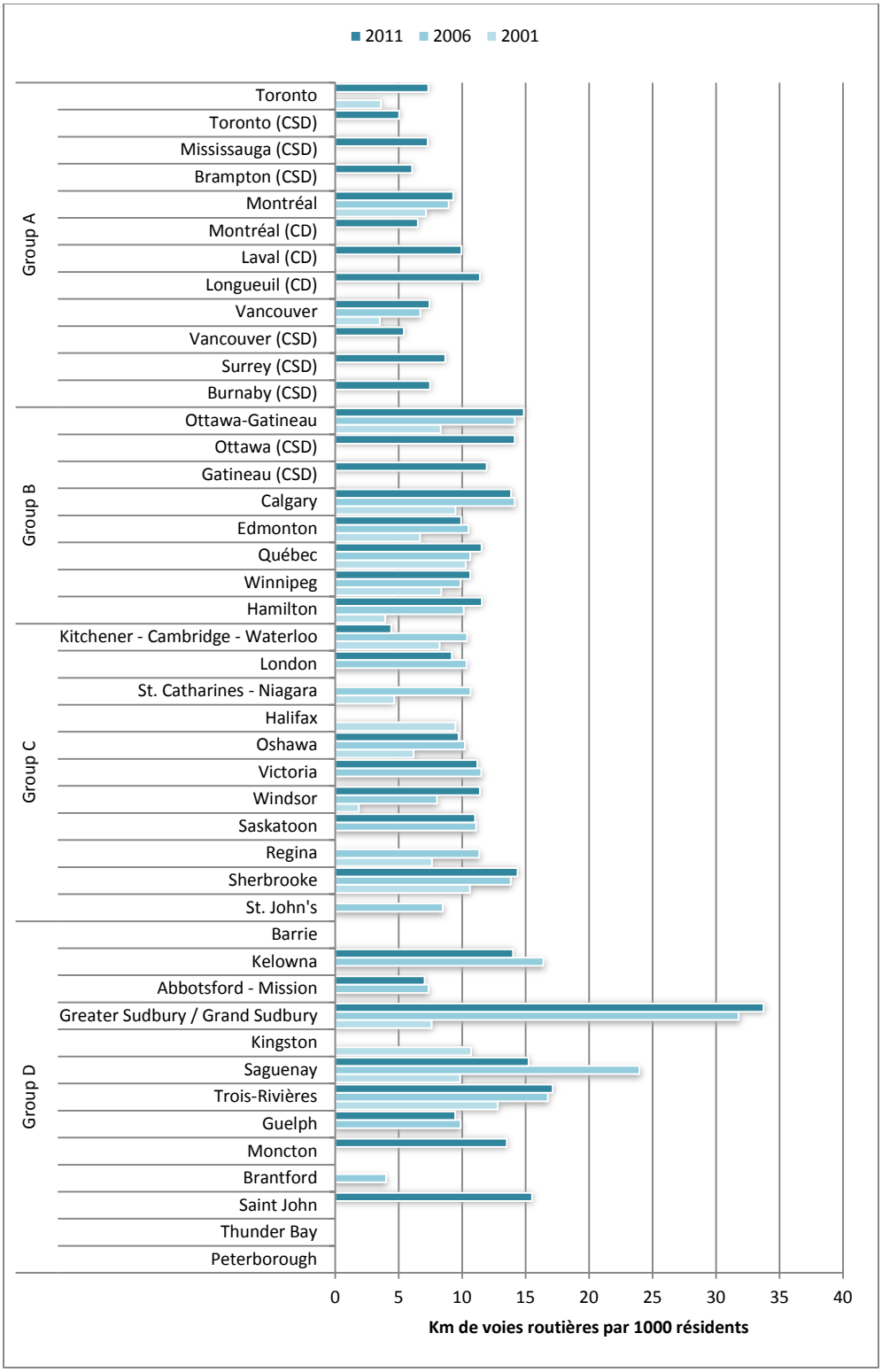


Tableau 8-2. Kilomètres de voies routières dans les RUE par 1000 résidents, par type d'installation, 2011

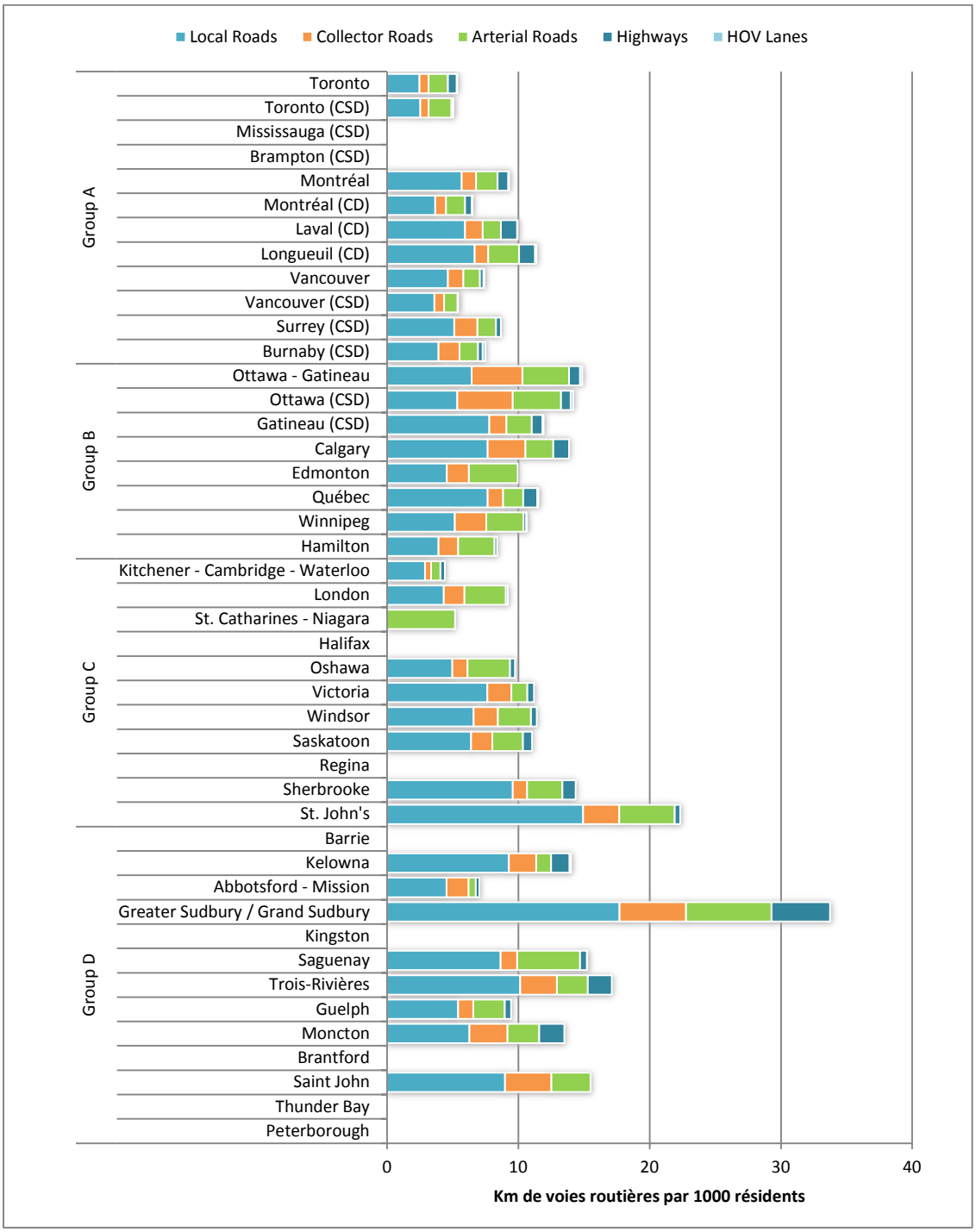


Tableau 8-3. Offre de stationnement par type d'emploi au CV, 2011 (espaces de stationnement public)

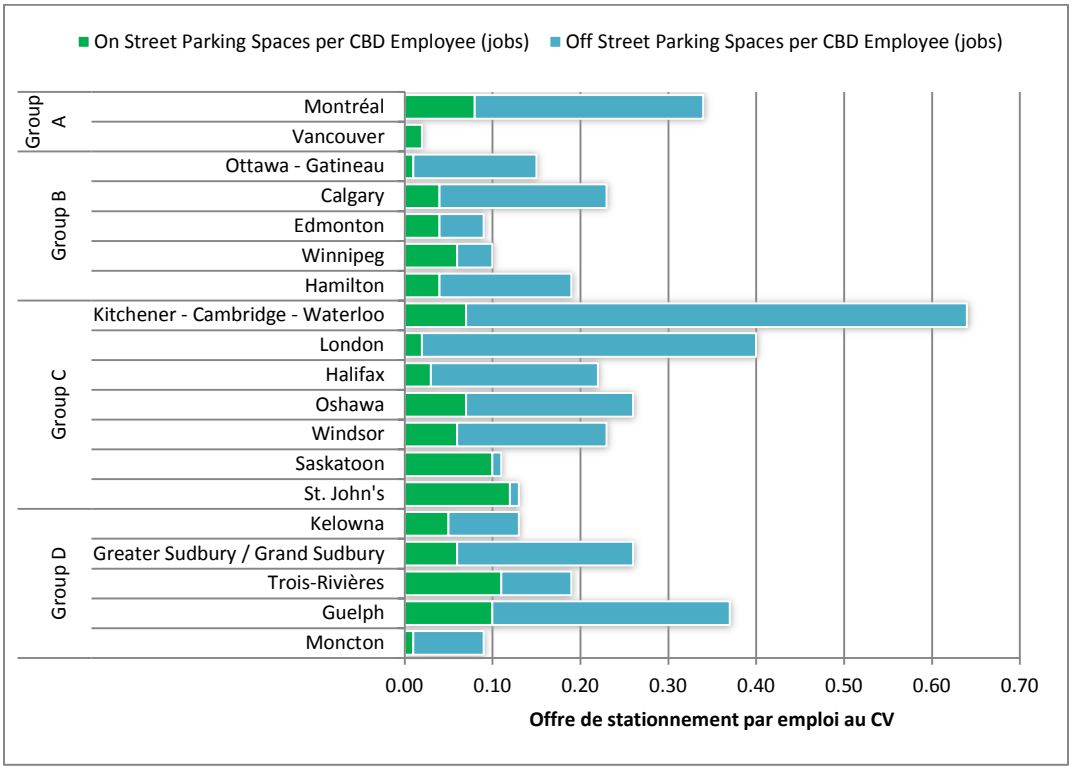


Tableau 8-4. Maximum des coûts horaires, stationnement sur rue au CV, 2011

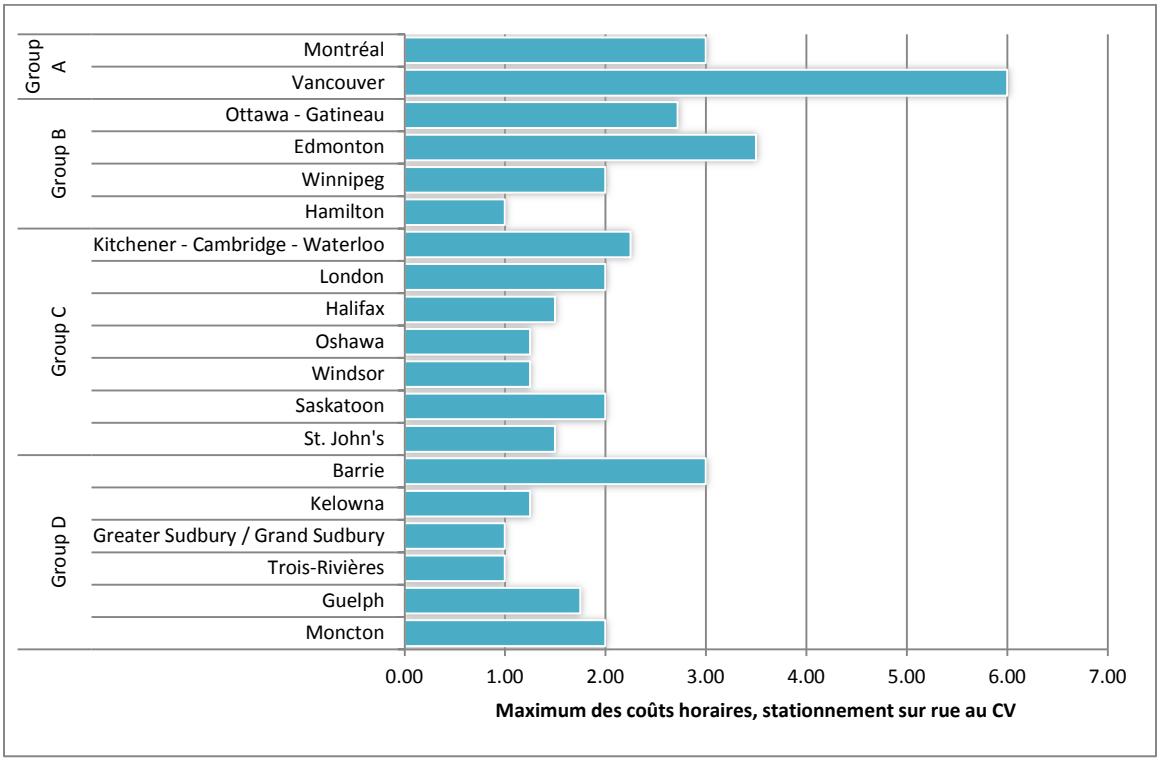
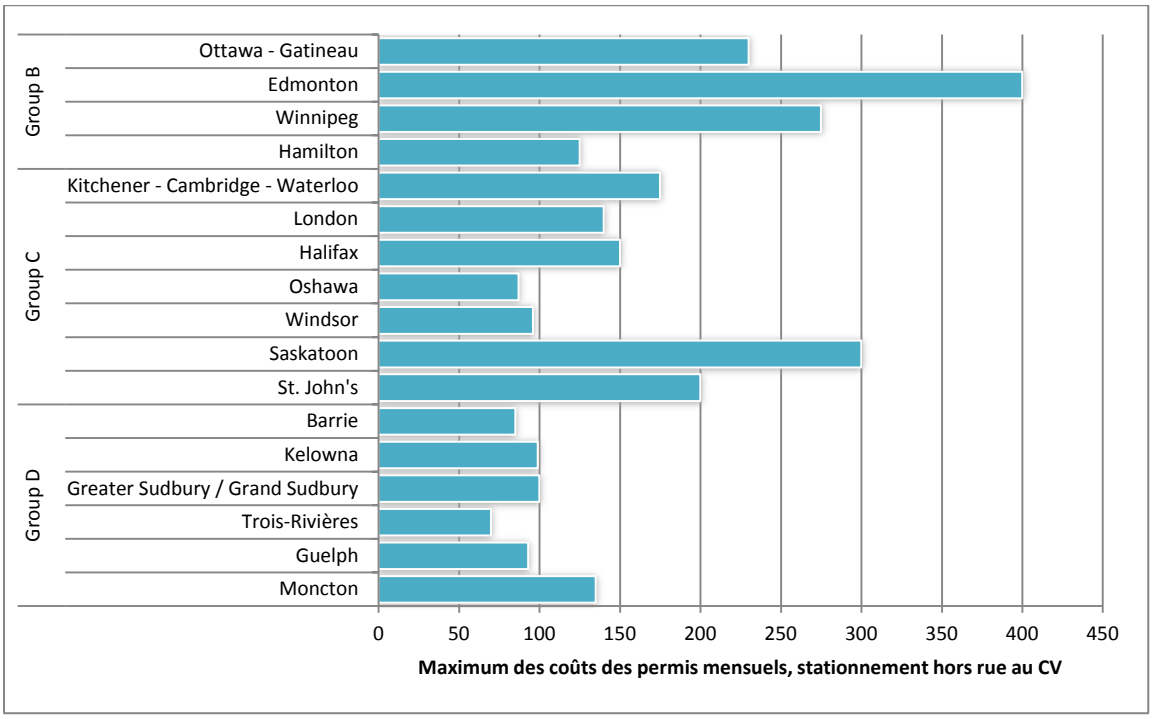


Tableau 8-5. Maximum des coûts des permis mensuels, stationnement hors rue au CV, 2011



8.3 POSSESSION DE VÉHICULES MOTORISÉS

Il est bien établi que la possession d'un véhicule est un indicateur clé du mode choisi, ce qui signifie que les voyageurs ont tendance à utiliser leur automobile, même si d'autres modes sont accessibles. Il s'agit aussi d'un indicateur clé des activités en général, ce qui signifie que dans certaines régions urbaines, l'augmentation des taux de possession de véhicules des ménages a donné lieu à une augmentation des taux de déplacement.

Statistique Canada recueille les données sur les véhicules motorisés immatriculés à partir des registres de chaque province et territoire. Statistique Canada fait rapport de ces données pour chaque SDR et DR. Il est donc possible d'évaluer les véhicules immatriculés dans chaque RUE.[25] Ces données sont classées en fonction du type de véhicule. La catégorie qui nous intéresse particulièrement est celle des véhicules légers ayant un poids nominal brut de moins de 4 500 kg. Cette catégorie comprend les voitures de tourisme, les camions légers et les fourgonnettes. Il n'est pas possible de faire une distinction entre les usages personnels et commerciaux de ces véhicules, mais les données sont un indicateur raisonnable et, dans tous les cas, la seule source complète en ce qui concerne les véhicules personnels.

Le tableau 8-6 indique le taux de possession de véhicules légers dans les RUE (immatriculations) par résident, de 2001 à 2011. Le tableau 8-7 illustre l'évolution de ce taux sur cinq ans. En ce qui concerne l'enquête ITU5, veuillez noter que ces données étaient disponibles pour 2009 et que les données sur les immatriculations de 2011 ont été extrapolées en combinant le taux de croissance observé des immatriculations provinciales respectives et le taux de la croissance démographique dans chaque RUE. (Aux fins de cette analyse, on peut raisonnablement supposer que la croissance du nombre de véhicules a été uniforme dans chaque province.)

[25] Aux fins de l'enquête ITU5, la méthode utilisée pour estimer le nombre de véhicules immatriculés dans les RUE a été conçue pour les enquêtes ITU précédentes.

Tableau 8-6. Véhicules légers dans les RUE, par résident, 2001-2011

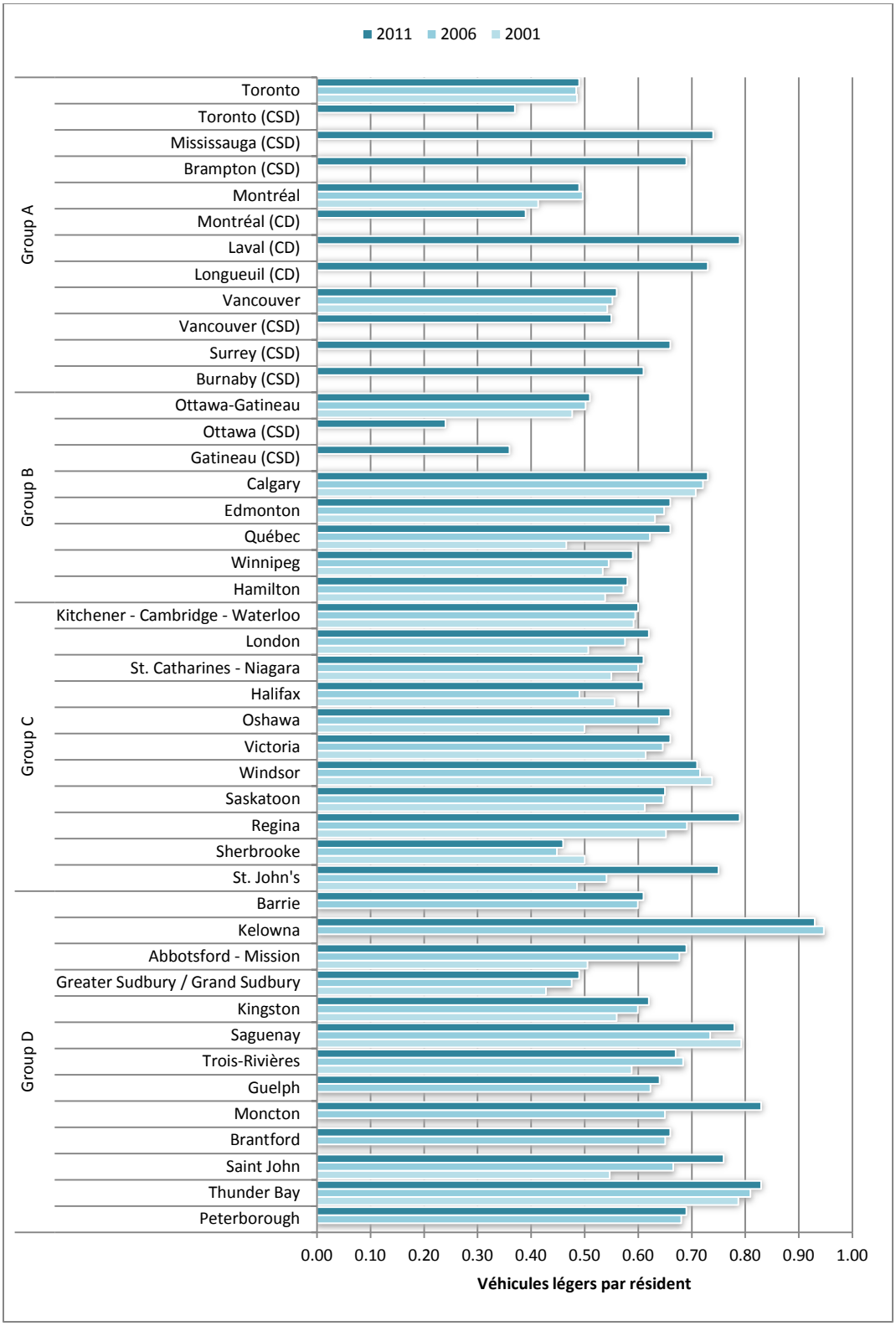
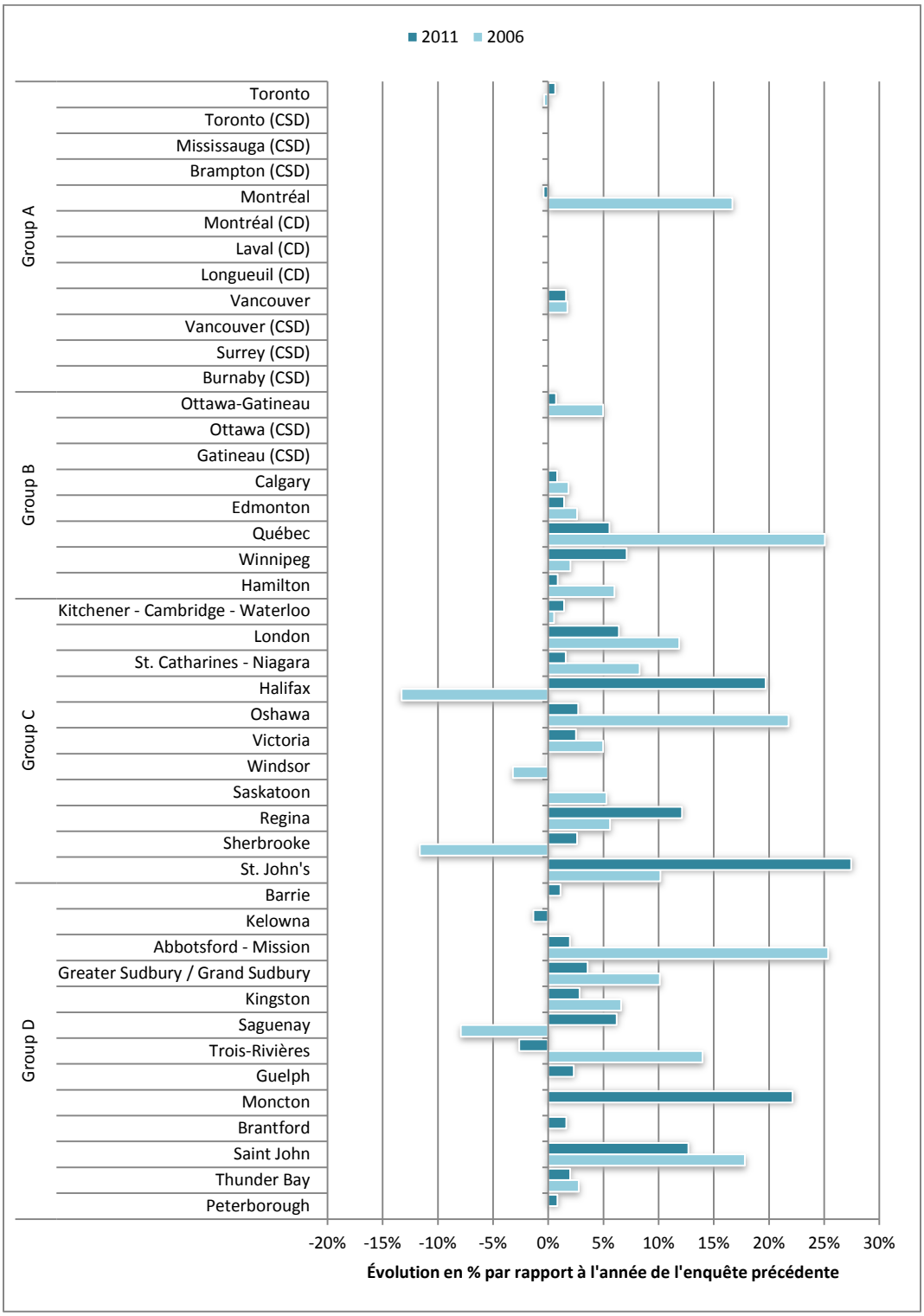


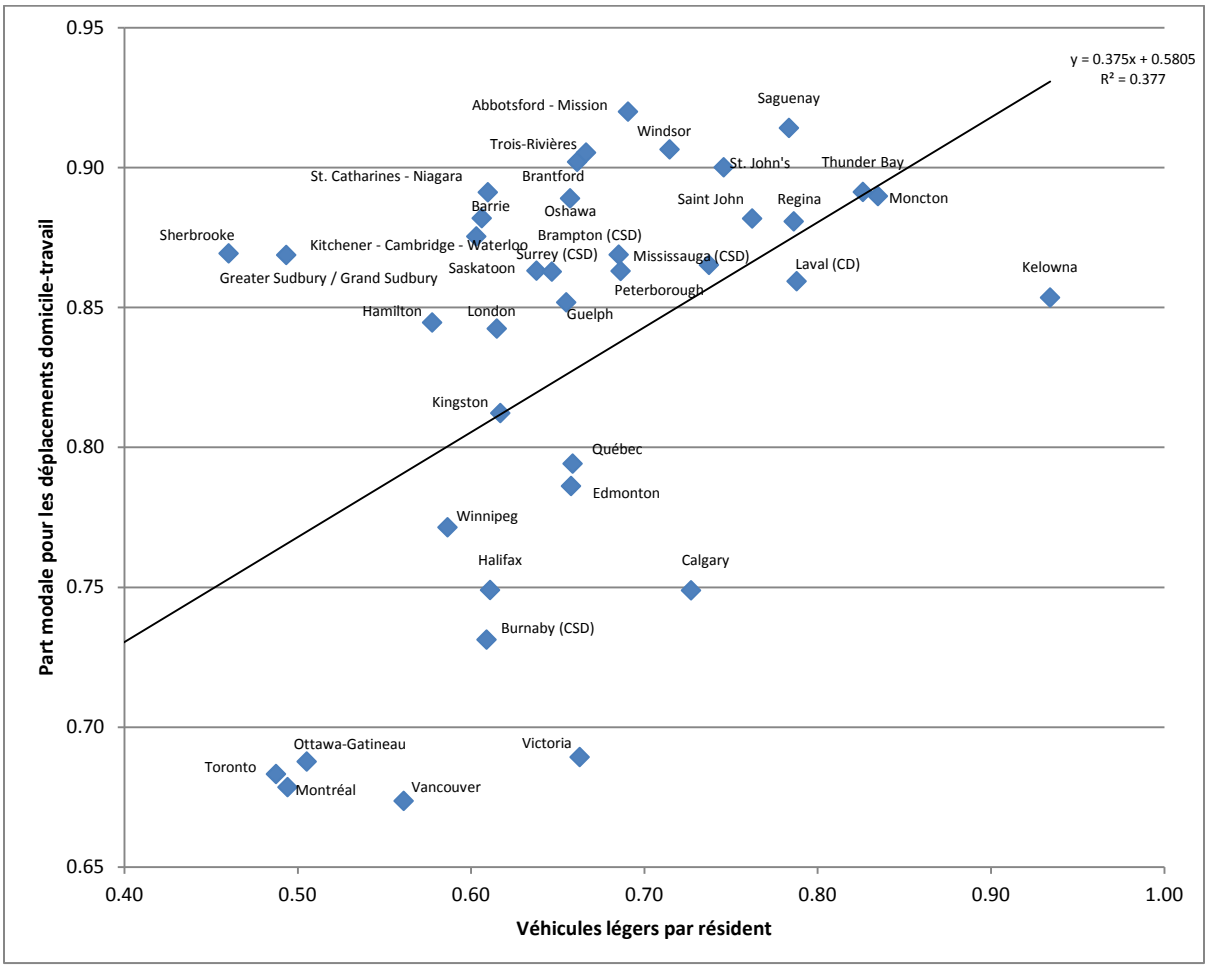
Tableau 8-7. Véhicules légers dans les RUE, par résident, évolution sur cinq ans jusqu'en 2011



Les deux tableaux démontrent que les taux de possession par résident sont généralement demeurés stables dans les grandes RMR, quelques légères hausses ayant été observées à Calgary, Québec et Winnipeg. Les changements observés sont variés dans les RMR du groupe C et du groupe D. Dans la plupart des municipalités, les taux sont demeurés stables, mais de fortes hausses ont été observées à Halifax, Regina, St. John's Moncton et Saint John et des hausses moins grandes ont aussi été signalées à London, Grand Sudbury/Greater Sudbury et Saguenay. Les taux ont légèrement diminué à Kelowna (qui affiche toujours le taux global le plus élevé) et à Trois-Rivières. Dans l'ensemble, le ratio d'environ un véhicule pour deux résidents urbains demeure applicable.

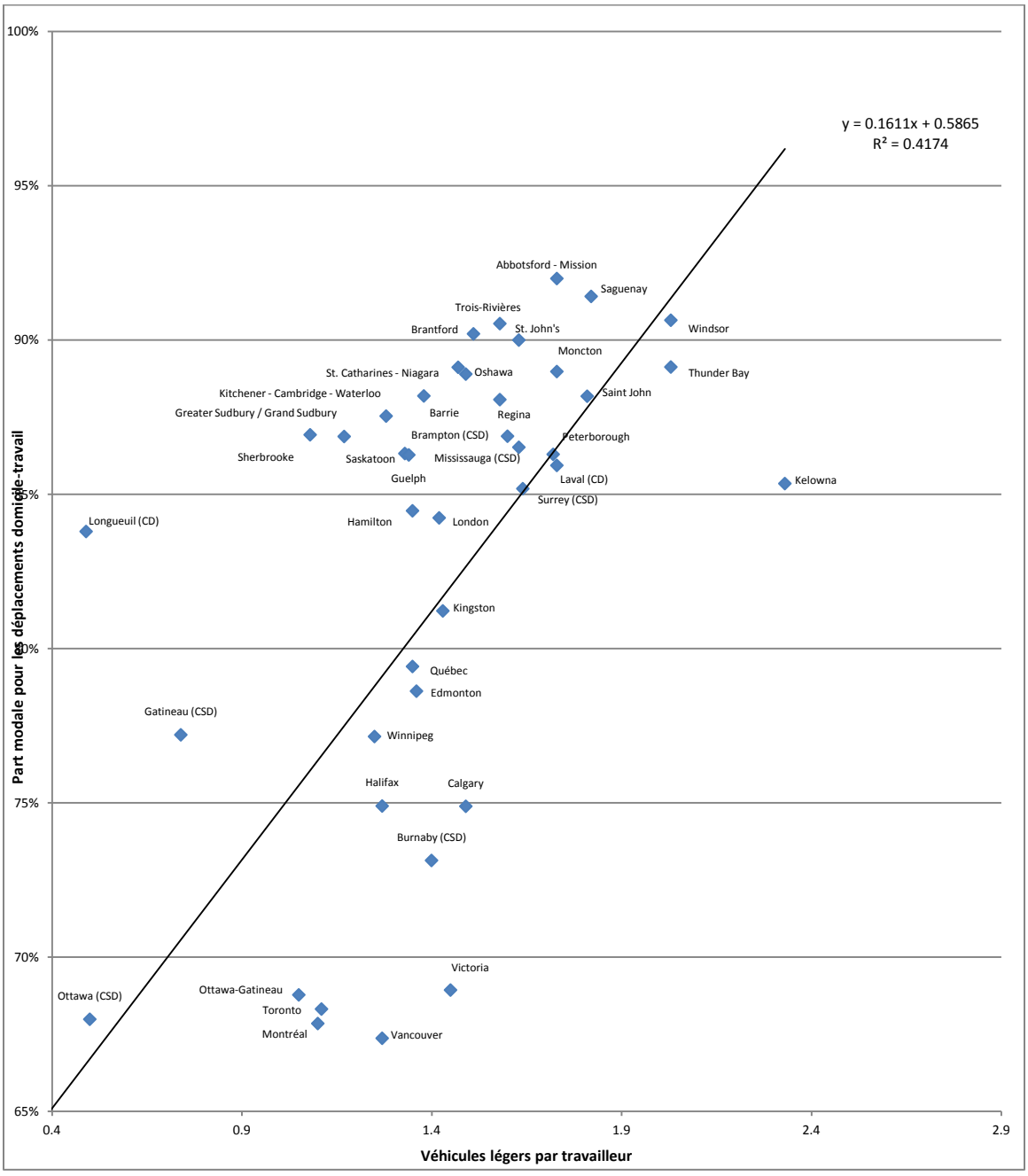
Le tableau 8-8 compare les taux de possession de véhicules légers aux parts modales de l'automobile pour les déplacements domicile-travail signalées dans l'ENM. Même si, comme nous l'expliquons ci-dessus, certaines tendances semblent indiquer une forte relation entre le taux de possession de véhicules et le mode de transport par automobile, plusieurs exceptions s'appliquent à cette tendance. Notamment, un grand nombre de grandes RMR disposent d'un réseau bien aménagé offrant des services supérieurs de transport en commun et des RMR en croissance rapide comme Calgary, Kelowna et Victoria affichent des parts modales élevées en ce qui concerne le transport actif.

Tableau 8-8. Véhicules légers par résident et parts modales de l'automobile pour les déplacements domicile-travail, 2011



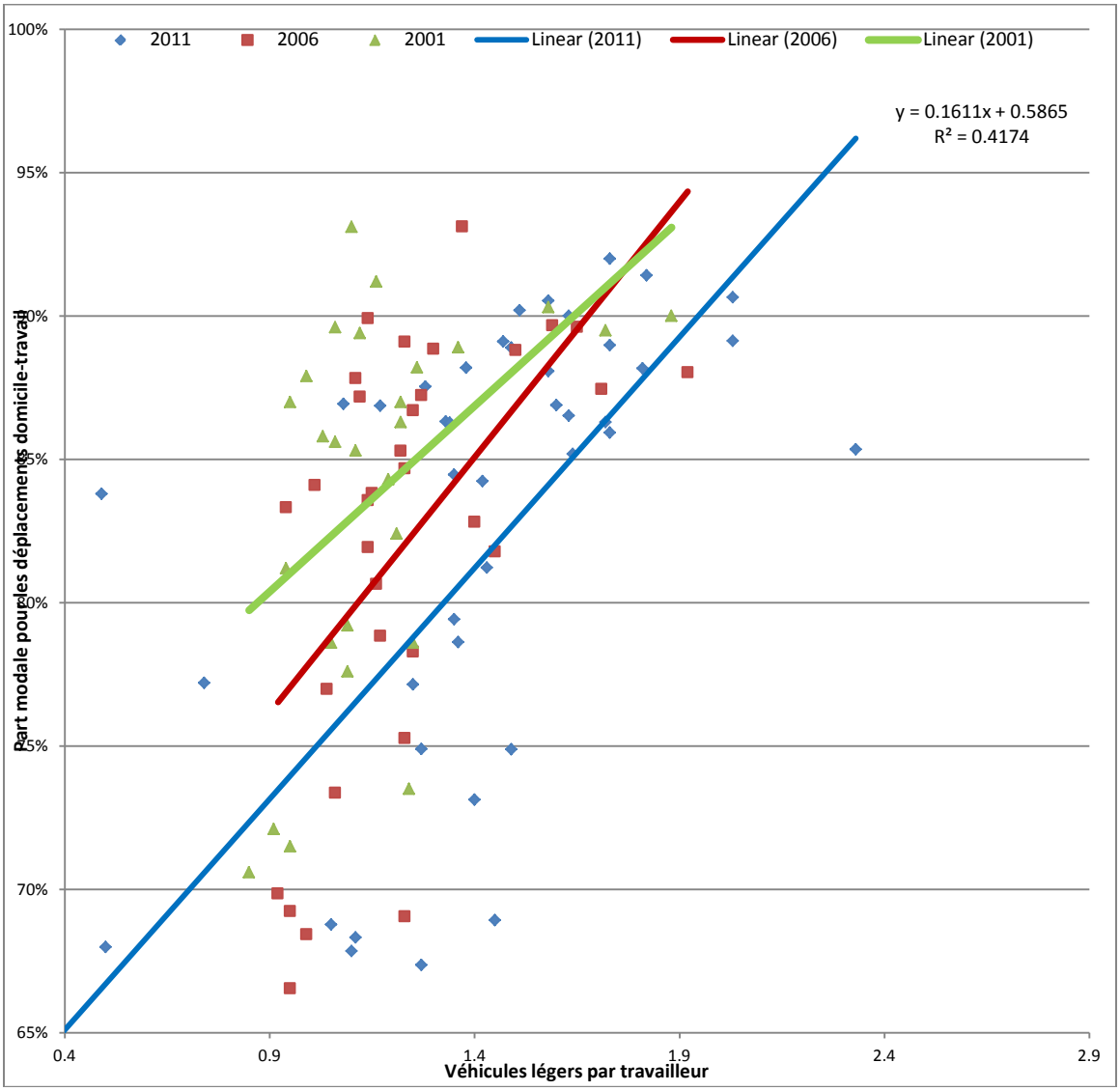
D'après des recherches récentes, les liens entre les parts modales pour les déplacements domicile-travail et le taux de possession de véhicule par *travailleur* sont un indicateur plus efficace des parts modales pour les déplacements domicile-travail. Le tableau 8-9 illustre ces liens pour 2011. On peut constater que les points sont moins dispersés que dans le tableau 8-8, ce qui indique des liens plus étroits. La valeur R^2 de la représentation graphique linéaire est aussi plus élevée, mais des recherches plus approfondies devront être réalisées pour obtenir une formule mathématique plus significative.

Tableau 8-9. Véhicules légers par travailleur et parts modales de l'automobile pour les déplacements domicile-travail, 2011



Le tableau 8-10 illustre la part modale de l'automobile et le taux de possession de véhicules légers par travailleur pour 2001 (triangles verts), 2006 (carrés rouges) et 2011 (losanges bleus). (Veuillez noter que les noms des RMR ne sont pas indiqués pour faciliter la lecture.) Cette représentation graphique linéaire démontre comment les liens évoluent avec le temps. Une fois de plus, des recherches plus approfondies devront être réalisées pour qu'une relation plus définitive puisse être établie.

Tableau 8-10. Véhicules légers par travailleur et parts modales de l'automobile pour les déplacements domicile-travail, 2001-2011



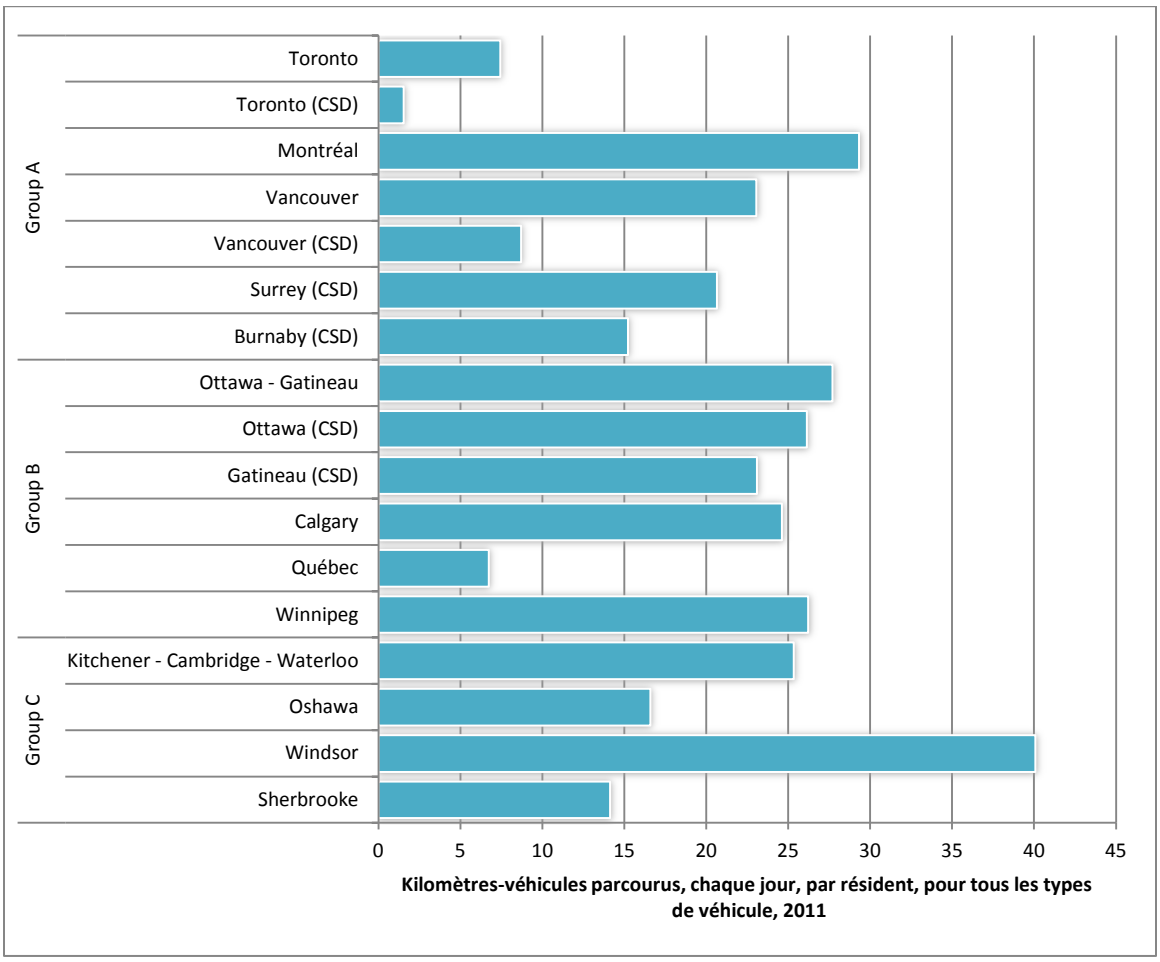
Remarque : les noms des RMR ne sont pas indiqués pour faciliter la lecture.

8.4 VÉHICULES-KILOMÈTRES PARCOURUS

Les véhicules-kilomètres parcourus (VKP) sont une mesure généralement utilisée pour déterminer le niveau d'activité, dans ce cas-ci, les déplacements effectués à l'aide d'un véhicule privé. Aux fins de l'enquête ITU5, les RMR pouvaient calculer les VKP à l'aide d'une des deux sources suivantes : un modèle prévisionnel de la demande de transport dans la région métropolitaine ou des recensements de la circulation.[26]

Le tableau 8-11 présente le sommaire des VKP, chaque jour, par résident, dans les RUE, pour 2011. On peut constater que les VKP par résident varient, les VKP les plus élevés ayant été observés à Windsor et les plus bas ayant été observés dans la SDR de Toronto. Il est difficile de définir une tendance en particulier en ce qui concerne les VKP étant donné les écarts existants non seulement dans la méthode de calcul, mais aussi dans les données et hypothèses sous-jacentes.

Tableau 8-11. Véhicules-kilomètres parcourus, chaque jour, par résident, dans les RUE, 2011



[26] En ce qui concerne les options méthodologiques, les répondants des RMR pouvaient consulter le document intitulé *Vehicle Kilometres Travelled – Canadian Methodology* du comité de liaison technique, Canadian Institute of Transportation Engineers, 2012.

9 PERFORMANCE ÉCONOMIQUE

Ce chapitre présente un examen retravaillé, simplifié et mis à jour du chapitre sur les coûts et le financement des transports de l'enquête ITU4. Les modifications apportées ont trait aux difficultés soulignées par les RMR relativement à la préparation de l'information sur les coûts et les finances. Il fournit aussi de l'information sommaire sur l'importance économique des investissements dans les transports, et il reconnaît l'urgence de définir des sources de financement de remplacement.

9.1 SOURCES DE REVENUS

On a demandé aux répondants de décrire les sources de financement en ce qui concerne les investissements dans les transports réalisés dans leur RMR. Certains répondants devaient donc isoler les contributions s'appliquant à l'année 2011 dans le cadre d'investissements pluriannuels.

Le tableau 9-1 présente le sommaire des renseignements fournis. La première colonne décrit les différentes sources de financement. Ces sources reposent sur les descriptions utilisées dans le rapport de l'enquête ITU4 et, dans certains cas, les données sont agrégées. De plus, le financement privé a été inclus en tant que nouvelle source, soit la sixième source. Veuillez noter qu'environ la moitié des RMR (14 ou 16 RMR) n'ont pas répondu, tandis que la moitié des répondants ont indiqué de multiples sources. Les deux sources les plus couramment utilisées sont les subventions et transferts fédéraux ou provinciaux, ainsi que les taxes locales, soit 28 réponses pour chaque source. Les redevances sur le développement sont ensuite la source de financement la plus utilisée, 24 répondants ayant indiqué cette source. Viennent ensuite les frais d'utilisation, une source de financement choisie par 22 répondants.

Tableau 9-1. Sommaire des réponses sur les sources de financement des transports, 2011

Sources de financement des transports	Aucune réponse	Source utilisée		À l'étude		Non utilisée	
	fréqu.	*fréqu.*	%	*fréqu.*	%	*fréqu.*	%
(a) Transferts / subventions du gouv. fédéral / provincial (p.ex., contribution fédérale ou provinciale récurrente / permanente, subventions uniques du gouv. fédéral ou provincial) Inclure les fonds associés aux parties du réseau exploitées par un gouvernement provincial ou national.	16	28	100 %	0	0 %	0	0 %
(b) Frais d'utilisation / taxes sur le stationnement / frais suppl. (p.ex., suppléments sur le stationnement, taxes sur les revenus d'installations ou de stationnements privés, Tarification des usagers du Transport en commun, tarification routière (y compris le péage), taxes sur l'essence, taxes sur l'immatriculation des véhicules)	14	22	73 %	5	17 %	3	10 %
(c) Taxes / frais supplémentaires au niveau local (p.ex., taxes foncières, taxes prélevées au niveau municipal / régional sur les émissions provenant des carburants fossiles)	14	28	93 %	1	3 %	1	3 %
(d) Redevances sur le développement / recouvrement des coûts (p.ex., partage des avantages découlant du développement, redevances sur le développement par longueur de façade, recouvrement des coûts pour les nouveaux développements)	14	24	80 %	3	10 %	3	10 %
(e) Sources de financement privées (p.ex., partenariats publics-privés pour la prestation des services de transport et pour l'aménagement, l'exploitation et l'entretien, la remise en état des infrastructures de transport, etc.)	16	10	36 %	3	11 %	15	54 %
(f) Autres (veuillez spécifier)	37	4	57 %	0	0 %	3	43 %

Dans l'ensemble, le tableau démontre que les RMR ont utilisé diverses sources de financement à une fréquence presque équivalente. De plus, 10 RMR ont indiqué qu'elles avaient utilisé une source de financement privé. Toutefois, seulement deux RMR ont indiqué le pourcentage réel du financement des transports provenant de sources privées : la ville d'Ottawa a indiqué que 7 % des fonds pour les transports provenaient de sources privées et Oshawa a indiqué que ce pourcentage était de 3,5 %. Vancouver, Calgary et St. John's ont toutes indiqué que 0 % de leur financement des transports provenait de sources privées.

9.2 DÉPENSES EN TRANSPORT

Cette section porte sur les dépenses en transport. Les dépenses en transport en commun sont présentées de façon distincte des autres dépenses en transport, ces dernières étant regroupées. Ces deux catégories sont ensuite présentées en sous-catégories : les dépenses d'immobilisations ainsi que les dépenses d'exploitation et d'entretien. Ces catégories regroupent les catégories qui ont été utilisées dans les enquêtes ITU précédentes : cette approche a été utilisée afin que les RMR n'aient plus de difficulté à préparer les données détaillées requises.

Le tableau 9-2 présente les budgets municipaux et régionaux totaux des transports (à l'exclusion du transport en commun) par résident. On peut constater que les budgets varient considérablement, les villes de Gatineau, Calgary et Québec affichant les dépenses les plus élevées par résident, et les villes de Vancouver et de St. John's affichant les dépenses les moins élevées par résident.[27]

Le tableau 9-3 indique les pourcentages de ces dépenses qui sont consacrés aux dépenses d'immobilisations et aux dépenses d'exploitation et d'entretien. Une fois de plus, les données fournies par les RMR participantes varient, mais la majorité des dépenses ont trait aux dépenses d'immobilisations : 100 % pour la ville de Brampton et 94 % pour la ville d'Oshawa, qui occupent les premiers rangs de ce classement, et 23 % pour la ville de Halifax, qui occupe le dernier rang de ce classement.

Le tableau 9-4 indique les budgets municipaux et régionaux du transport en commun par résident pour les RMR qui ont fourni des données. Encore une fois, ces budgets varient, la RMR de Toronto ayant le budget le plus élevé avec 804 $ par personne (1 133 $ pour la ville de Toronto), et St. John's et Moncton ayant les budgets les moins élevés, soit 79 $ et 82 $ par personne, respectivement. Veuillez noter que dans la plupart des RMR, le pourcentage applicable au transport en commun est plus faible que celui applicable à tous les autres modes de transport. Certaines exceptions doivent toutefois être soulignées, soit Toronto, Vancouver et Ottawa-Gatineau.

Le tableau 9-5 indique les pourcentages des dépenses applicables aux dépenses d'immobilisations et aux dépenses d'exploitation et d'entretien. Contrairement à toutes les autres dépenses en transports, les dépenses en transport en commun semblent être dominées par les dépenses d'exploitation et d'entretien, la plupart des RMR ayant indiqué que ces dépenses sont de l'ordre de 80 %. Quelques exceptions doivent être soulignées : Calgary, dont les dépenses d'immobilisations du transport en commun représentent 62 % des dépenses totales, la ville d'Ottawa (50 %), la ville de Toronto (48 %), la ville de Mississauga (43 %), la ville de Brampton (37 %) et Kitchener-Cambridge-Waterloo (33 %).

[27] Veuillez noter que TransLink, l'administration régionale des transports, est responsable de la majorité des infrastructures dans le Grand Vancouver. Par conséquent, les pourcentages applicables à Vancouver et à Surrey sont beaucoup moins élevés que ceux applicables à la RMR de Vancouver, mais le pourcentage de Burnaby se rapproche du pourcentage régional. Même si cela est moins marqué, la même situation prévaut à Toronto. Par conséquent, on doit faire preuve de prudence lorsqu'on compare les pourcentages applicables aux SDR/DR avec ceux de l'ensemble de la RMR.

Tableau 9-2. Budgets municipaux/régionaux des transports par résident dans les RMR, 2011 (toutes les dépenses, MOINS celles du transport en commun)

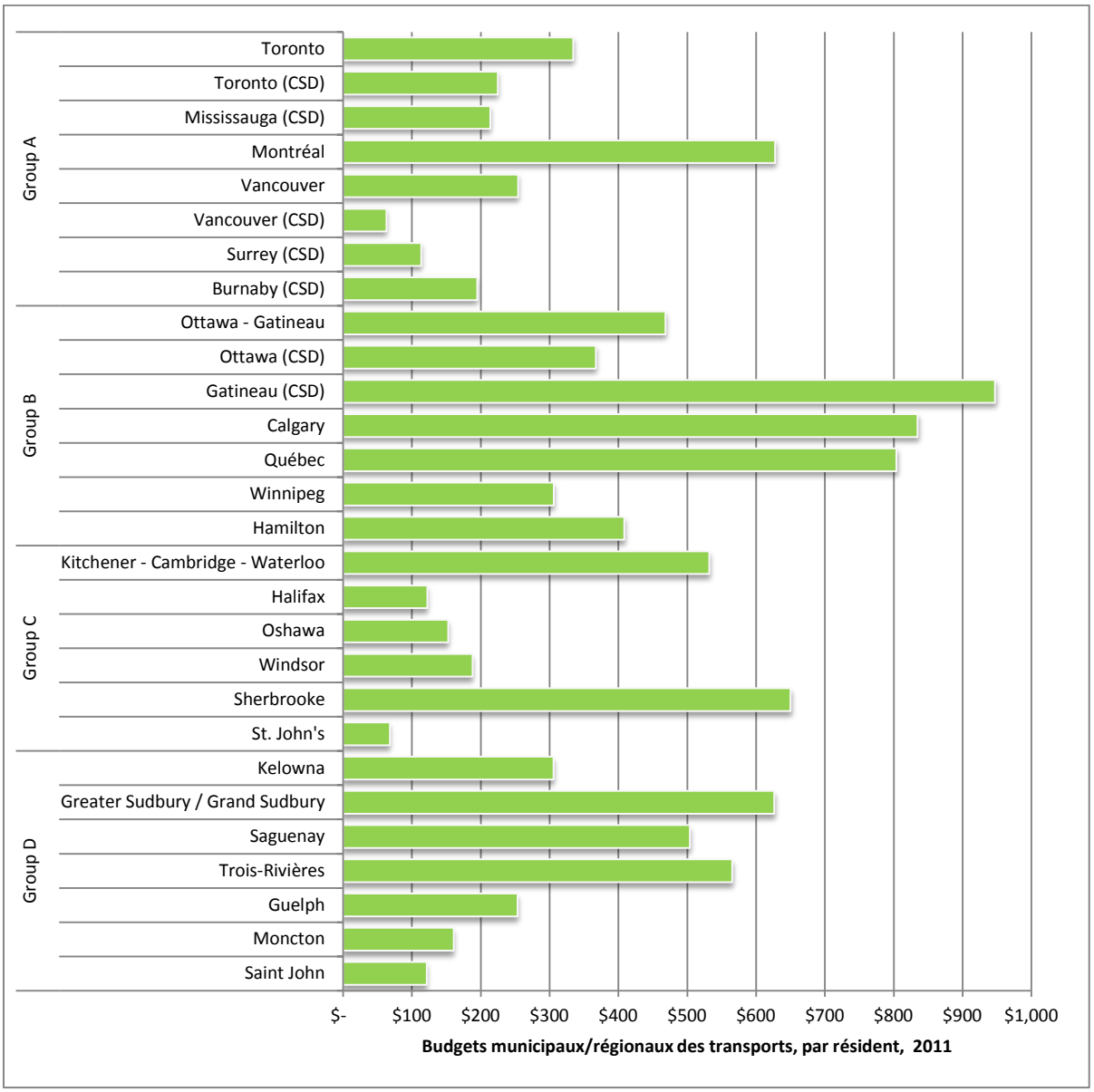


Tableau 9-3. Budgets municipaux/régionaux des transports, répartition en % dans les RMR, 2011 (toutes les dépenses d'immobilisations et les dépenses d'exploitation et d'entretien, MOINS celles du transport en commun)

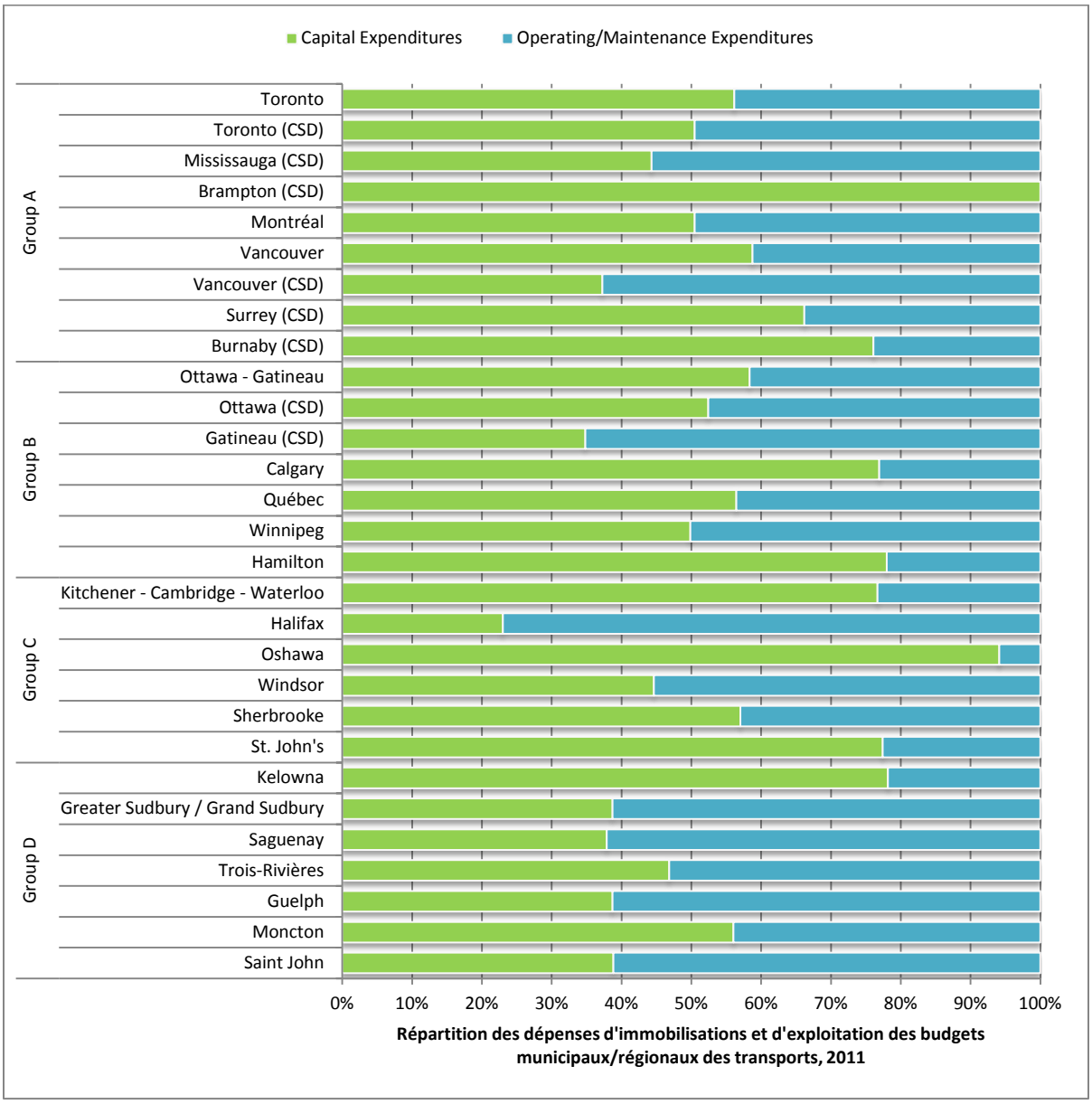


Tableau 9-4. Budgets municipaux/régionaux du transport en commun, par résident, dans les RMR, 2011 (toutes les dépenses en transport en commun)

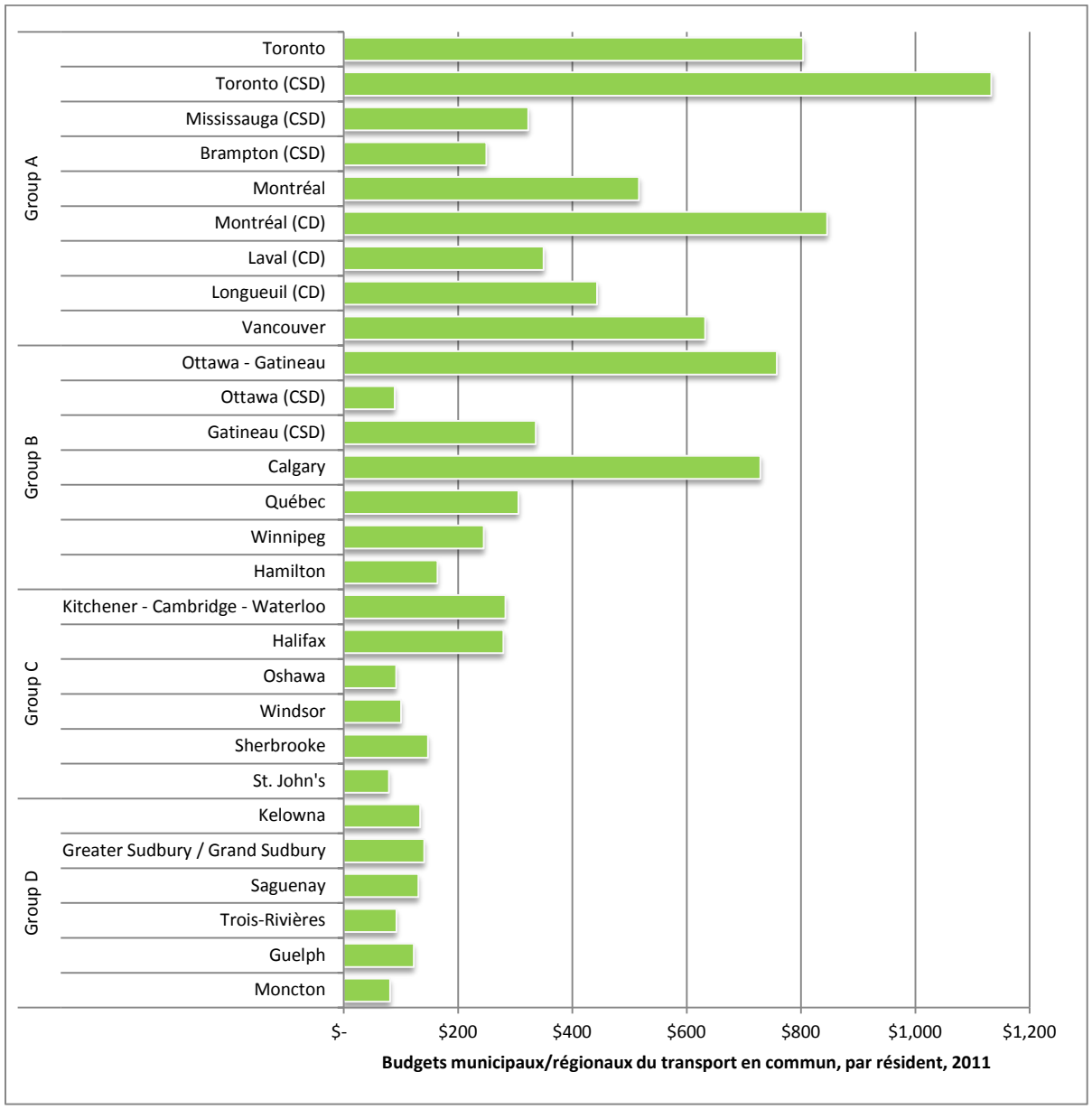
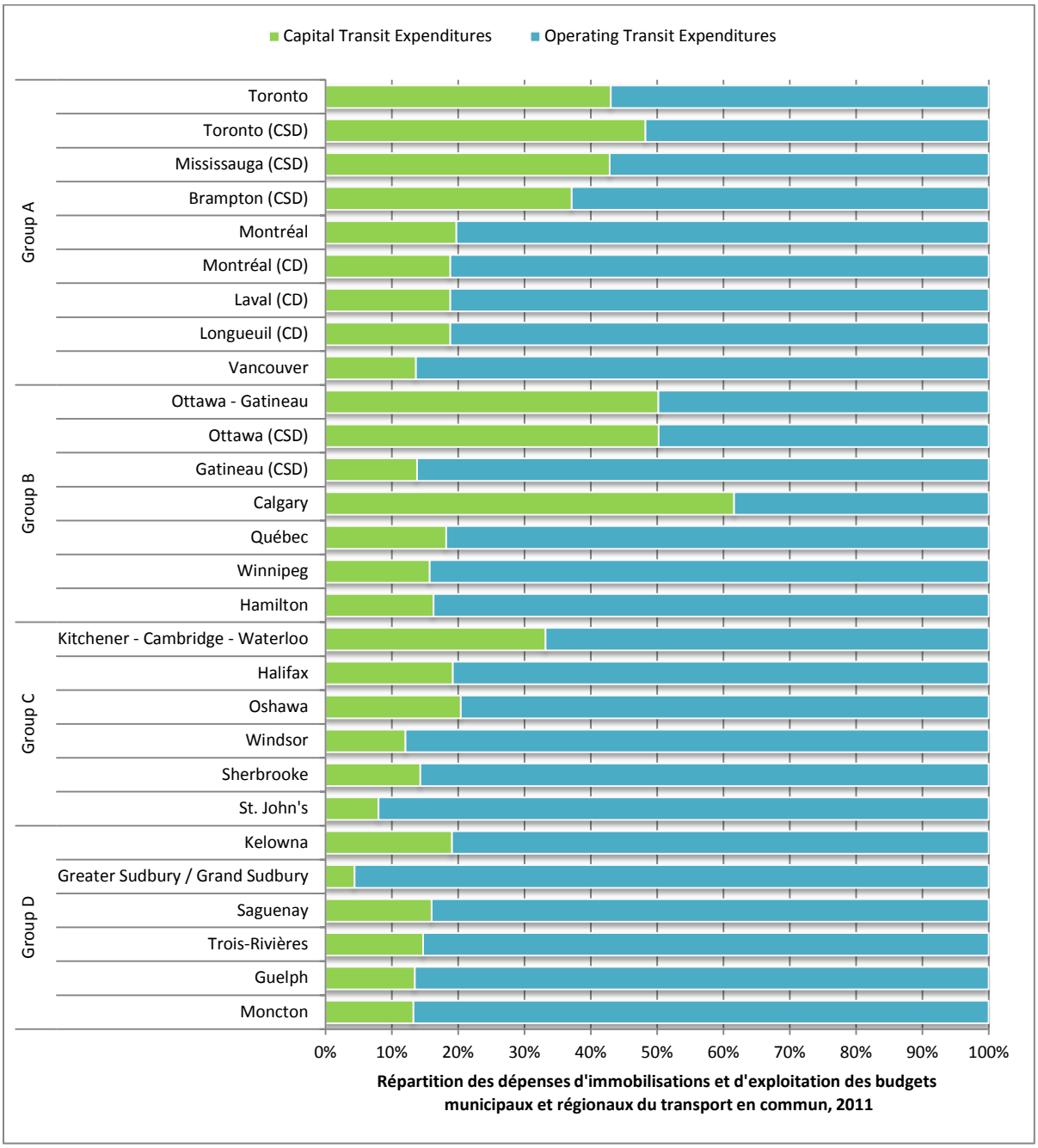


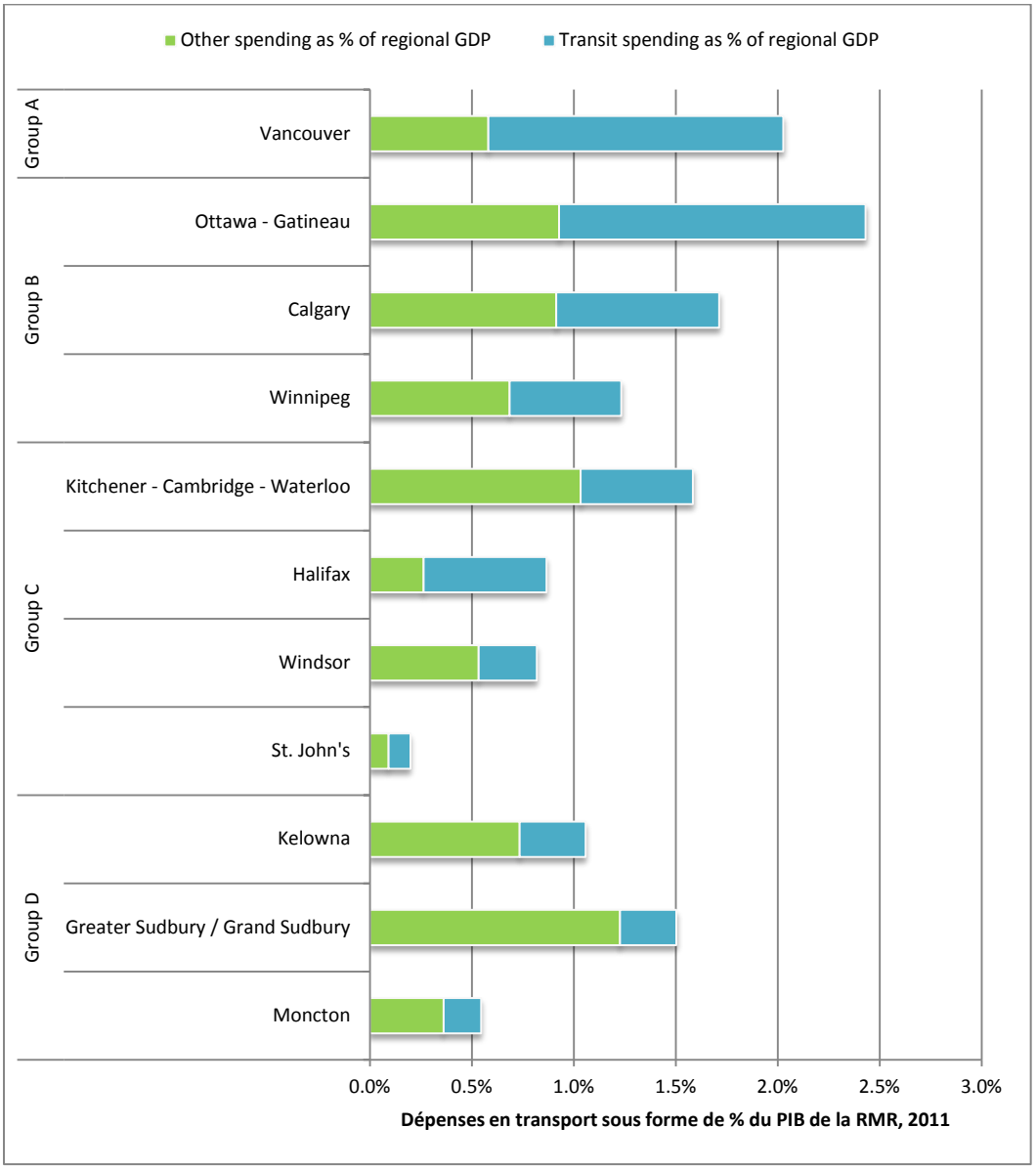
Tableau 9-5. Budgets municipaux/régionaux du transport en commun, répartition en % dans les RMR, 2011 (toutes les dépenses d'immobilisations et les dépenses d'exploitation et d'entretien du transport en commun)



9.3 RÔLE DE L'INVESTISSEMENT DANS LES TRANSPORTS AU SEIN DE L'ÉCONOMIE LOCALE

Pour la première fois dans l'enquête ITU5, on a demandé aux répondants d'indiquer leurs dépenses en transport sous forme de pourcentage du produit intérieur brut (PIB) de leur RMR. Autrement dit, cette mesure décrit l'importance accordée aux investissements en transport par l'économie locale. Parmi les RMR ayant fourni ces données, le tableau 9-6 démontre que les investissements d'Ottawa-Gatineau sont les plus élevés, soit 2,4 % du PIB de la RMR. Le pourcentage d'investissement dans le transport en commun à Ottawa-Gatineau est aussi le plus élevé, soit 1,5 % du PIB. Vient ensuite Vancouver à 1,4 % du PIB. Le pourcentage de Grand Sudbury/Greater Sudbury de tous les autres investissements dans les transports est le plus élevé, soit 1,2 % du PIB. Viennent ensuite Kitchener-Cambridge-Waterloo à 1,0 % et Ottawa-Gatineau et Calgary à 0,9 %.

Tableau 9-6. Dépenses en transport sous forme de % du PIB de la RMR, 2011



10 INDICATEURS DE LA SANTÉ

10.1 INTRODUCTION

Les politiques sur les transports portent sur une vaste gamme d'enjeux comprenant la sécurité, les infrastructures et le milieu bâti. Ces politiques influent sur la façon dont les gens ont accès aux services, elles favorisent ou défavorisent l'adoption de choix de vie sains et elles posent des risques pour l'environnement de groupes vulnérables. En tenant compte des indicateurs et résultats en matière de santé, qui sont associés aux transports et à l'utilisation du sol, les décideurs et urbanistes peuvent prendre des décisions éclairées afin d'améliorer la santé mentale et physique des gens, de réduire les risques pour l'environnement et d'accroître le nombre de modes de transport offerts pour avoir accès aux destinations.[28]

Les indicateurs dont il est question dans le présent rapport proviennent de deux sources principales : l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes et l'enquête directement réalisée auprès des représentants des RMR locales. Les représentants des RMR locales ont aussi fourni des données sur de nombreux autres types d'indicateurs utilisés dans le présent document, et ils obtiennent aussi les données sur certains indicateurs auprès des meilleures sources locales disponibles. La plupart des indicateurs de ce chapitre sont de nouveaux indicateurs. Par conséquent, les RMR ne sont pas toujours en mesure de fournir de données complètes pour ces indicateurs. Le contenu et le format des données présentées sont donc assujettis à la disponibilité et à la qualité des données. Les représentants des RMR ont fourni des notes sur les données (p. ex., la date de collecte, les définitions qui leur sont propres, la portée géographique ou les calculs), et ces renseignements sont indiqués dans le texte et dans les tableaux, s'il y a lieu. Les indicateurs applicables à chaque ensemble de données primaires sont décrits ci-dessous.

L'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes (ESCC) est une enquête transversale qui recueille de l'information volontaire sur la santé des Canadiens relativement à leur état de santé, l'utilisation des services de santé et d'autres déterminants de la santé.[29] L'ESCC utilise un large échantillon de répondants et est conçue pour fournir des estimations fiables sur la santé au niveau régional pour les RMR. L'ESCC est réalisée par Statistique Canada et l'enquête la plus récente disponible est celle de 2011 et 2012. Dans le cadre de l'ESCC, des données sont recueillies sur 32 variables relatives à la santé, dont plusieurs mesures sur l'état de santé perçu, sur des problèmes de santé comme le diabète, l'asthme et l'hypertension, sur le tabagisme et sur l'exposition à la fumée secondaire, ainsi que sur l'indice de masse corporelle (IMC) et l'activité physique. Pour la présente enquête, 11 des mesures les plus pertinentes sur l'état de santé pouvant découler de l'activité physique et de l'impact du milieu bâti ont été utilisées :

- État de santé perçu, très bon ou excellent
- État de santé perçu, passable ou mauvais
- État de santé mentale perçu, très bon ou excellent
- État de santé mentale perçu, passable ou mauvais
- Satisfaction à l'égard de la vie, satisfaisait ou très satisfaisant

[28] Centers for Disease Control and Prevention. *Transportation Health Impact Assessment Toolkit*. Octobre 2011. http://www.cdc.gov/healthyplaces/transportation/hia_toolkit.htm

[29] Statistique Canada -- http://www23.statcan.gc.ca/imdb/p2SV_f.pl?Function=getSurvey&SDDS=3226

- Diabète
- Asthme
- Hypertension
- Activité physique de loisir, modérément actif ou actif
- Indice de masse corporelle, déclaration volontaire, adulte (18 ans et plus), embonpoint ou obèse
- Sentiment d'appartenance à une communauté locale, plutôt fort ou très fort

Outre ces 11 mesures sur l'état de santé provenant de l'ESCC, le présent rapport présente également une synthèse des mesures signalées par les RMR dans les domaines suivants :

- Marche et vélo jusqu'à l'école
- Durée des déplacements à bord de véhicules
- Distance jusqu'à l'école
- Accès aux trottoirs
- Émissions des véhicules
- Blessures et décès sur la route
- Distance jusqu'aux routes principales
- Distance jusqu'aux parcs publics
- Zones imperméables (bâties)

Les mesures utilisées dans le présent rapport fournissent de l'information sur les liens existant entre les transports, le milieu bâti et les résultats en matière de santé au Canada. Elles révèlent aussi les écarts existant entre les résultats en matière de santé des différentes RMR, des écarts qui peuvent être partiellement attribuables aux politiques de transport.

Comme nous l'expliquions ci-dessus, les indicateurs de la santé sont utilisés pour la toute première fois dans une enquête ITU. De plus, certains indicateurs de l'enquête ITU4 ont été déplacés dans cette section du rapport en fonction de leur pertinence. Ces indicateurs sont les suivants : sécurité (section 5.3 de l'enquête ITU4), sécurité des piétons et des cyclistes (section 7.3 de l'enquête ITU4), énergie et environnement (parties de la section 5.4 de l'enquête ITU4).

10.2 ACTIVITÉ PHYSIQUE, OBÉSITÉ ET TROUBLES CONNEXES

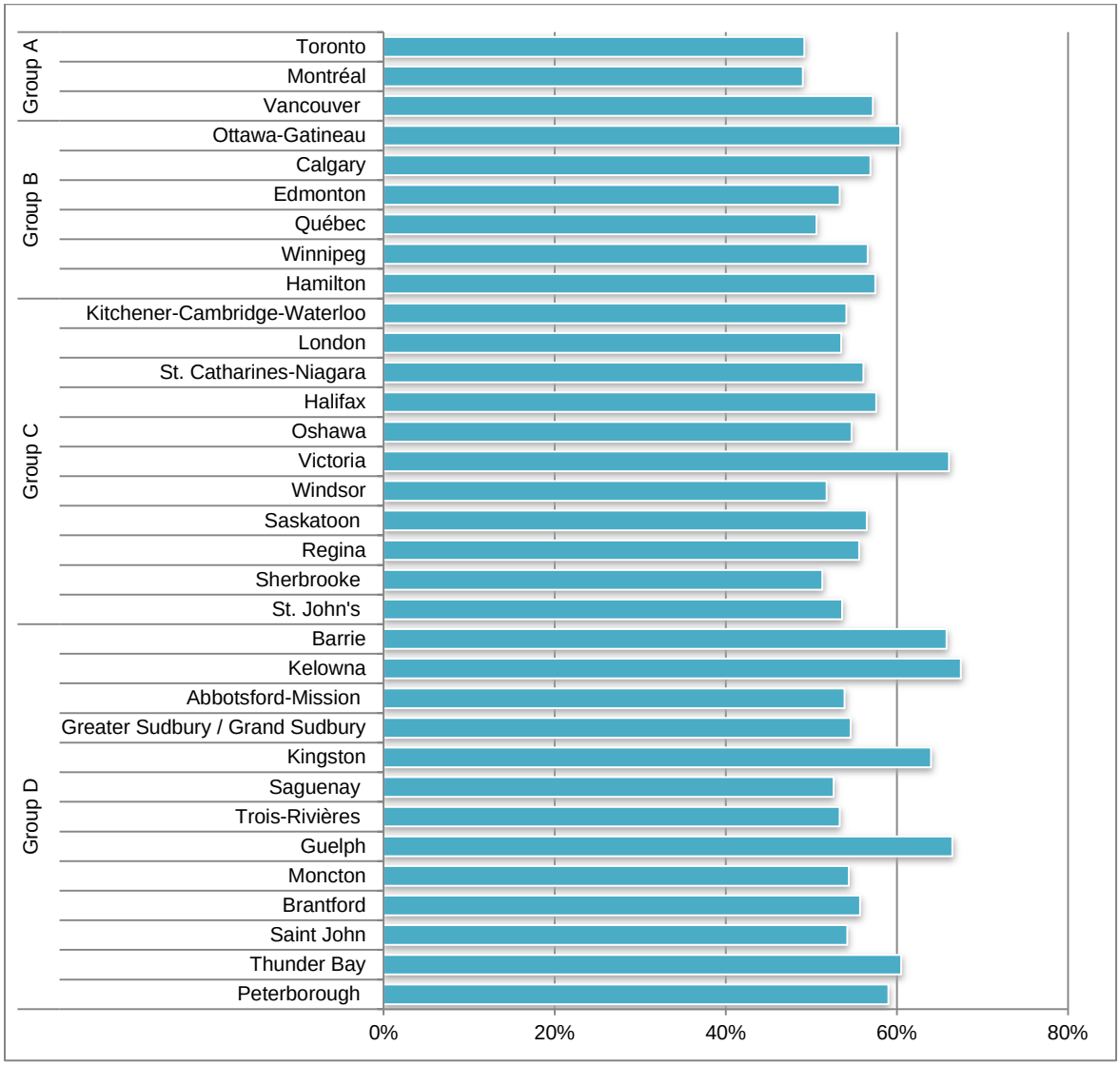
Le milieu bâti, qui comprend le transport, le logement et l'utilisation du sol a un impact sur la santé humaine. Il joue un rôle important dans les habitudes et les résultats en matière de santé de la population, y compris en ce qui concerne l'activité physique, l'obésité et d'autres troubles de santé connexes.

Les résultats de l'ESCC qui sont présentés en détail dans ce chapitre révèlent des différences importantes et mesurables en ce qui concerne l'activité physique, l'obésité et les troubles connexes dans les 33 RMR. En général, pour les mesures de la santé qui sont utilisées dans le présent rapport, les RMR des groupes A et B (populations de plus de 500 000 habitants) affichent de meilleurs résultats relativement à la santé perçue, ont un taux de prévalence moins élevé en ce qui concerne certains troubles de santé et l'obésité par rapport aux RMR des groupes C et D (populations de moins de 500 000 personnes). Ces écarts en ce qui concerne le poids et les troubles de santé connexes auto-déclarés sont probablement associés aux écarts en matière de transport, de milieu bâti, d'accès aux services de santé et de possibilités en matière d'activité physique dans chaque RMR.

10.2.1 Généralités

L'ESCC demande aux répondants d'évaluer leur niveau d'activité physique au cours des trois deniers mois. Comme l'indique le tableau 10-1, près de 50 % des répondants de l'ensemble des RMR semblent être « modérément actifs » ou « actifs ». Kelowna affiche le plus grand pourcentage de répondants qui indiquent être « modérément actifs » ou « actifs » (67,5 %) tandis que Montréal affiche le plus bas pourcentage dans cette catégorie (49 %). Les RMR du groupe D affichent le plus haut pourcentage moyen de répondants qui indiquent être « modérément actifs »ou « actifs » (58,6 %) tandis que les RMR du groupe A affichent le plus bas pourcentage dans cette catégorie (51,8 %).[30]

Tableau 10-1. Activité physique de loisir, modérément actifs ou actifs, 2011-2012



[30] Remarque : toutes les moyennes des groupes indiquées dans le présent chapitre sont des moyennes simples non pondérées des valeurs des RMR au sein de chaque groupe.

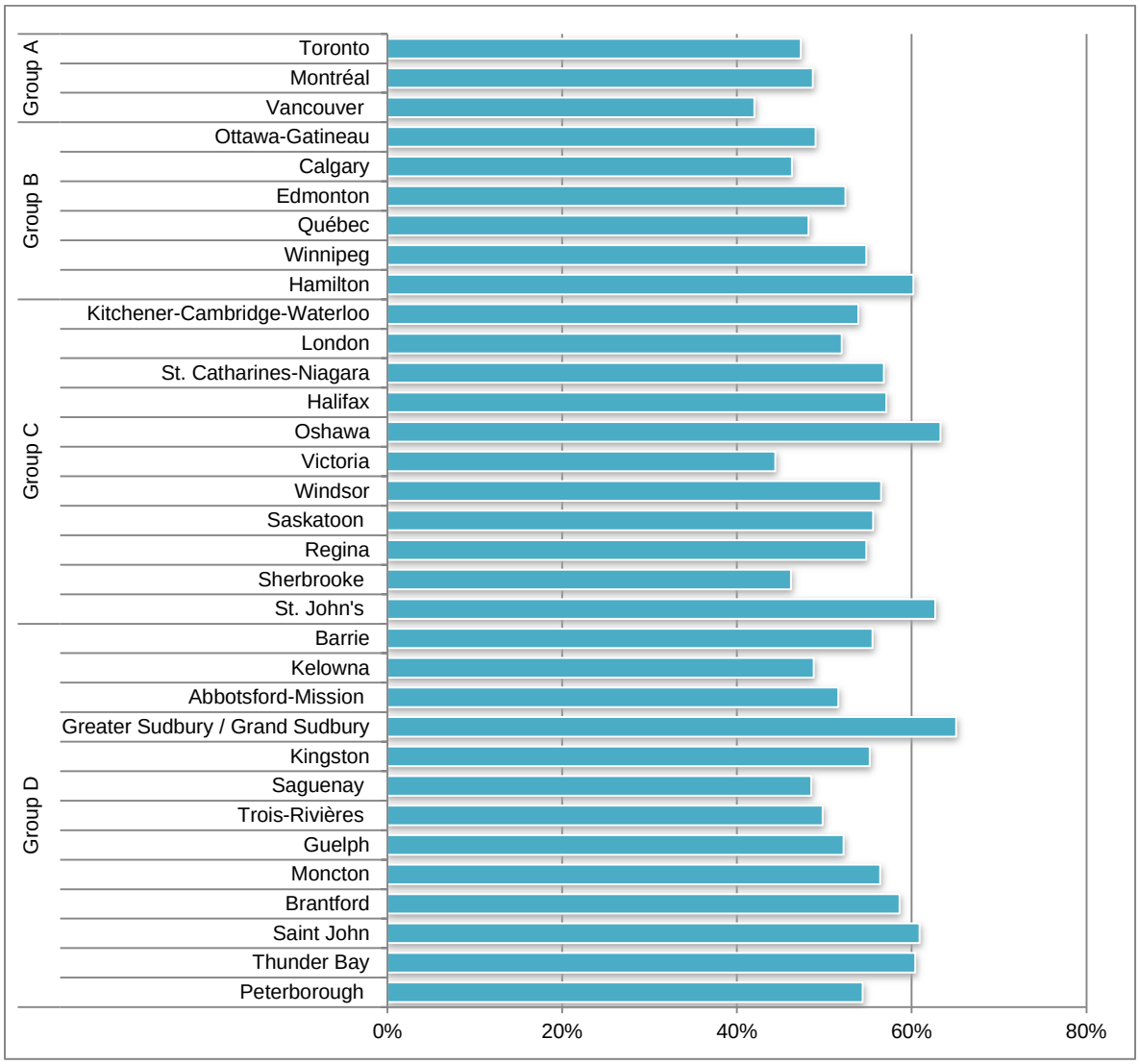
Source : Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes. Veuillez noter que le tableau fait référence à la population âgée de 12 ans et plus qui a indiqué un niveau d'activité physique, d'après les réponses fournies aux questions sur la nature, la fréquence et la durée de leur participation à une activité physique de loisir. Les répondants devaient choisir entre les niveaux « actif », « modérément actif » et « pas du tout actif » d'après un indice de l'activité physique quotidienne moyenne au cours des trois derniers mois.

L'IMC des répondants est calculé à l'aide du poids et de la taille qu'ils ont indiqués. Le tableau 10-2 présente le sommaire des résultats. Plus de 40 % des répondants dans l'ensemble des RMR sont obèses ou font de l'embonpoint. Vancouver affiche le plus bas pourcentage de personnes qui font de l'embonpoint ou qui sont obèses (42 %) tandis que le Grand Sudbury/Greater Sudbury affiche le plus haut pourcentage dans cette catégorie (65,1 %). Les RMR du groupe A affichent le plus bas pourcentage moyen de répondants qui font de l'embonpoint ou qui sont obèses (46 %) tandis que celles du groupe D affichent le plus haut pourcentage moyen dans cette catégorie (55,2 %).[31]

[31] Selon Statistique Canada, l'indice de masse corporelle (IMC) est calculé par la division du poids corporel du répondant (en kilogrammes) par sa taille (en mètres) au carré. Les catégories de masse corporelle sont les suivantes : moins de 18,50 (poids insuffisant); 18,50 à 24,99 (poids normal); 25,00 à 29,99 (embonpoint); 30,00 à 34,99 (obèse, classe I); 35,00 à 39,99 (obèse, classe II); 40,00 et plus (obèse, classe III). Selon les directives de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et de Santé Canada, les risques de santé suivants sont associés à chacune des catégories d'IMC suivantes : poids normal = niveau de risque le moins élevé; poids insuffisant et embonpoint = niveau de risque accru; obèse, classe I = niveau de risque élevé; obèse, classe II = niveau de risque très élevé; obèse, classe III = niveau de risque extrêmement élevé.

Selon les directives de l'OMS et de Santé Canada, l'indice est calculé pour la population âgée de 18 ans et plus, à l'exclusion des femmes enceintes et des personnes d'une taille de moins 3 pieds (0,914 mètre) ou de plus de 6 pieds 11 pouces (2,108 mètres).

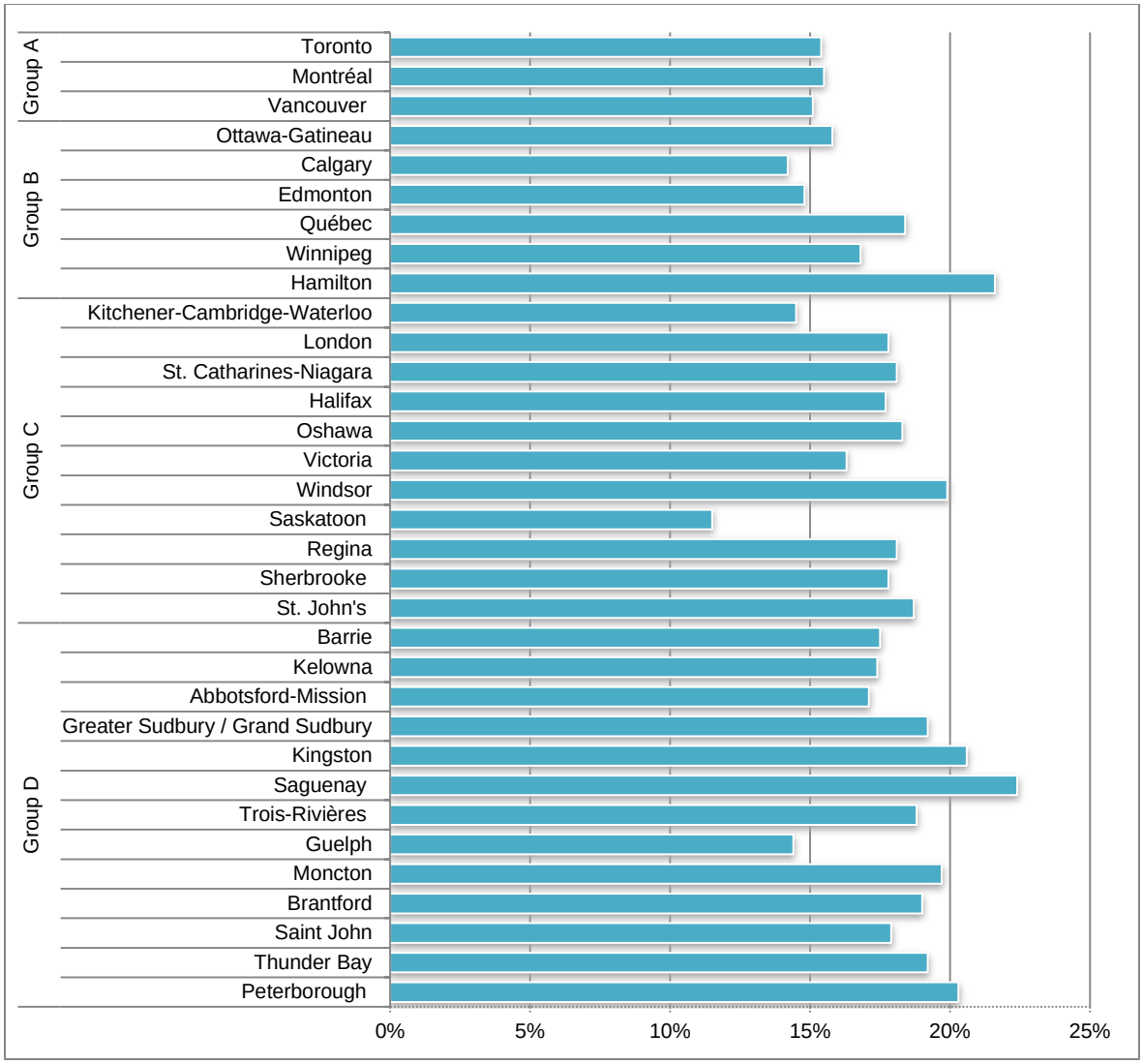
Tableau 10-2. Pourcentage des répondants (18 ans et plus) qui ont un IMC d'embonpoint ou d'obésité, 2011-2012



Source : Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes.

Comme l'indique le tableau 10-3, moins de 25 % des répondants de l'ensemble des RMR indiquent qu'ils ont reçu un diagnostic d'hypertension d'un professionnel de la santé. Saguenay affiche le plus haut pourcentage répondants ayant indiqué souffrir d'hypertension (22,4 %) tandis que Saskatoon affiche le plus bas pourcentage dans cette catégorie (11,5 %). Les RMR du groupe D affichent le plus haut pourcentage moyen de répondants ayant indiqué souffrir d'hypertension (18,7 %) tandis que les RMR du groupe A affichent le plus bas pourcentage dans cette catégorie (15,3 %).

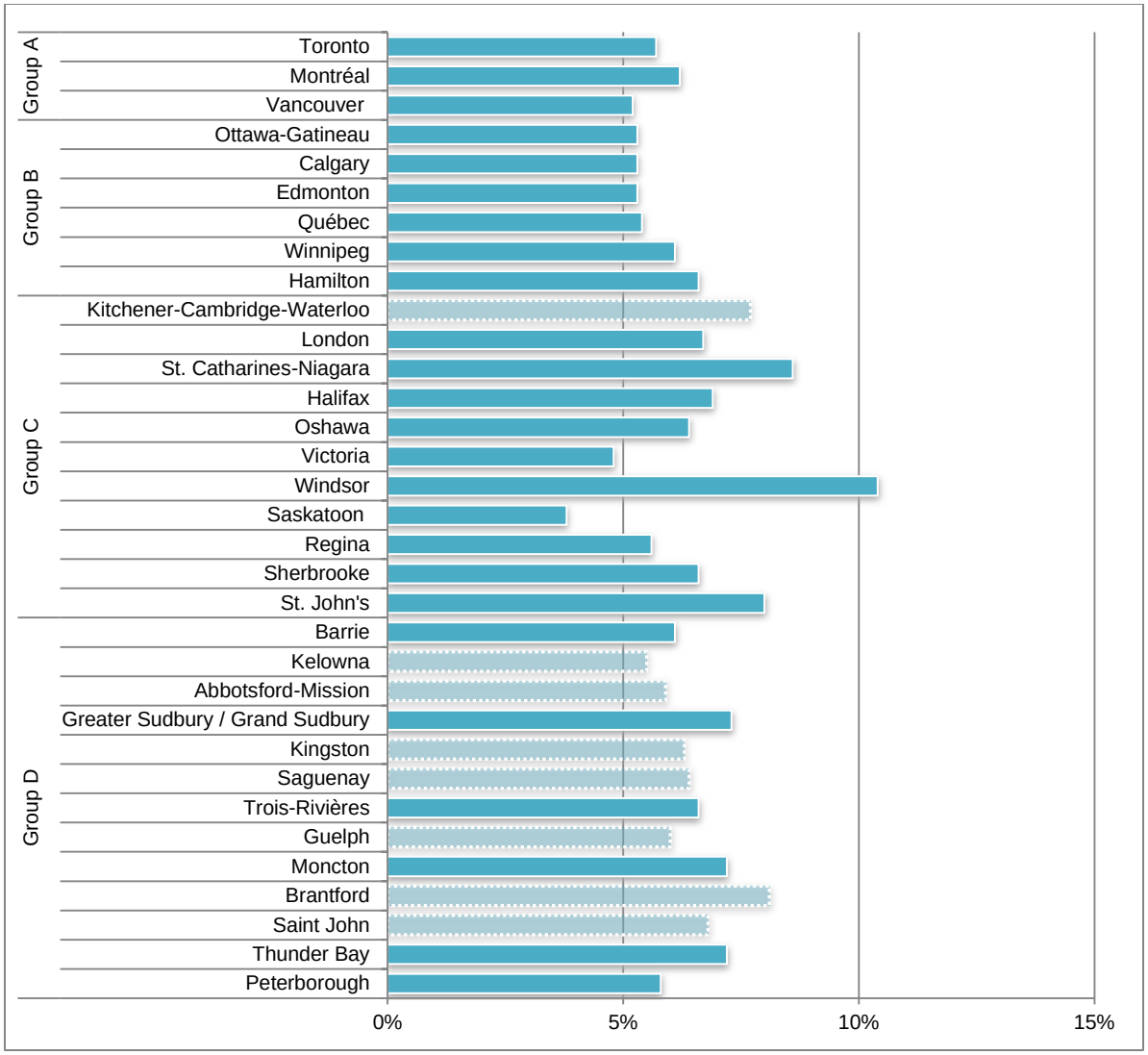
Tableau 10-3. Pourcentage des répondants ayant reçu un diagnostic d'hypertension, 2011-2012



Source : Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes. Veuillez noter que le tableau fait référence à la population âgée de 12 ans et plus qui a indiqué avoir reçu un diagnostic d'hypertension par un professionnel de la santé.

Le tableau 10-4 présente le sommaire des résultats de l'ESCC pour les personnes qui ont reçu un diagnostic de diabète par un professionnel de la santé. Moins de 9 % des répondants dans l'ensemble des RMR, à l'exception de Windsor (10,4 %) ont indiqué souffrir de diabète. Windsor affiche le plus haut pourcentage de répondants ayant indiqué souffrir de diabète (10,4 %) tandis que Saskatoon affiche le plus bas pourcentage de répondants dans cette catégorie (3,8 %). Les RMR du groupe C affichent le plus haut pourcentage moyen de répondants ayant indiqué souffrir de diabète (6,9 %) tandis que les RMR du groupe B affichent le plus bas pourcentage moyen dans cette catégorie (5,7 %).

Tableau 10-4. Pourcentage des répondants ayant reçu un diagnostic de diabète, 2011-2012



Source : Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes. Veuillez noter que le tableau fait référence à la population âgée de 12 ans et plus qui a indiqué avoir reçu un diagnostic de diabète de type 1 ou de type 2 par un professionnel de la santé. Les données sur le diabète comprennent les femmes de 15 ans ou plus qui reçoivent un diagnostic de diabète de grossesse.

Les résultats entrecoupés en bleu pâle représentent les données qui ont un coefficient de variation (CV) de 16,6 % à 33,3 %. L'ESCC recommande que ces résultats soient utilisés avec prudence. Le CV indique la fiabilité des estimations dans le contexte des données d'enquête, qui proviennent généralement d'un échantillon. Pour un complément d'information, veuillez consulter http://www12.statcan.gc.ca/health-sante/82-228/help-aide/DQ-QD01.cfm?Lang=F.

10.2.2 Déplacements domicile-école

Les infrastructures de transport et le milieu bâti façonnent les conditions entourant les écoles et ensuite la sécurité et l'accessibilité de ces écoles. Le milieu bâti peut contribuer à la sécurité, à la santé et au bien-être des élèves et de leurs familles en permettant et en favorisant les déplacements domicile-école à la marche et à vélo. Dans les milieux favorables à la marche et au vélo, le transport actif peut devenir un choix plus attrayant que d'autres modes de transport. Par conséquent, les enfants peuvent faire de l'activité physique dès leur jeune âge si le transport actif est une option sécuritaire. De plus, la promotion de la marche et du vélo pour les déplacements domicile-école peut contribuer à réduire la pollution atmosphérique, la circulation et les dangers liés à la circulation à proximité des écoles, des facteurs qui ont tous un impact sur la sécurité, la santé et le bien-être.[32]

L'importance de ces points est démontrée dans le rapport *2012 Road to Health* de l'organisme de santé publique de Toronto (Toronto Public Health).[33] Ce rapport conclut que les avantages sur la santé de l'activité physique accrue grâce à la marche et au vélo sont nombreux et variés, notamment :

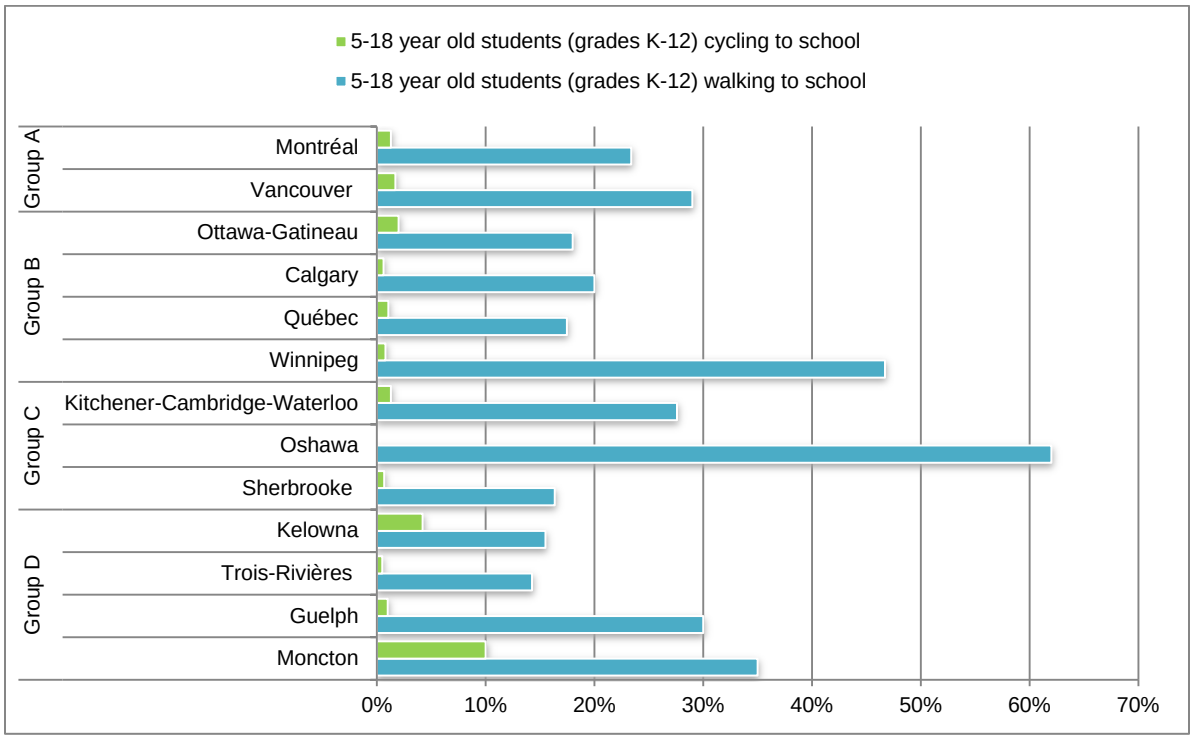
- *« ils réduisent de façon importante les risques de mortalité de toutes causes, de maladie cardiovasculaire, d'obésité, de diabète de type II et de certains types de cancer;*
- *ils produisent des avantages importants sur le plan social, environnemental, économique et des réseaux de transport;*
- *les avantages sur la santé de ceux qui augmentent leur niveau d'activité physique . . grâce au transport actif surpassent grandement les risques associés à ces activités [collisions de la route];*
- *les investissements dans les infrastructures piétonnières et cyclables sont extrêmement rentables, même si on ne tient compte que des avantages sur la santé;*
- *de meilleurs aménagements pour les modes de transport actifs comme la marche et le vélo peuvent grandement améliorer la sécurité des usagers de tous les modes; en augmentant le pourcentage des déplacements effectués à la marche ou à vélo, on peut aussi réduire les taux de collision et de blessure (effet « sécurité par le nombre »). »*

le tableau 10-5 indique, dans les RMR qui ont fourni des données, le pourcentage d'élèves de la maternelle à la 12e année qui se rendent à l'école à la marche ou à vélo. Un plus grand pourcentage d'élèves se rend à l'école à la marche qu'à vélo dans les RMR; 62 % des élèves d'Oshawa se rendent à l'école à la marche tandis que seulement 14,3 % des élèves de Trois-Rivières utilisent ce mode de transport. De même, le pourcentage des élèves qui se rendement à l'école en vélo varie d'une RMR à l'autre; 10 % des élèves de Moncton utilisent leur vélo pour se rendre à l'école et ce pourcentage est de 0,48 % à Trois-Rivières.

[32] National Center for Safe Routes to School. *What is Safe Routes to School?* http://www.saferoutesinfo.org/about-us

[33] Lightman D, Winters M, Heeney D, Mee C, Chirrey S, Campbell M, Mishaiel R. *Road to Health: Improving Walking and Cycling in Toronto*. Toronto Public Health. 2012.

Tableau 10-5. Pourcentage des élèves de 5 à 18 ans (maternelle à la 12e année) qui utilisent la marche ou le vélo pour se rendre à l'école



Source : données fournies par les RMR pour les années suivantes -- Moncton 2014; Guelph 2011; Kelowna 2013; Oshawa 2012; Kitchener-Cambridge-Waterloo 2011; Winnipeg 2007; Calgary 2012, Ottawa-Gatineau 2011; Vancouver 2011.

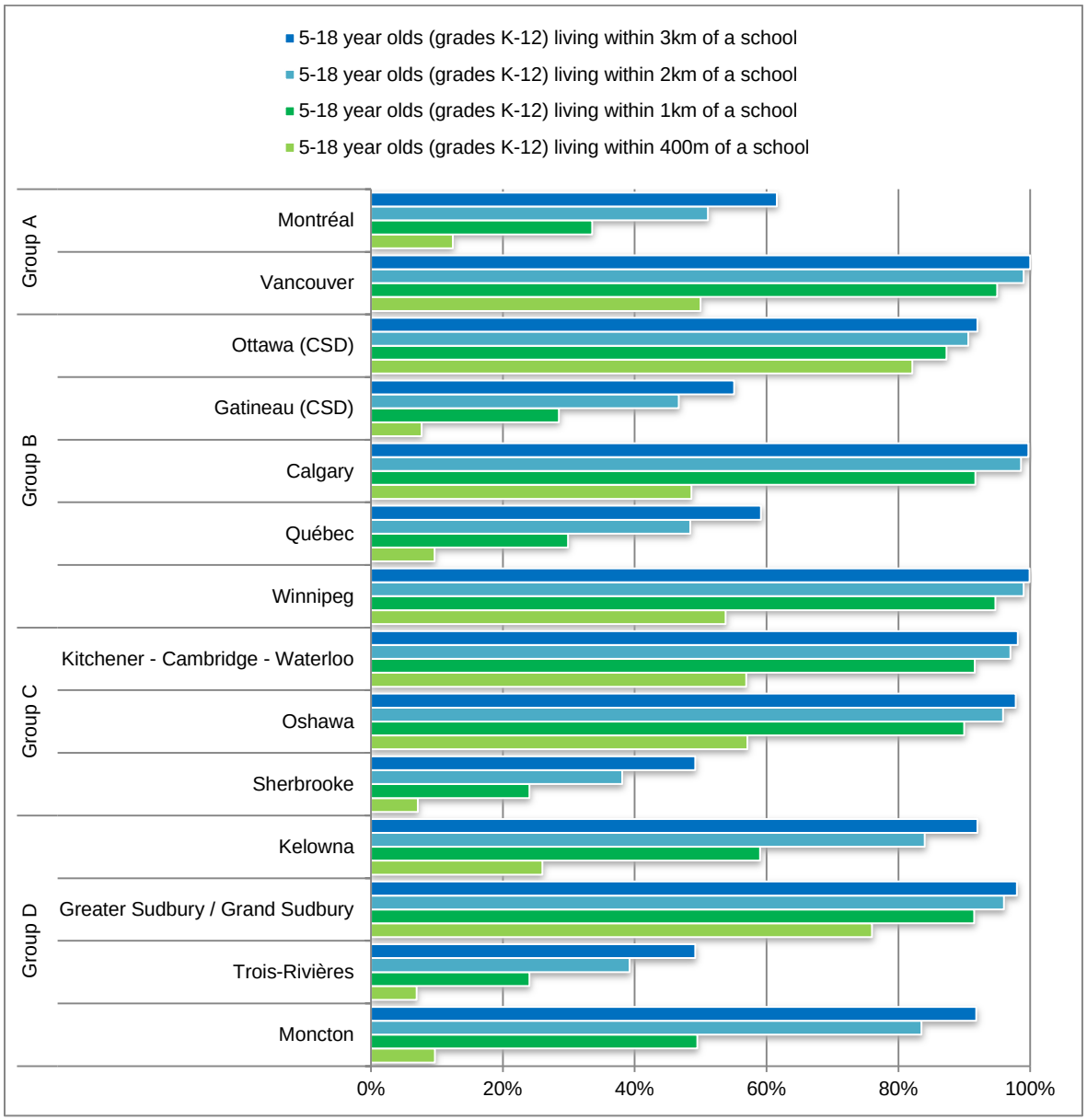
Données partielles fournies pour Oshawa. L'absence de données sur l'utilisation du vélo ne signifie pas que le taux est de 0 %.

Les données fournies par Guelph et Winnipeg s'appliquent aux élèves de 11 à 18 ans.

10.2.3 Proximité des écoles

Un groupe de RMR se recoupant sans toutefois être les mêmes a fourni de l'information sur le pourcentage d'élèves (de 5 à 18 ans) qui vivent à 400 m, 1 km, 2 km et 3 km d'une école. Le tableau 10-6 indique que, sur 13 RMR qui ont fourni des données, toutes sauf 5 (Montréal, Québec, Sherbrooke, Trois-Rivières et SDR de Gatineau), ont indiqué que plus de 90 % de leurs élèvent vivent à 3 km ou moins d'une école. Sept RMR ont indiqué que plus de 90 % de leurs élèvent vivent à 1 km ou moins d'une école. Moins la distance à parcourir pour se rendre à l'école est grande, plus il est possible, donc probable, que les élèves s'y rendent à la marche ou à vélo.

Tableau 10-6. Pourcentage des élèves de 5 à 18 ans (maternelle à la 12e année) qui vivent à l'intérieur d'une certaine distance d'une école



Source : données fournies par chaque RMR. Moncton 2013; Grand Sudbury/Greater Sudbury 2011; Kelowna 2011; Oshawa 2011; Kitchener-Cambridge-Waterloo 2011; Winnipeg 2007; Calgary 2011; Ottawa-Gatineau 2013; Vancouver 2011.

Les résultats pour Ottawa-Gatineau sont indiqués de façon distincte pour chaque SDR.

10.2.4 Durée des déplacements à bord des véhicules

Les infrastructures de transport et le milieu bâti peuvent influer sur la durée des déplacements effectués à bord d'une automobile ou d'un véhicule de transport en commun pour passer d'une destination à l'autre. Le temps passé en position assise dans un véhicule contribue à des habitudes sédentaires, lesquelles sont associées à la prise de poids, à l'obésité et à une mauvaise santé métabolique.[34,35,36]

Le tableau 10-7 et le tableau 10-8 indiquent, pour les RMR qui ont fourni des données, le temps moyen en minutes passé dans une automobile ou un véhicule de transport en commun par déplacement, par type de déplacement. Comme l'indique le tableau 10-7, la durée moyenne des déplacements domicile-travail effectués par les répondants surpasse la durée moyenne des déplacements de tous types effectués par les répondants en automobile, sauf à Moncton, où ces deux types de déplacements durent en moyenne 30 minutes, ce qui est aussi la durée maximale dans toutes les RMR. Sherbrooke affiche la durée moyenne la plus courte pour tous les types de déplacements en automobile, soit 12,5 minutes, et London affiche la durée moyenne la plus courte pour les déplacements domicile-travail, soit 15,9 minutes. Le tableau 10-8 indique que les répondants passent en moyenne un peu plus d'une heure par déplacement dans les véhicules de transport en commun. Kitchener-Cambridge-Waterloo affiche la durée moyenne la plus courte pour les déplacements domicile-travail et pour tous les types de déplacements, soit 18,9 minutes.

Même si les usagers du transport en commun, pendant qu'ils se déplacent, ont des habitudes sédentaires semblables à celles des usagers de l'automobile, il a été démontré qu'ils faisaient plus d'activité physique que les autres usagers.[37,38] Les déplacements à destination et en provenance du réseau de transport en commun peuvent être effectués à l'aide d'un mode de transport actif (marche ou vélo), tandis que les déplacements à destination et en provenance de l'automobile sont habituellement à plus courte distance de marche. Les résidents des RMR où la densité des arrêts/stations de transport en commun est grande et où la distance est plus courte entre le domicile et l'arrêt/la station le plus près font habituellement plus d'activité physique et ont un poids corporel moins élevé.[39,40]

---

[34] Frank, Lawrence D, Martin A Andresen et Thomas L Schmid. 2004. « Obesity Relationships with Community Design , Physical Activity , and Time Spent in Cars ». American Journal of Preventive Medicine 27 (2) : 87–96. doi :10.1016/j.amepre.2004.04.011.

[35] Wen, L M, N Orr, C Millett et C Rissel. 2006. « Driving to Work and Overweight and Obesity: Findings from the 2003 New South Wales Health Survey, Australia ». International Journal of Obesity (2005) 30 (5) (mai) : 782–6. doi:10.1038/sj.ijo.0803199. http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/16404406.

[36] Lindström, Martin. 2008. « Means of Transportation to Work and Overweight and Obesity: A Population-Based Study in Southern Sweden ». Preventive Medicine 46 (1) (janvier) : 22–8. doi:10.1016/j.ypmed.2007.07.012. http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/17706273.

[37] Lachapelle U, Noland RB. Does the commute mode affect the frequency of walking behavior? The public transit link. Transp. Policy. Elsevier; mai 2012; 21 : 26–36.

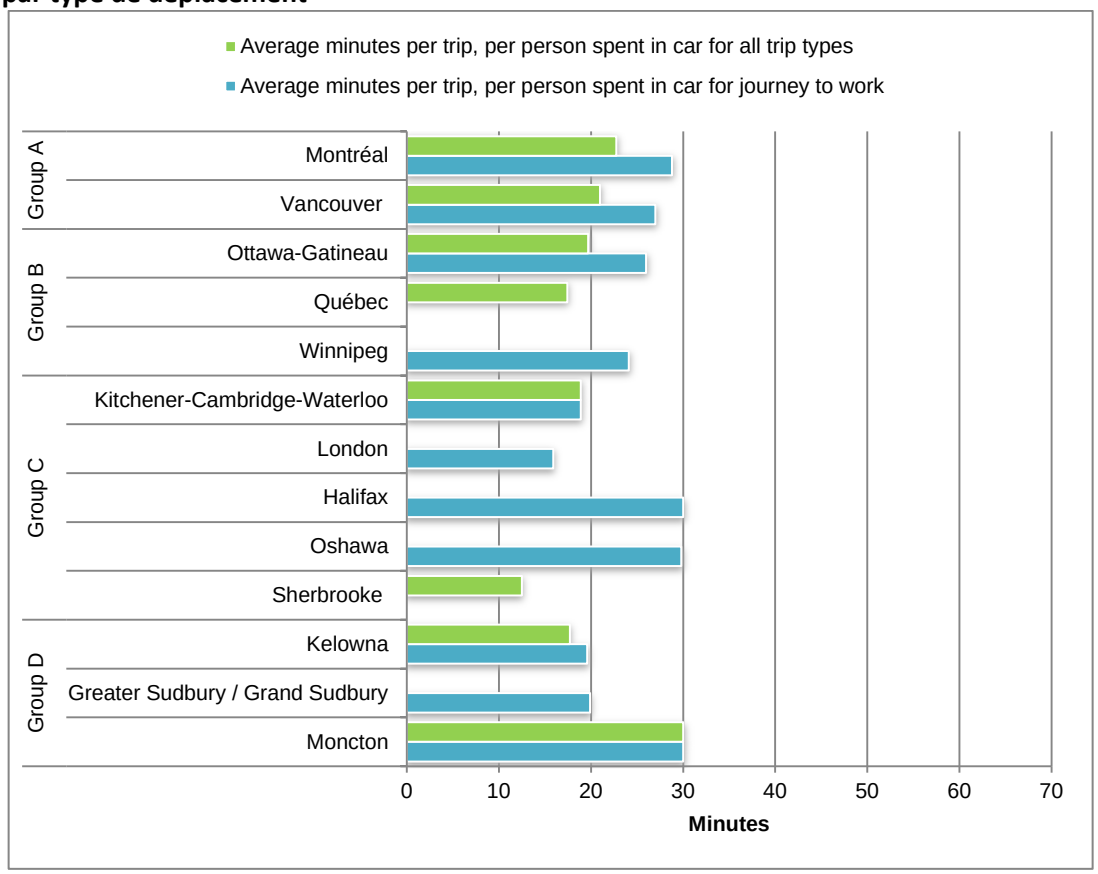
[38] Freeland AL, Banerjee SN, Dannenberg AL, Wendel AM. Walking associated with public transit: moving toward increased physical activity in the United States. Am. J. Public Health; mars 2013; 103(3) : 536–42.

[39] Rundle A, Roux AV, Free LM, Miller D, Neckerman KM, Weiss CC. The urban built environment and obesity in New York City: a multilevel analysis. Am J Health Promot 2007; 21(4S) : 326–34.

[40] Forsyth A, Hearst M, Oakes JM, Schmitz KH. Design and Destinations: Factors Influencing Walking and Total Physical Activity. Urban Stud. 1er août 2008; 45(9) : 1973–96.

Veuillez noter une fois de plus que les durées *moyennes* dont il est question dans le présent rapport sont tirées des enquêtes origines-destinations auprès des RMR et qu'elles ne sont pas comparables aux durées *médianes* de l'ENM qui sont indiquées à la section 5.1. Cette différence est attribuable à l'utilisation de différentes méthodes d'enquête, tailles d'échantillon et autres.

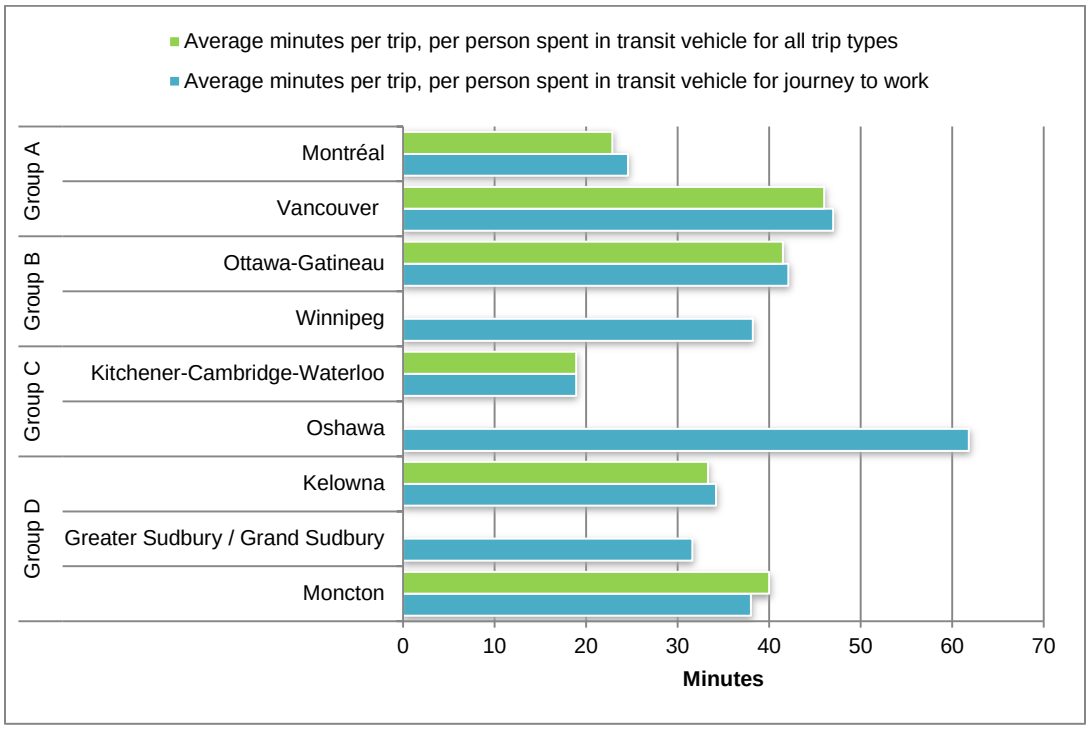
Tableau 10-7. Durée moyenne en minutes par déplacement, par personne, passée dans l'automobile, par type de déplacement



Source : données fournies par chaque RMR. Moncton 2014; Grand Sudbury/Greater Sudbury 2011; Kelowna 2013; Oshawa 2011; Halifax 2011; London 2011; Kitchener-Cambridge-Waterloo 2011; Winnipeg 2011; Ottawa-Gatineau 2011; Vancouver 2011.

Données partielles fournies pour Québec, Winnipeg, Halifax, Oshawa, Sherbrooke et Grand Sudbury/Greater Sudbury. L'absence de données ne signifie pas qu'un déplacement n'a aucune durée.

Tableau 10-8. Durée moyenne en minutes par déplacement, par personne, passée dans un véhicule de transport en commun, par type de déplacement



Source : données fournies par chaque RMR. Moncton 2014; Grand Sudbury/Greater Sudbury 2011; Kelowna 2013; Oshawa 2011; Halifax 2011; London 2011; Kitchener-Cambridge-Waterloo 2011; Winnipeg 2011; Ottawa-Gatineau 2011; Vancouver 2011.

Données partielles fournies pour Winnipeg et Grand Sudbury/Greater Sudbury. L'absence de données ne signifie pas qu'un déplacement n'a aucune durée.

10.2.5 Accès aux trottoirs

Les trottoirs sont une composante majeure des infrastructures piétonnières et cyclables; ils influent sur la capacité des personnes de faire de l'activité physique et d'utiliser le transport actif de façon sécuritaire et pratique. [41,42] Les liens existant entre les trottoirs et la sécurité reposent notamment sur la réduction des collisions entre véhicules et piétons et la réduction des dangers liés aux déplacements s'ils sont adéquatement construits et entretenus, en particulier pour les personnes ayant un handicap physique ou visuel.[43,44] L'accès aux trottoirs peut donc influer sur le niveau d'activité physique d'une

[41] Ewing R, Dumbaugh E. The Built Environment and Traffic Safety: A Review of Empirical Evidence. J. Plan. Lit. 21 mai 2009; 23(4) : 347–67.

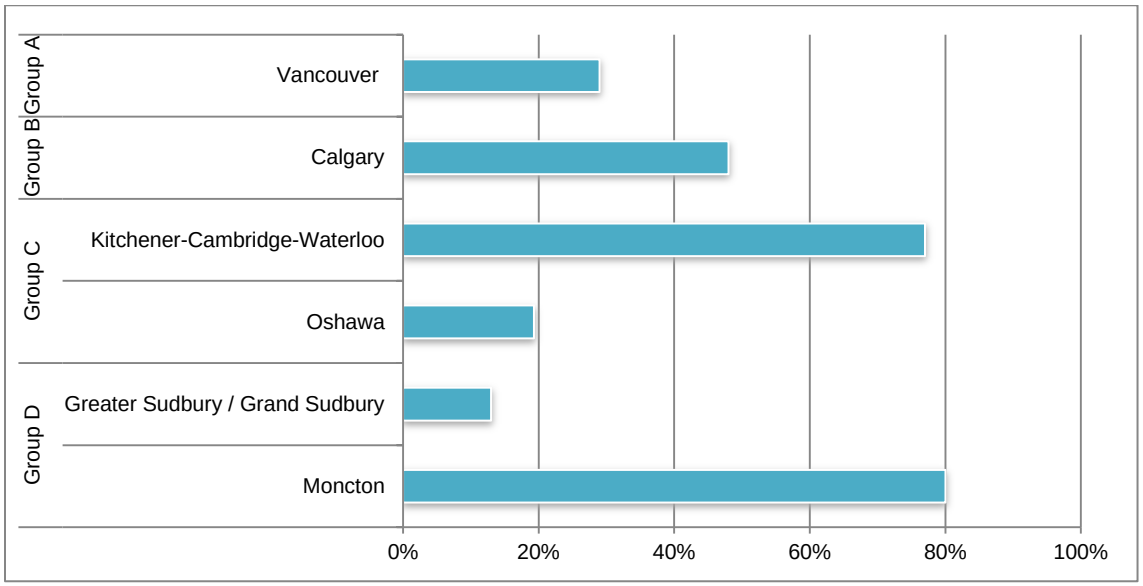
[42] Retting R a, Ferguson S a, McCartt AT. A review of evidence-based traffic engineering measures designed to reduce pedestrian-motor vehicle crashes. Am. J. Public Health. Sept. 2003; 93(9) : 1456–63.

[43] Lockett D, Willis A, Edwards N. Through seniors' eyes: an exploratory qualitative study to identify environmental barriers to and facilitators of walking. Can J Nurs Res. Sept. 2005; 37(3) : 48-65.

population et ses effets en matière de santé.[45] Les mesures relatives à l'accès aux trottoirs peuvent fournir de l'information sur l'accessibilité des trottoirs, mais aussi sur les possibilités d'activité physique à l'extérieur.[46]

Comme l'indique le tableau 10-9, l'accès aux trottoirs varie grandement au sein des six RMR qui ont fourni des données. Moncton affiche le plus haut pourcentage de rues sur lesquelles des trottoirs sont aménagés sur les deux côtés (80 %) tandis que Grand Sudbury/Greater Sudbury affiche le plus bas pourcentage (13 %) dans ce domaine.

Tableau 10-9. Pourcentage des rues sur lesquelles des trottoirs sont aménagés des deux côtés



Source : données fournies par chaque RMR. Moncton 2014; Grand Sudbury/Greater Sudbury 2014; Oshawa 2012; Kitchener-Cambridge-Waterloo 2014; Vancouver 2014.

10.3 SÉCURITÉ DES PIÉTONS/CYCLISTES ET COLLISIONS DE LA ROUTE

Les collisions de la route impliquant des piétons et des cyclistes peuvent être attribuables à plusieurs raisons, notamment aux facultés affaiblies par les drogues et l'alcool, aux distractions (p. ex. l'envoi ou la

[44] Li W, Keegan TH, Sternfeld B, Sidney S, Quesenberry CP, Kelsey JL. Outdoor falls among middle-aged and older adults: a neglected public health problem. Am J Public Health. Juillet 2006; 96(7) : 1192-200.

[45] Kahn EB, Ramsey LT, Brownson RC, Heath GW, Howze EH, Powell KE, Stone EJ, Rajab MW, Corso P. « The effectiveness of interventions to increase physical activity. A systematic review ». *Am J Prev Med.* Mai 2002; 22(4 Suppl) : 73-107. 22 juin 2015.

[46] Brownson, Ross C. et al. « Measuring the Built Environment for Physical Activity: State of the Science ». *American journal of preventive medicine* 36.4 Suppl (2009) : S99–123.e12. *PMC*. Web. 22 juin 2015.

réception d'un texto) et à la conduite dangereuse (p. ex.. la vitesse).[47] La conception des rues peut servir à minimiser les conflits potentiels entre les automobiles et les usagers plus vulnérables de la route qui partagent l'espace routier. Les vitesses des véhicules peuvent être réduites par des aménagements urbains qui contribuent à atténuer les risques de collision. Les blessures sont moins graves et les risques de décès sont moins élevés lorsque les collisions surviennent à des vitesses réduites.[48] On évalue à 90 % les probabilités de survie d'un piéton frappé par un véhicule circulant à 30 km/h ou moins.[49,50] Si la collision survient à une vitesse deux fois plus grande (60 km/h), le piéton a peu de chance de survivre.[51] Il a été démontré qu'une relation semblable existait entre la vitesse et les taux de survie chez les cyclistes.[52]

Les tableaux 10-10 à 10-13 présentent le sommaire de l'impact des blessures et décès attribuables aux accidents de la route par type de mode de transport et sur plusieurs années. Le tableau 10-10 indique les décès de la route par type de mode de transport (occupant d'un véhicule, piéton ou cycliste), Montréal affichant le plus grand nombre total de décès (111) et Saint John le moins grand nombre total de décès (0).

Le tableau 10-11 indique les blessures attribuables aux accidents de la route par type de mode de transport, Vancouver affichant le plus grand nombre total de blessures (17 952) et Saint John affichant le moins grand nombre total de blessures (0).

[47] Veuillez noter que certaines informations de cette section reposent sur l'information mise à jour et revue des sections 5.3 (sécurité) et 7.3 (sécurité des piétons et des cyclistes) du rapport de l'enquête ITU4.

[48] Organisation mondiale de la santé. Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation. 2004.

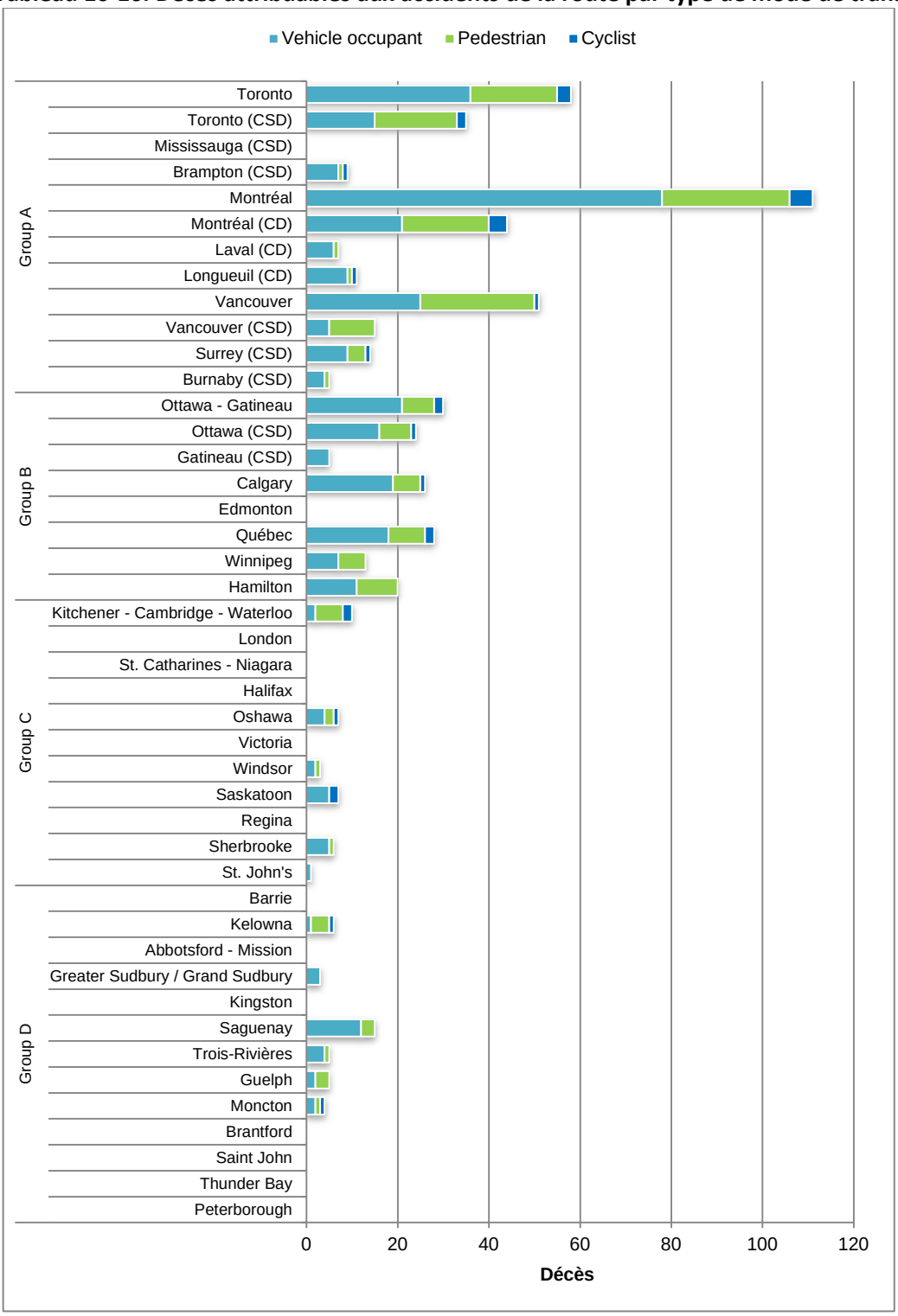
[49] Khan FM, Jawaid M, Chotani H, Luby S. Piéton environment and behavior in Karachi, Pakistan. Accid Anal Prev. Juillet 1999; 31(4) : 335-9.

[50] Herrstedt L. Planning and safety of bicycles in urban areas. Extrait de *Proceedings of the Traffic Safety on Two Continents Conference*, Lisbonne, 22–24 septembre 1997. Linköping, Swedish National Road and Transport Research Institute, 1997 : 43–58.

[51] Anderson RWG, McLean AJ, Farmer MJB, Lee, BH, Brooks, CG. Vehicle travel speeds and the incidence of fatal pedestrian crashes. Accident analysis and prevention. 1997; 29(5) : 667–674.

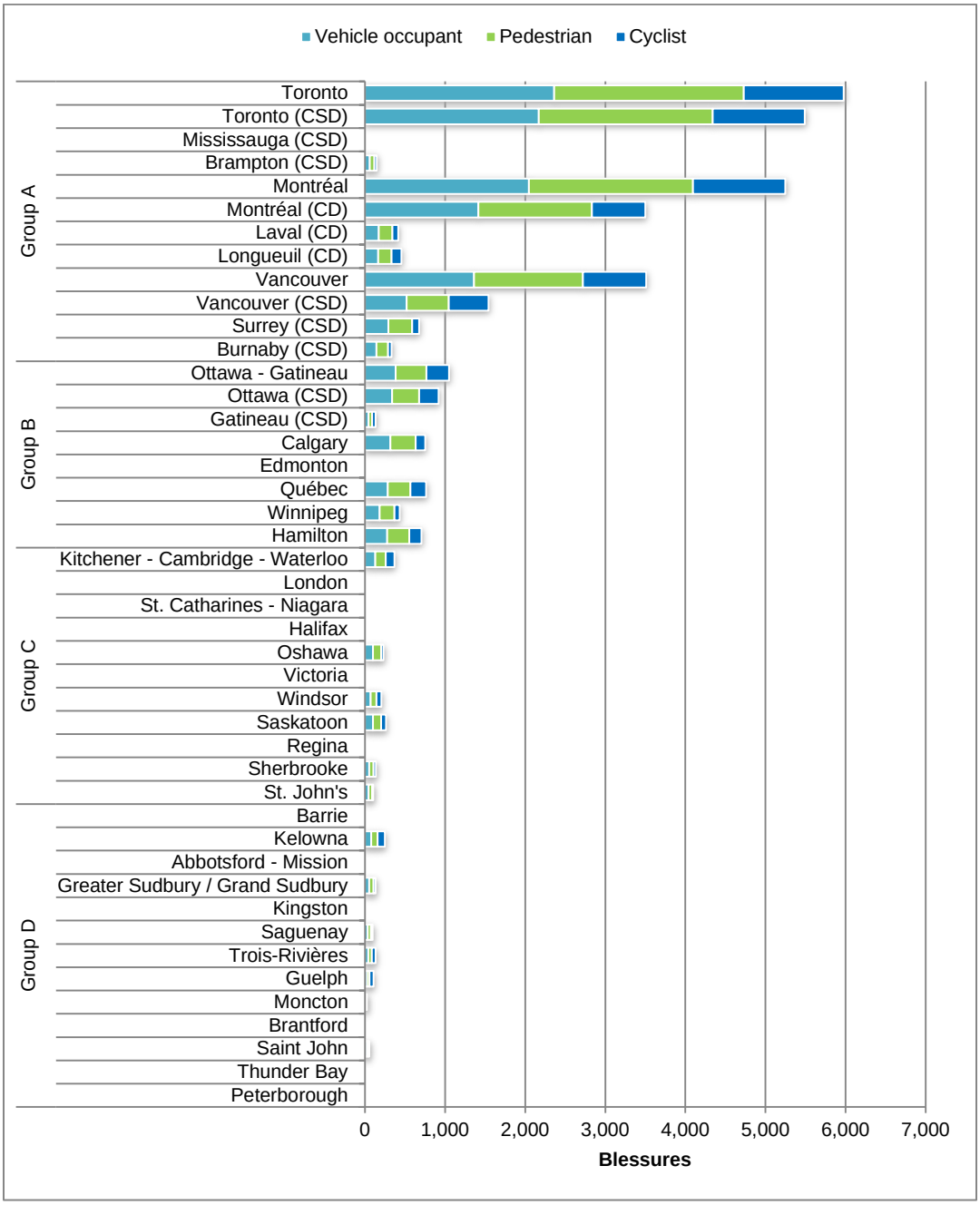
[52] Kim JK, Kim S, Ulfarsson GF, Porrello LA. Bicyclist injury severities in bicycle-motor vehicle accidents. Accid Anal Prev. Mars 2007; 39(2) : 238-51. Publ. électr. du 26 sept. 2006.

Tableau 10-10. Décès attribuables aux accidents de la route par type de mode de transport, 2011



Source : données fournies par chaque RMR. Burnaby (SDR), Surrey (SDR), Vancouver 2014; Calgary, Gatineau (SDR), Grand Sudbury/Greater Sudbury, Moncton, Oshawa, St. John's, Toronto (SDR), Windsor, Winnipeg 2011; Guelph, Kitchener-Cambridge-Waterloo 2012; Kelowna 2013; London 2009; Ottawa (SDR), Saint John, Saskatoon 2013.

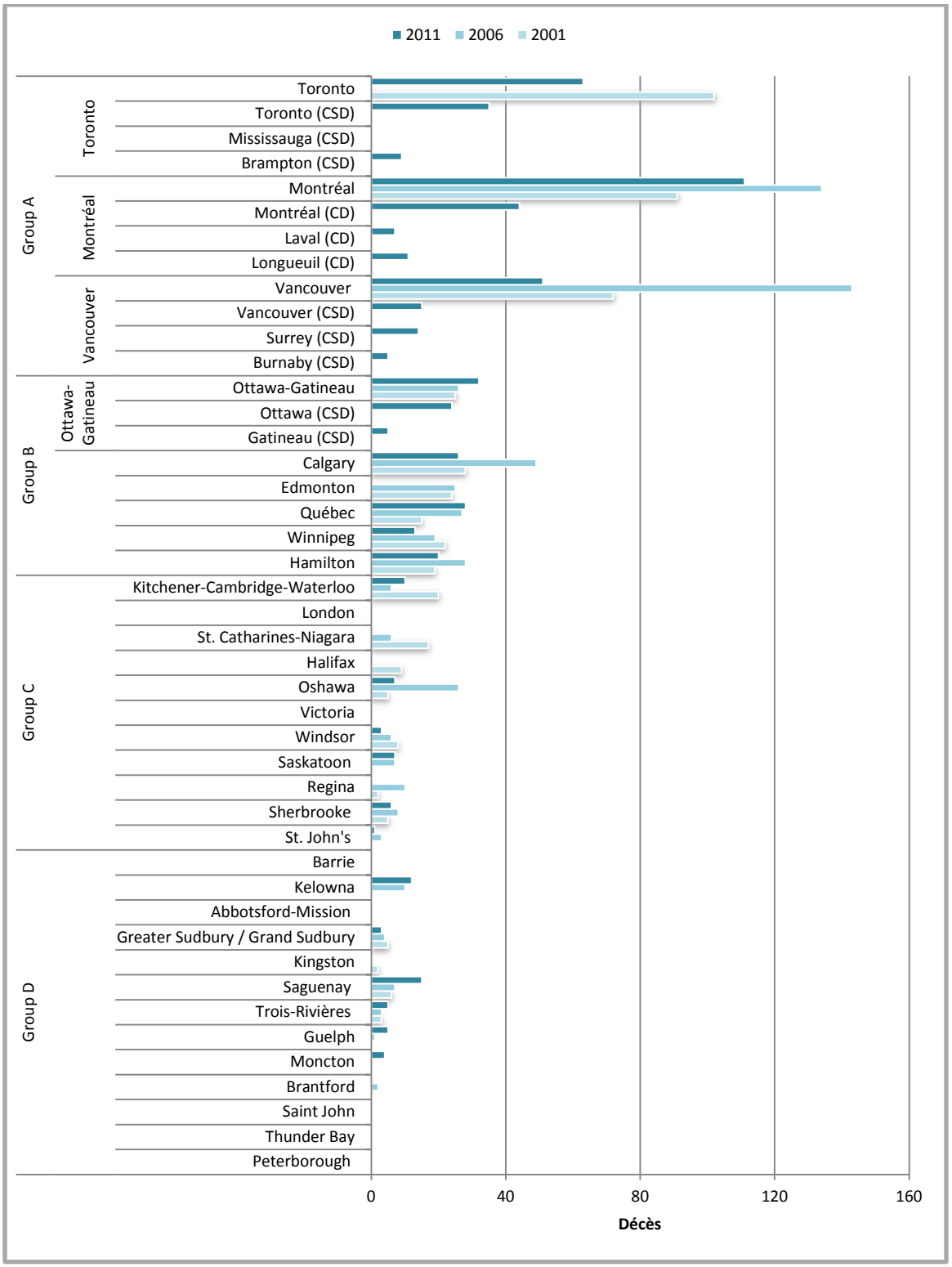
Tableau 10-11. Blessures attribuables aux accidents de la route par type de mode de transport, 2011



Source : données fournies par chaque RMR. Burnaby (SDR), Surrey (SDR), Vancouver 2014; Calgary, Gatineau (SDR), Grand Sudbury/Greater Sudbury, Moncton, Oshawa, St. John's, Toronto (SDR), Windsor, Winnipeg 2011; Guelph, Kitchener-Cambridge-Waterloo 2012; Kelowna 2013; London 2009; Ottawa (SDR), Saint John, Saskatoon 2013.

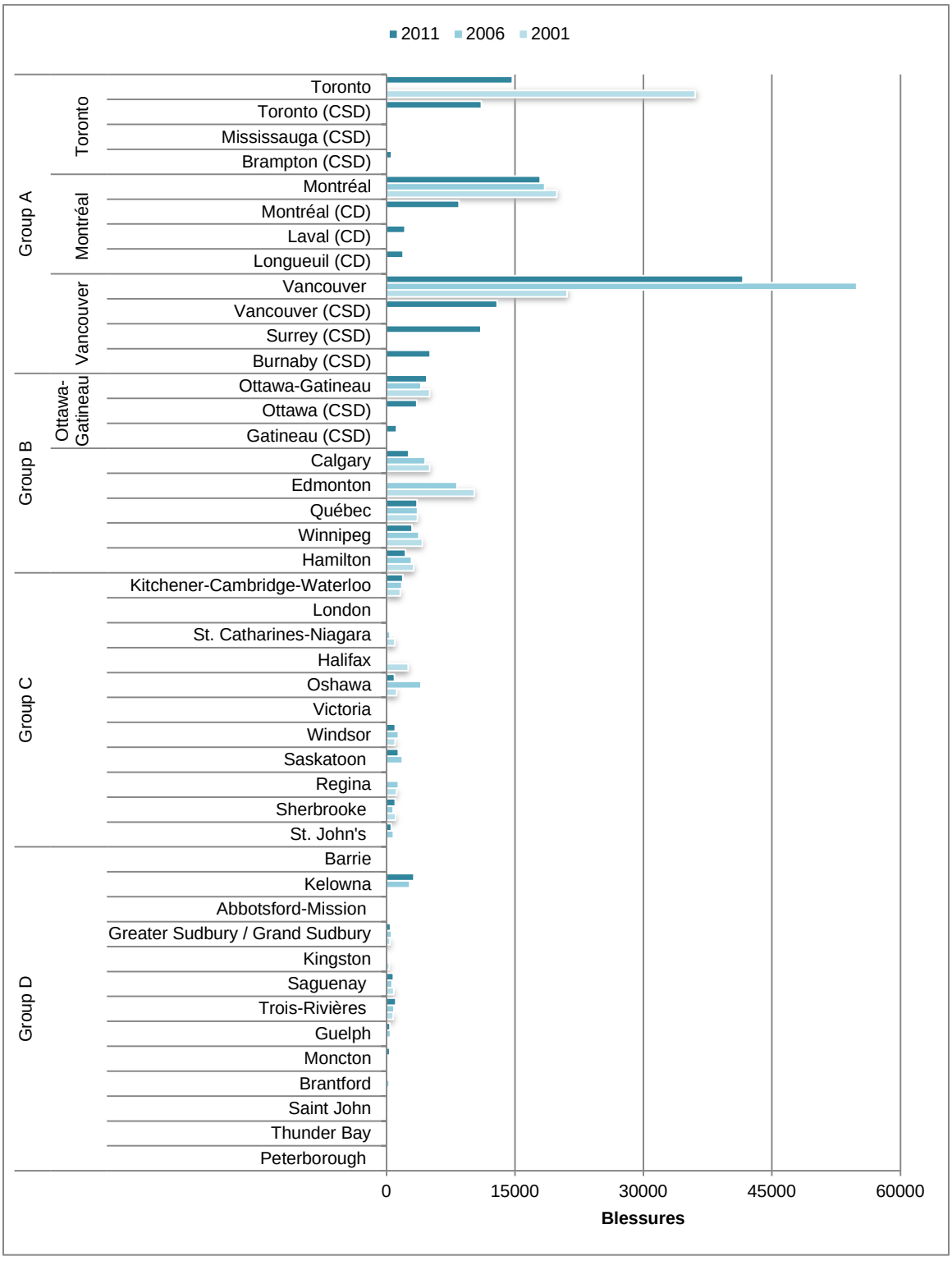
Le tableau 10-12 et le tableau 10-13 fournissent des données sur les décès et blessures survenus au cours des trois périodes – 2001, 2006 et 2011. La plupart des RMR n'ont pas fourni de données pour les trois périodes, ce qui nous empêche de définir une tendance à la hausse ou à la baisse. Dans les RMR qui ont fourni des données sur le nombre de décès pour plusieurs périodes (tableau 10-12), on peut constater une diminution des décès en 2011 par rapport à l'année de l'enquête précédente (Toronto, Montréal, Vancouver, Calgary, Winnipeg, Hamilton, Oshawa, Windsor, Saskatoon, Sherbrooke et Grand Sudbury/Greater Sudbury), tandis que ce nombre a augmenté dans d'autres RMR en 2011 (Ottawa-Gatineau, Québec, Kitchener-Cambridge-Waterloo, Kelowna, Saguenay et Trois-Rivières). Le nombre de blessures a aussi diminué dans plusieurs RMR, mais il a augmenté dans quelques RMR (tableau 10-13).

Tableau 10-12. Nombre de décès attribuables aux accidents de la route pour tous les modes de transport pour 2001, 2006 et 2011



Source : données fournies par chaque RMR.

Tableau 10-13. Nombre de blessures attribuables aux accidents de la route pour tous les modes de transport pour 2001, 2006 et 2011



10.4 EXPOSITION À LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ET SONORE

Les transports et les émissions connexes produites par les véhicules contribuent à la pollution atmosphérique et sonore.[53] La pollution atmosphérique constitue un risque majeur pour la santé de l'environnement, et elle alourdit le fardeau que représentent les maladies chroniques comme l'asthme, le cancer des poumons, les maladies cardiaques et l'AVC. On croit que l'exposition à la pollution atmosphérique en milieux urbain et rural est responsable de près de 3,7 millions de décès survenus dans le monde en 2012.[54]

La pollution sonore, qui correspond au bruit non voulu ou dérangeant, pose aussi certains risques pour la santé humaine. Ces risques comprennent les maladies associées au stress, l'hypertension, les problèmes de l'ouïe et de la parole, la perturbation du sommeil et la perte de productivité. Des recherches ont démontré que l'exposition répétée à la pollution sonore peut avoir des incidences négatives sur la santé.[55] La diminution des niveaux de pollution atmosphérique peut produire des avantages immédiats et à long terme sur la santé respiratoire, cardiovasculaire et mentale.

10.4.1 Pollution atmosphérique produite par la combustion de carburants pour les transports

Les polluants atmosphériques produits par la combustion des carburants pour les transports comprennent le dioxyde de carbone, l'oxyde de diazote, les hydrocarbures et le monoxyde de carbone. L'exposition à ces polluants est plus élevée près des routes principales que dans d'autres secteurs à des distances plus grandes. Ces polluants sont associés à une prévalence accrue des maladies respiratoires et cardiovasculaires, dont l'asthme, la bronchite, l'emphysème, la pneumonie et les maladies cardiaques.[56] Le tableau 10-14 présente un sommaire des quatre principaux contaminants atmosphériques (PCA) : CO (monoxyde de carbone), COV (composés organiques volatils), HC (hydrocarbures) et NO_x (oxyde de diazote). Les PCA sont calculés en fonction des VKP, selon les données fournies par les RMR, à l'aide des taux définis par l'Environmental Protection Agency des États-Unis.[57]

---

[53] U.S. Environmental Protection Agency. *Mobile Source Air Toxics – Health Effects and Risk*. Octobre 2012. http://www.epa.gov/oms/toxics-assessment.htm

[54] Organisation mondiale de la santé. *Qualité de l'air ambiant (extérieur) et santé, Aide-mémoire no 313*. Mars 2014. http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/fr/

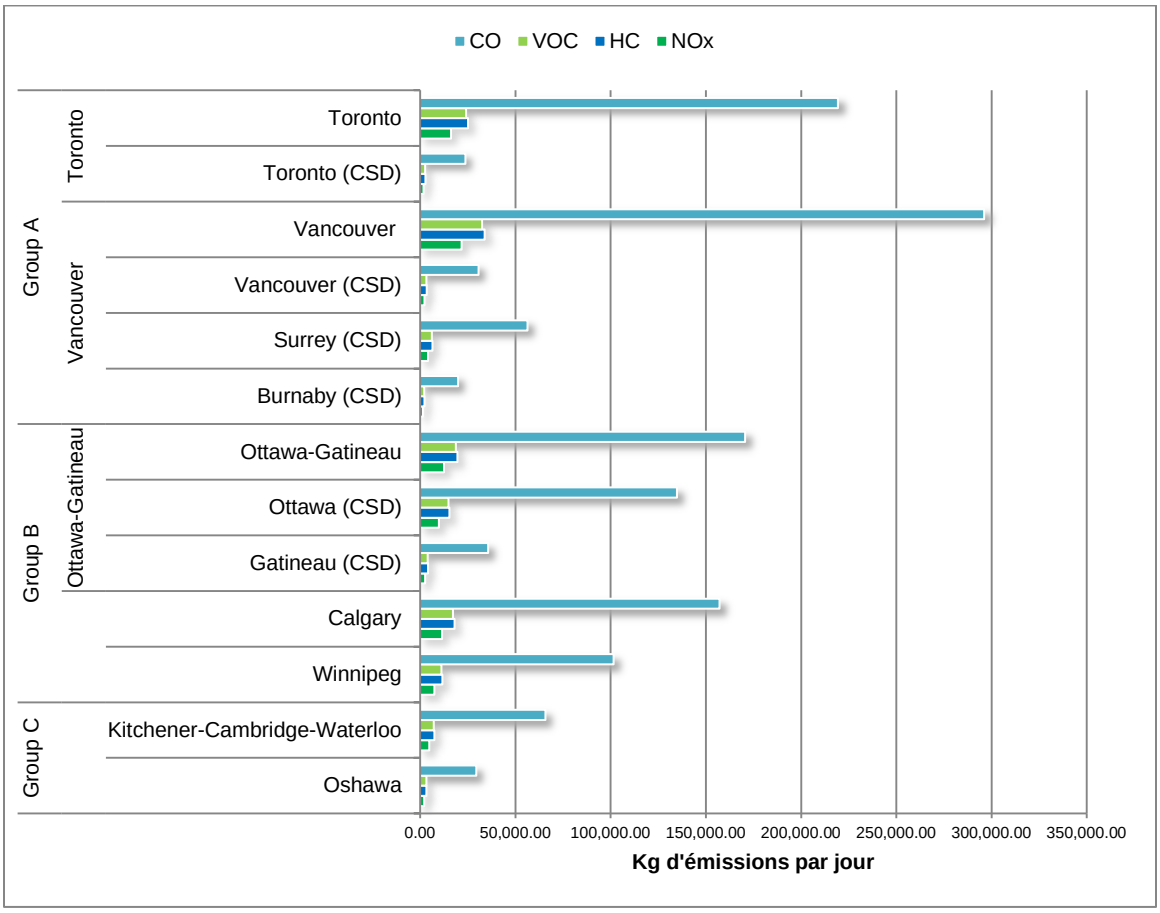
[55] U.S. Environmental Protection Agency. *Noise PollITUon*. Juillet 2012. http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/noise

[56] B.C. Air Quality. *How vehicle emissions affect us*. http://www.bcairquality.ca/topics/vehicle-emissions-impacts.html.

[57] U.S. Environmental Protection Agency, *Average Annual Emissions and Fuel Consumption for Gasoline-Fueled Passenger Cars and Light Trucks, EPA420-F-08-024*, Octobre 2008.

À l'aide des données sur les ventes de carburant (diesel et essence),[58] des taux de conversion ont été utilisés pour calculer les tonnes d'émissions de CO_2 produites.[59] Il n'est pas surprenant de constater qu'en raison de l'importance de leur population, les RMR de Toronto, Montréal, Vancouver, Calgary et Edmonton affichent le plus grand total de tonnes d'émissions de CO_2 produites par jour d'après les données sur les ventes quotidiennes de diesel (tableau 10-15). Veuillez noter que les données disponibles représentent les ventes de détail de carburant diesel pour tous les types de véhicule, y compris les véhicules intermédiaires et lourds.

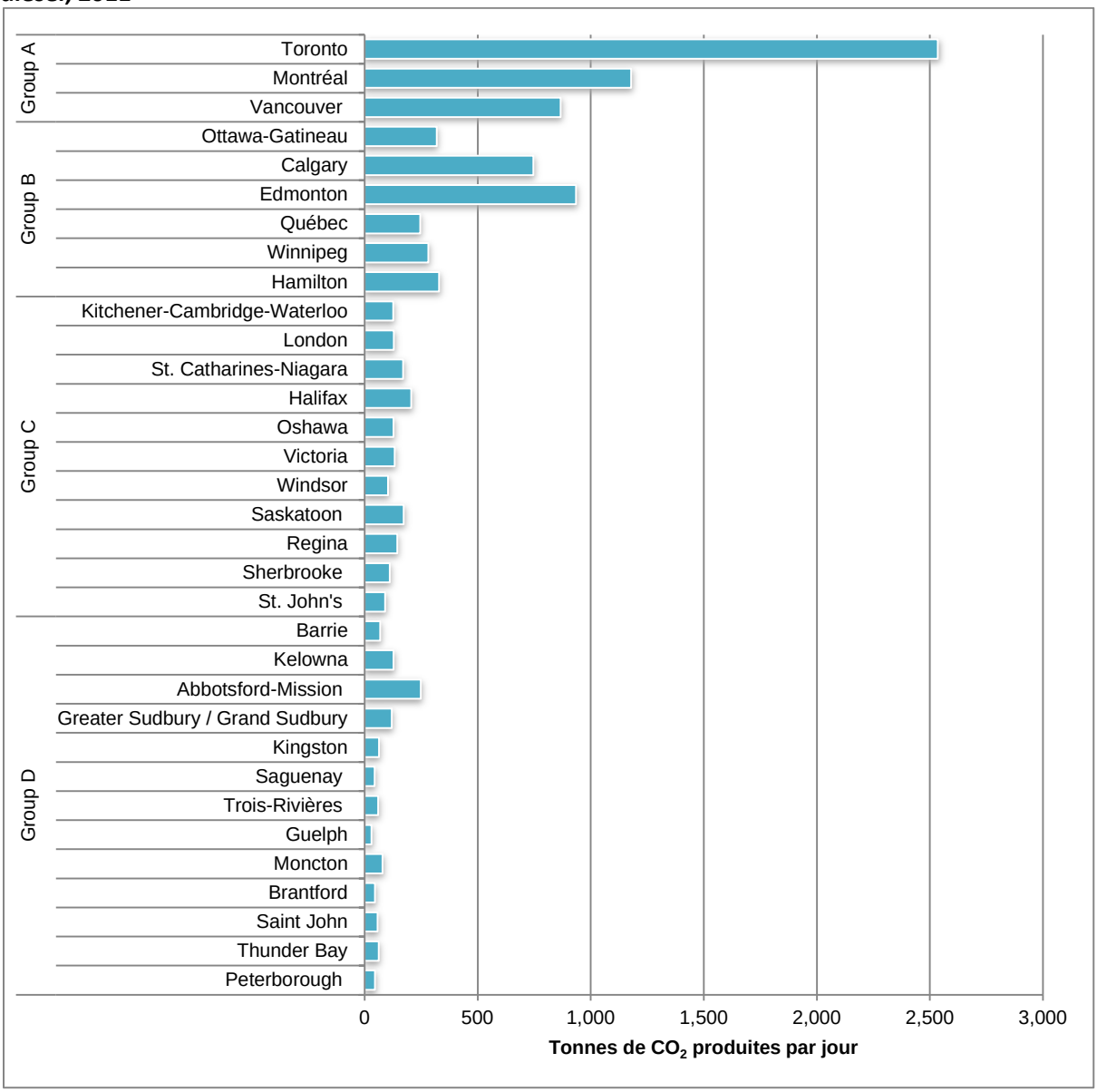
Tableau 10-14. Principaux contaminants atmosphériques, par jour, 2011



[58] Source des données sur les carburants : The Kent Group Ltd., total annuel des ventes au détail d'essence et de diesel. Voir aussi la section 5.4.

[59] Afin d'assurer l'uniformité entre les ventes de diesel et d'essence, les taux de conversion du CO_2 pour les deux types de carburant proviennent de la même source. Voir *Greenhouse Gas Emissions from a Typical Passenger Vehicle*, EPA-420-F-14-040a, Environmental Protection Agency des États-Unis, Washington, DC, mai 2014. Les taux correspondent à 2,348 kg/litre d'essence et à 2,690 kg/litre de diesel (veuillez noter que les deux taux s'appliquent à des voitures de tourisme). Le rapport de l'enquête ITU4 utilisait le facteur de CO_2 de 2,385 kg/litre d'essence qui provenait d'une source de Transports Canada qui n'est plus disponible : les taux de l'EPA et de Transports Canada sont semblables et il est donc raisonnable d'utiliser le taux de l'EPA.

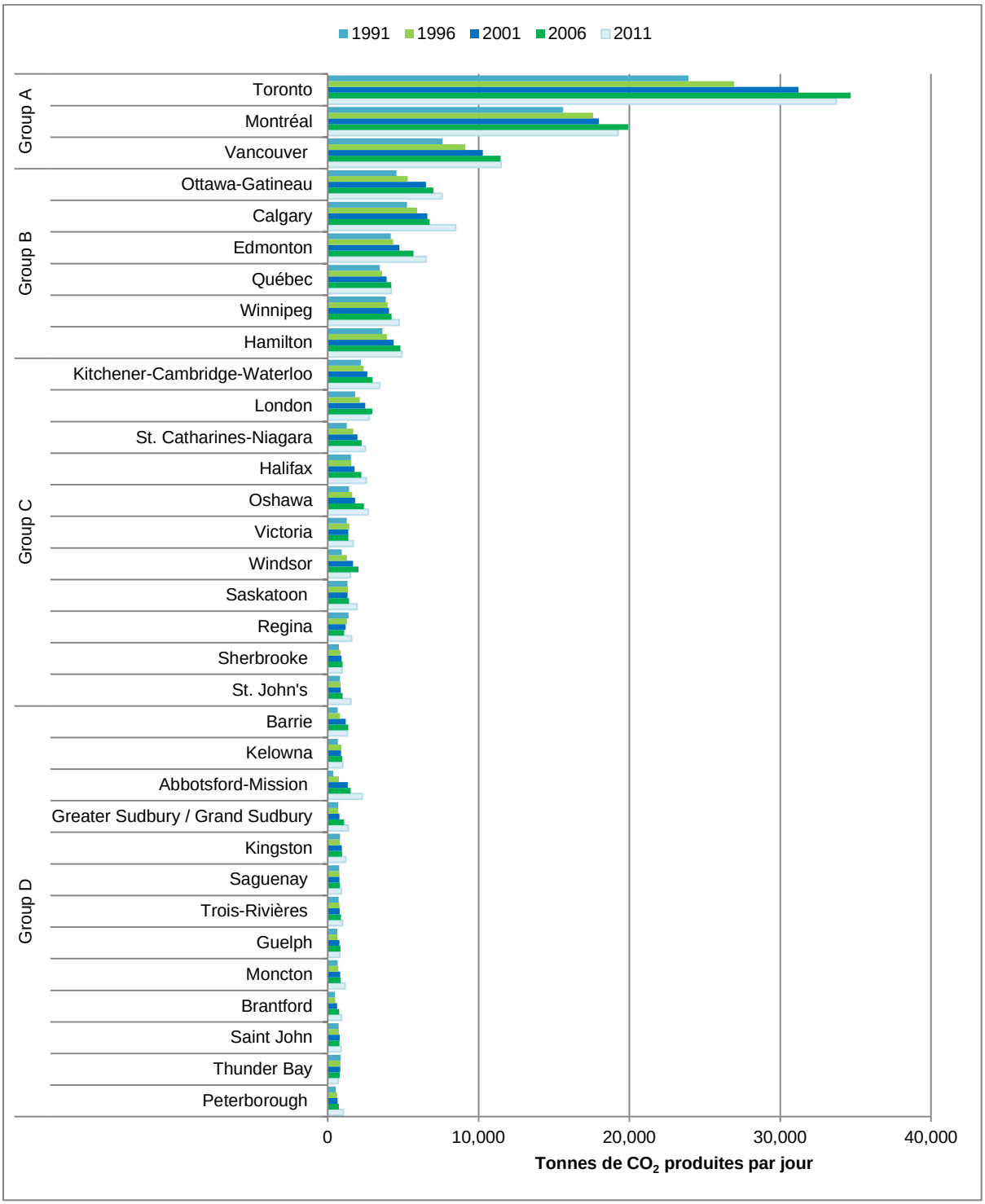
Tableau 10-15. Tonnes d'émissions de CO_2 produites par jour d'après les ventes quotidiennes de diesel, 2011



Source des taux de conversion du CO_2 : *Greenhouse Gas Emissions from a Typical Passenger Vehicle*, EPA des États-Unis, mai 2014.

Contrairement au carburant diesel pour lequel les données ne sont disponibles que pour 2011, les données sur les émissions de CO_2 d'après les ventes quotidiennes d'essence sont disponibles pour les cinq périodes, soit pour 1991, 1996, 2001, 2006 et 2011 (tableau 10-16). Les tendances varient d'une RMR à l'autre. Plusieurs RMR affichent une hausse constante des tonnes d'émissions produites de 1991 à 2006, puis une baisse en 2011 (p. ex., Toronto, Montréal, London et Windsor); mais d'autres RMR affichent une hausse des émissions tout au long des cinq périodes.

Tableau 10-16. Tonnes d'émissions de CO_2 produites par jour d'après les ventes quotidiennes d'essence



Source des taux de conversion du CO_2 : *Greenhouse Gas Emissions from a Typical Passenger Vehicle*, EPA des États-Unis, mai 2014.

10.4.2 Proximité des routes principales

Les personnes qui vivent, travaillent ou fréquentent une école près des routes principales[60] ont plus de risques de souffrir de problèmes de santé associés à la pollution atmosphérique et sonore. Les incidences sur la santé associées aux polluants présents sur les routes principales et à proximité représentent un risque disproportionné pour les enfants et les personnes âgées, lesquels risques comprennent les maladies cardiovasculaires, l'asthme, le faible poids à la naissance, les naissances prématurées, les déficiences relatives au fonctionnement et au développement pulmonaire.[61] L'exposition à long terme aux routes est associée à un risque accru de décès de toutes causes, surtout chez les personnes qui ont des antécédents de troubles cardiovasculaires.[62]

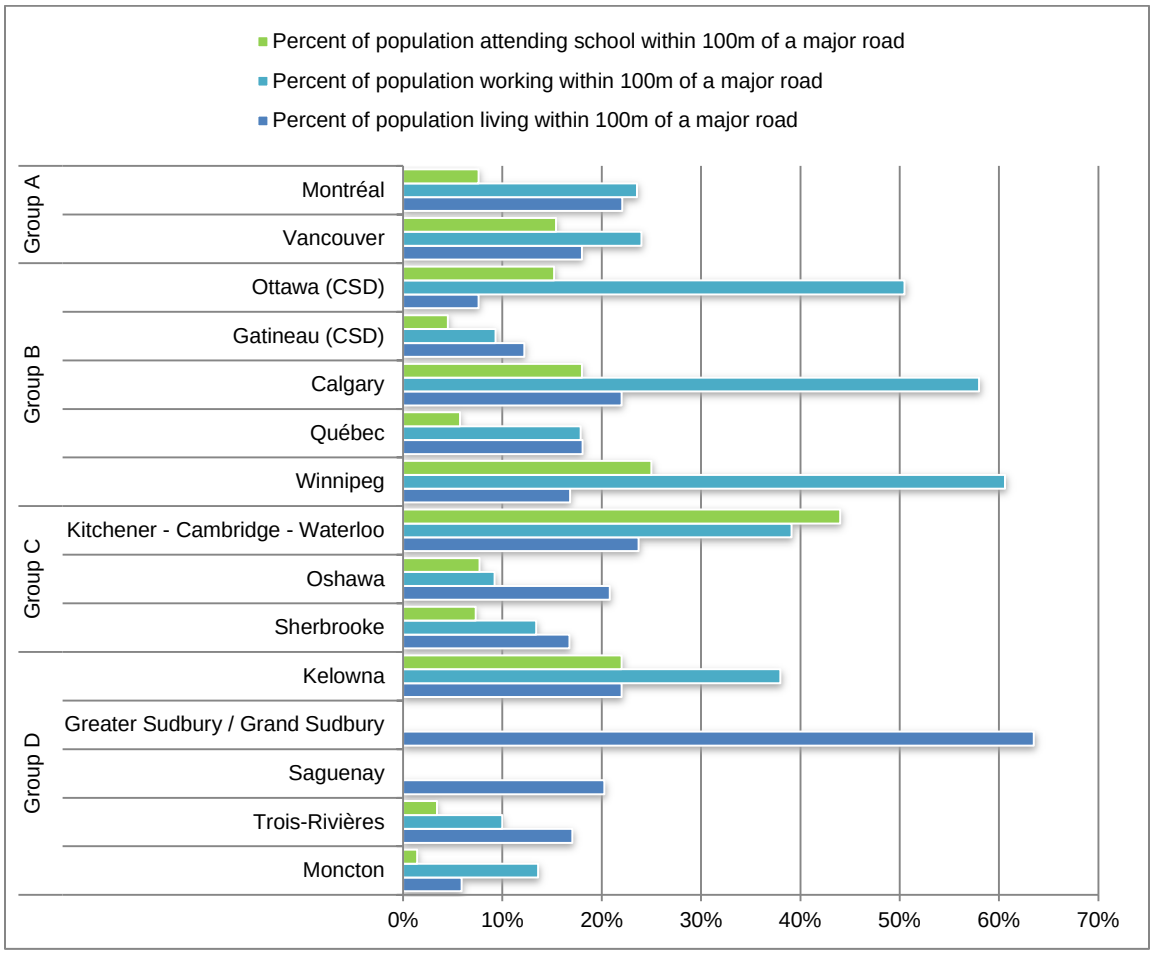
Le tableau 10-17 ci-dessous indique le pourcentage de personnes qui vivent, travaillent ou fréquentent l'école à 100 m ou moins d'une route principale. Grand Sudbury/Greater Sudbury affiche le plus grand pourcentage de personnes vivant à 100 m ou moins d'une route principale (63,5 %) tandis que Moncton affiche le plus bas pourcentage (5,9 %) dans cette catégorie. Winnipeg affiche le plus haut pourcentage de personnes travaillant à 100 m ou moins d'une route principale (60,6 %) tandis qu'Oshawa et la SDR de Gatineau affichent le plus bas pourcentage (9,2 % et 9,3 %, respectivement) dans cette catégorie. Enfin, Kitchener-Cambridge-Waterloo affiche le plus haut pourcentage de personnes fréquentant l'école à 100 m ou moins d'une route principale (44 %) tandis que Moncton affiche le plus bas pourcentage (1,4 %) dans cette catégorie.

[60] Une « route principale » s'entend d'une artère, d'une route ou d'une autoroute.

[61] Environmental Protection Agency des États-Unis. *Too close for comfort? Living near major roads may impact your health*. Science Matters Newsletter. Juin 2012. http://www.epa.gov/sciencematters/june2012/road-health.htm

[62] Rosenbloom, JI, Wilker, EH, Mukamal, JK, Schwartz, J, Mittleman MA. « Residential proximity to major roadway and 10-year all-cause mortality after myocardial infarction ». *Circulation*. Mai 2012; 125(18) : 2197-2203. 22 juin 2015.

Tableau 10-17. Pourcentage de la population vivant, travaillant ou fréquentant l'école à 100 m ou moins d'une route principale



Source : données fournies par chaque RMR. Moncton 2013; Grand Sudbury/Greater Sudbury 2011; Kelowna 2011; Oshawa 2011; Kitchener-Cambridge-Waterloo 2011; Winnipeg 2007, 2011, 2013; Calgary 2011; Ottawa-Gatineau 2013; Vancouver 2011.

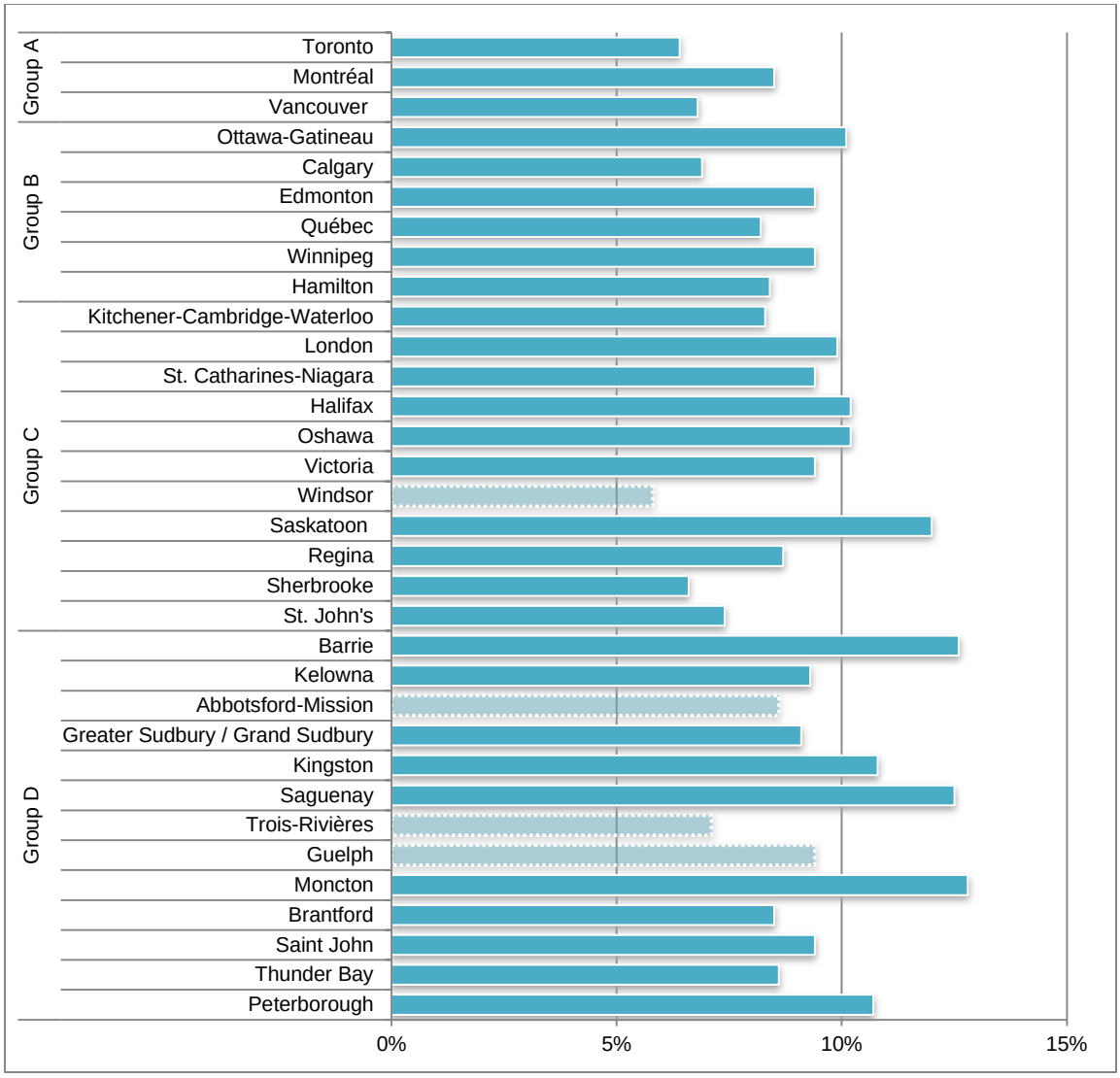
Données partielles fournies pour Grand Sudbury/Greater Sudbury et Saguenay. L'absence de données ne signifie pas que 0 % de la population travaille ou fréquente l'école à 100 m ou moins d'une route principale.

Les résultats pour Ottawa-Gatineau sont indiqués de façon distincte pour chaque SDR.

10.4.3 Prévalence de l'asthme

Comme l'indique le tableau 10-18, moins de 15 % des répondants de l'ensemble des RMR ont indiqué qu'ils avaient reçu un diagnostic d'asthme de la part d'un professionnel de la santé. Toutefois, il existe des différences mesurables entre le taux de prévalence de l'asthme dans les 33 RMR, ce qui peut indiquer des niveaux d'exposition différents aux polluants atmosphériques dans les différentes régions. Moncton affiche le plus haut pourcentage de répondants ayant indiqué souffrir d'asthme (12,8 %) tandis que Windsor affiche le plus bas pourcentage (5,8 %) dans cette catégorie. Les RMR du groupe D affichent le plus haut pourcentage moyen de personnes souffrant d'asthme (10 %) tandis que celles du groupe A affichent le plus bas pourcentage moyen (7,2 %) dans cette catégorie.

Tableau 10-18. Pourcentage des répondants ayant reçu un diagnostic d'asthme, 2011-2012



Source : Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes. Le tableau fait référence aux personnes âgées de 12 ans et plus qui ont indiqué avoir reçu un diagnostic d'asthme de la part d'un professionnel de la santé.

Les résultats entrecoupés en bleu pâle représentent les données qui ont un coefficient de variation (CV) de 16,6 % à 33,3 %. L'ESCC recommande que ces résultats soient utilisés avec prudence. Le CV indique la fiabilité des estimations dans le contexte des données d'enquête, qui proviennent généralement d'un échantillon. Pour un complément d'information, veuillez consulter http://www12.statcan.gc.ca/health-sante/82-228/help-aide/DQ-QD01.cfm?Lang=F.

10.5 COHÉSION COMMUNAUTAIRE / RÉSEAUX SOCIAUX / SANTÉ MENTALE

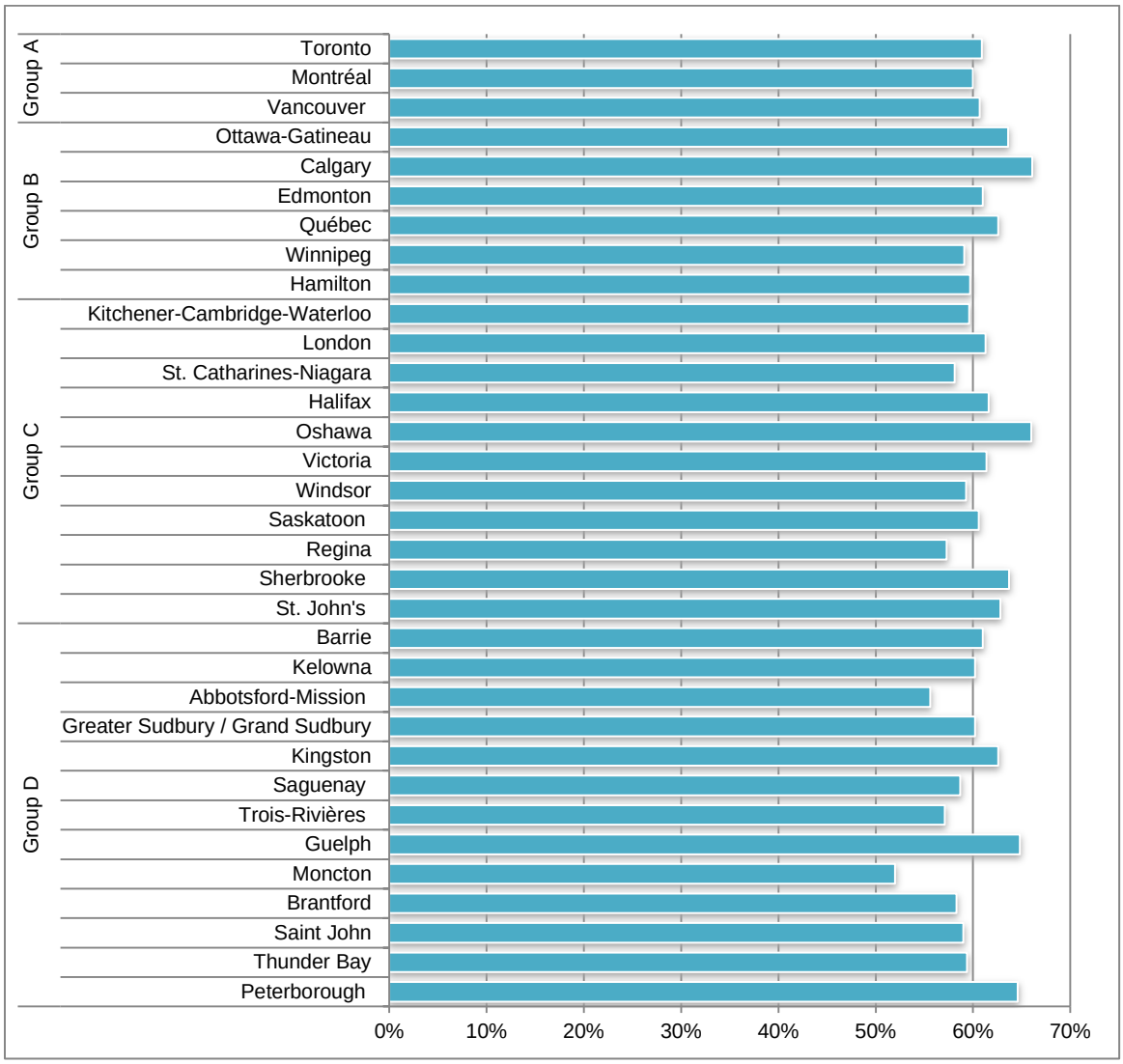
Le milieu bâti et le milieu naturel peuvent encourager ou décourager les interactions entre les personnes et avec leur entourage. Des interactions positives avec d'autres personnes peuvent renforcer le sentiment d'appartenance et la cohésion communautaire, deux facteurs qui peuvent influer sur la santé physique et mentale.[63]

L'ESCC demande aux répondants d'évaluer leur propre santé sur une échelle de « mauvaise » à « excellente ». Comme l'indique le tableau 10-19, plus de 50 % des répondants dans chaque RMR ont indiqué que leur santé est « très bonne » ou « excellente ». Calgary affiche le plus haut pourcentage de répondants ayant indiqué que leur santé est « très bonne » ou « excellente » (66,1 %) tandis que Moncton affiche le plus bas pourcentage (52 %) dans cette catégorie. Les RMR du groupe B affiche le plus haut pourcentage moyen de répondants ayant indiqué avoir une « très bonne » ou « excellente » santé (62 %) tandis que les RMR du groupe D affichent le plus bas pourcentage moyen (59,5 %) dans cette catégorie.

À l'autre extrémité de l'échelle de l'état de santé, moins de 20 % des répondants de l'ensemble des RMR ont indiqué avoir une santé « passable » ou « mauvaise », comme l'indique le tableau 10-20. Moncton affiche le plus haut pourcentage de répondants ayant indiqué avoir une santé « passable » ou « mauvaise » (18,3 %) tandis que Québec affiche le plus bas pourcentage (7,6 %) dans cette catégorie. Les RMR du groupe D affichent le plus haut pourcentage moyen de personnes ayant indiqué avoir une santé « passable » ou « mauvaise » (12,5 %) tandis que les RMR du groupe A affichent the plus bas pourcentage moyen (10,5 %) dans cette catégorie.

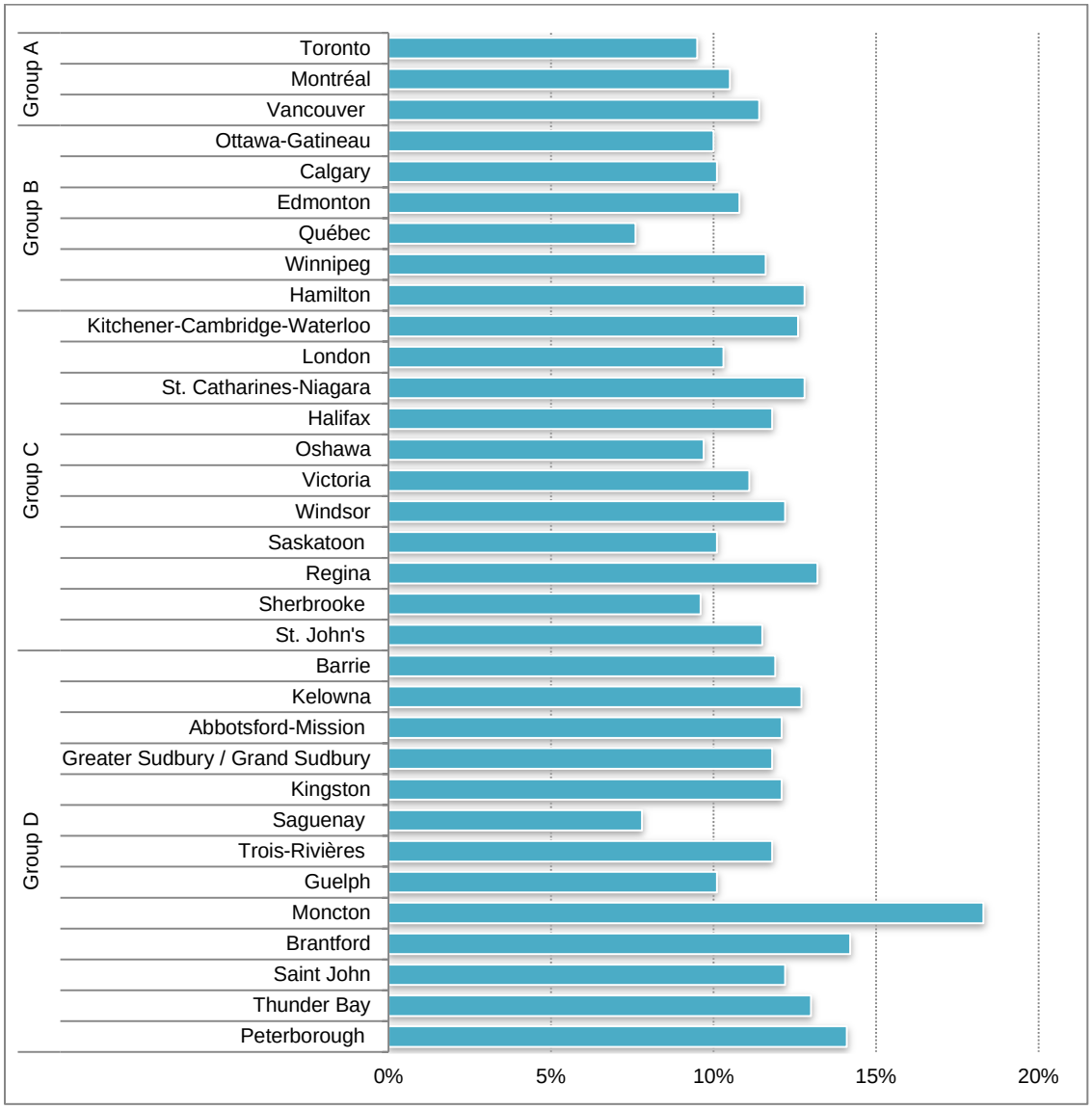
[63] Dannenberg AL, Jackson RJ, Frumkin H, Schieber RA, Pratt M, Kochtitzky C, Tilson HH. « The Impact of Community Design and Land-Use Choices on Public Health: A Scientific Research Agenda ». *American Journal of Public Health.* 2003; 93 : 1500-1508. 19 juin 2015.

Tableau 10-19. Pourcentage des répondants ayant indiqué avoir une « très bonne » ou « excellente » santé, 2011-2012



Source : Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes. Le tableau fait référence aux personnes âgées de 12 ans et plus qui ont indiqué avoir une « très bonne » ou « excellente » santé.

Tableau 10-20. Pourcentage des répondants ayant indiqué avoir une santé « passable » ou « mauvaise », 2011-2012

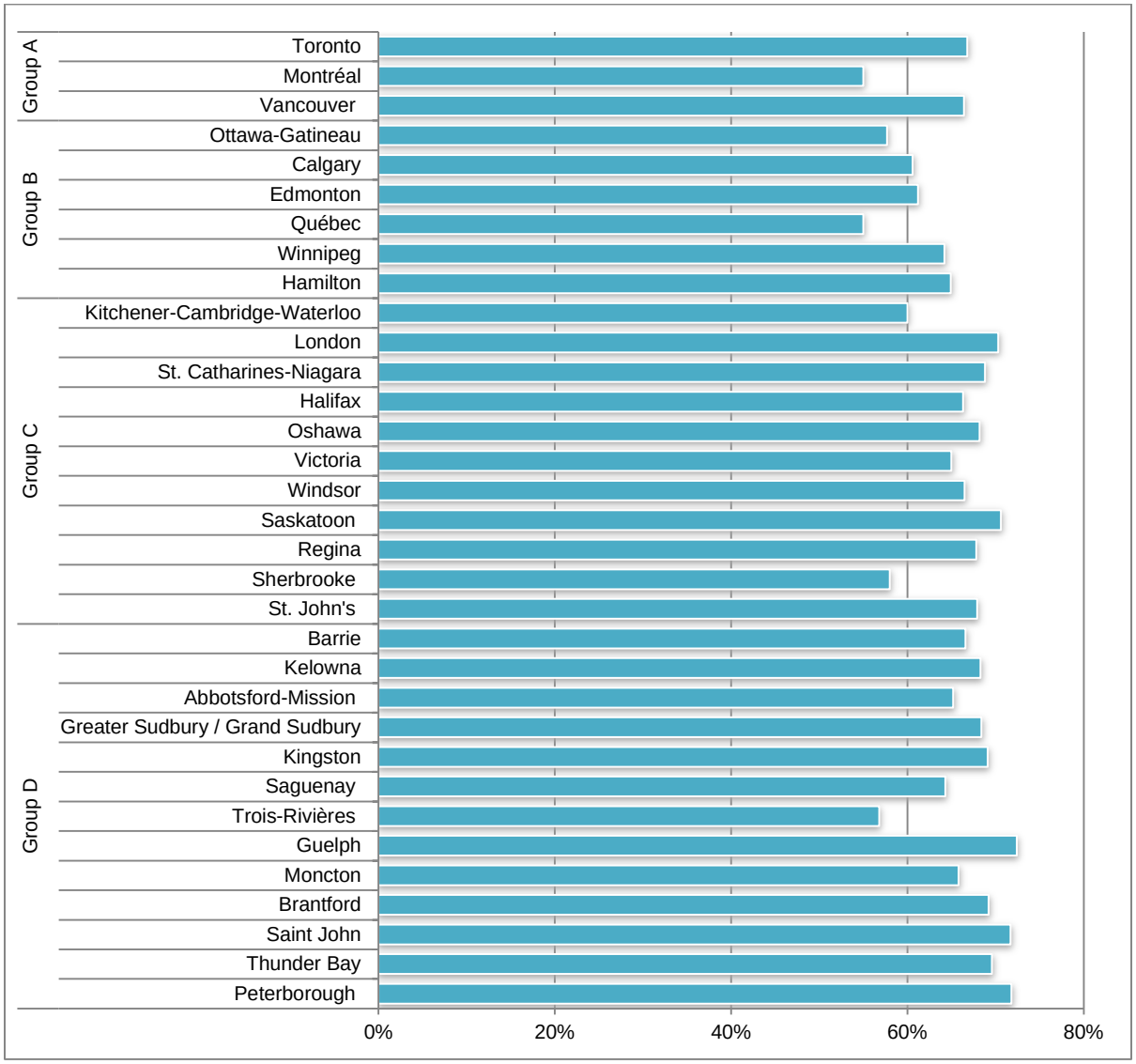


Source : Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes. Le tableau fait référence aux personnes âgées de 12 ans et plus qui ont indiqué avoir une santé « passable » ou « mauvaise ».

L'ESCC demande aux répondants d'évaluer leur sentiment d'appartenance à leur communauté locale sur une échelle de « très faible » à « très fort ». Comme l'indique le tableau 10-21, plus de 50 % des répondants dans l'ensemble des RMR ont indiqué qu'ils avaient un sentiment d'appartenance « plutôt fort » à « très fort ». Guelph affiche le plus haut pourcentage de répondants ayant indiqué avoir un sentiment d'appartenance « plutôt fort » à « très fort » (72,4 %) tandis que Québec et Montréal affichent toutes deux les plus bas pourcentages (55 %) dans cette catégorie. Les RMR du groupe D affiche le plus haut pourcentage moyen de répondants ayant indiqué avoir un sentiment

d'appartenance « plutôt fort » à « très fort » (67,6%) tandis que les RMR du groupe B affichent le plus bas pourcentage moyen (60,6 %) dans cette catégorie.

Tableau 10-21. Pourcentage des répondants ayant un sentiment d'appartenance « plutôt fort » à « très fort » à leur communauté locale, 2011-2012

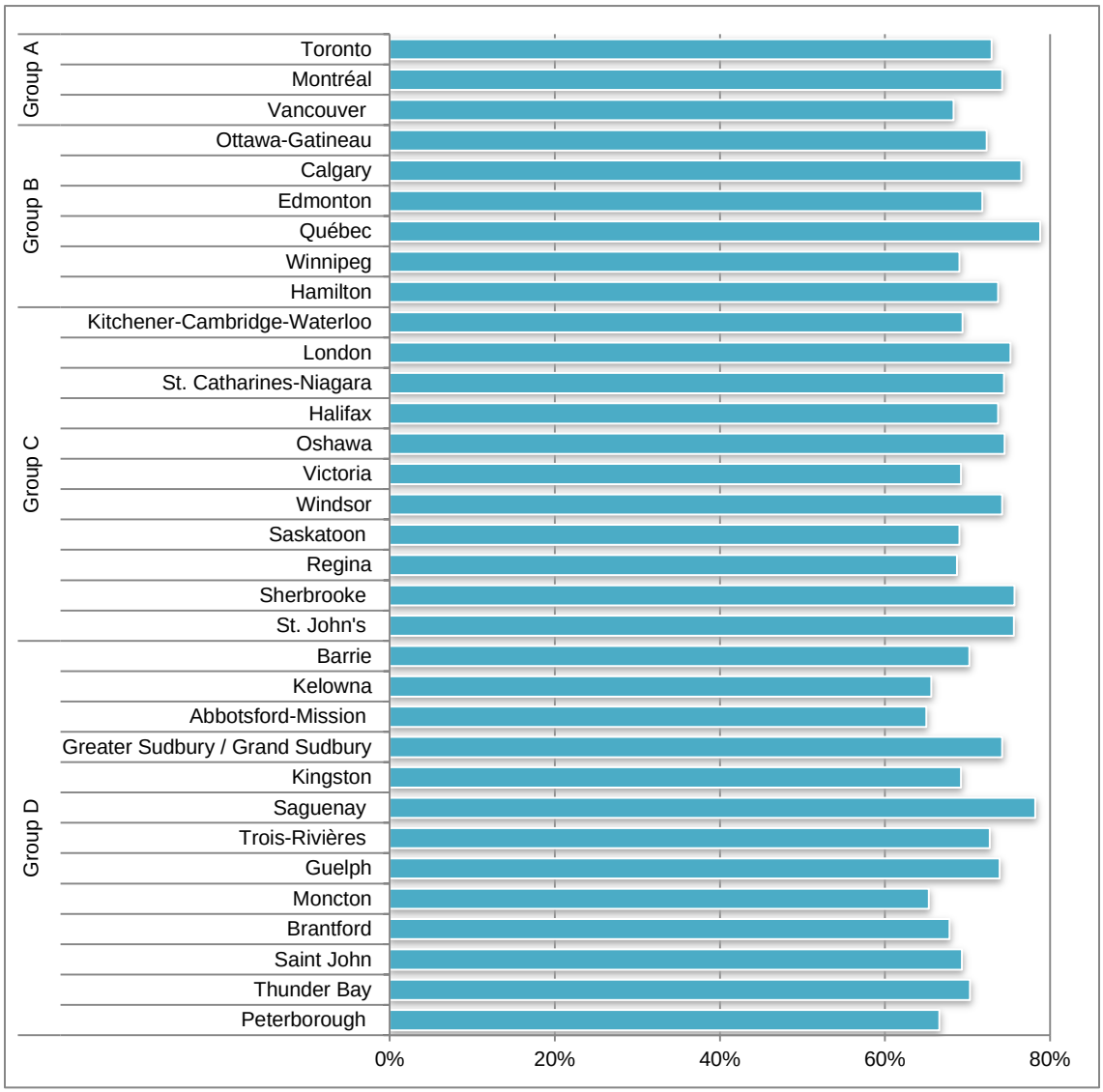


Source : Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes. Le tableau fait référence aux personnes âgées de 12 ans et plus qui ont indiqué avoir un sentiment d'appartenance « plutôt fort » à « très fort » à leur communauté locale. Les recherches indiquent une forte corrélation entre le sentiment d'appartenance à une communauté et la santé physique et mentale.

On a aussi demandé aux répondants de l'ESCC d'évaluer leur propre santé mentale sur une échelle de « mauvaise » à « excellente ». Comme l'indique le tableau 10-22, plus de 60 % des répondants dans l'ensemble des RMR qualifient leur santé mentale de « très bonne » ou d'« excellente ». Québec affiche le plus haut pourcentage de répondants qualifiant leur santé mentale de « très bonne » ou d'« excellente » (78,8 %) tandis que Moncton affiche le plus bas pourcentage (65,3 %) dans cette

catégorie. Les RMR du groupe B affichent le plus haut pourcentage moyen de répondants qualifiant leur santé mentale de « très bonne » ou d'« excellente » (73,7 %) tandis que les RMR du groupe D affichent le plus bas pourcentage moyen (69,9 %) dans cette catégorie.

Tableau 10-22. Pourcentage des répondants qualifiant leur santé mentale de « très bonne » ou d'« excellente », 2011-2012

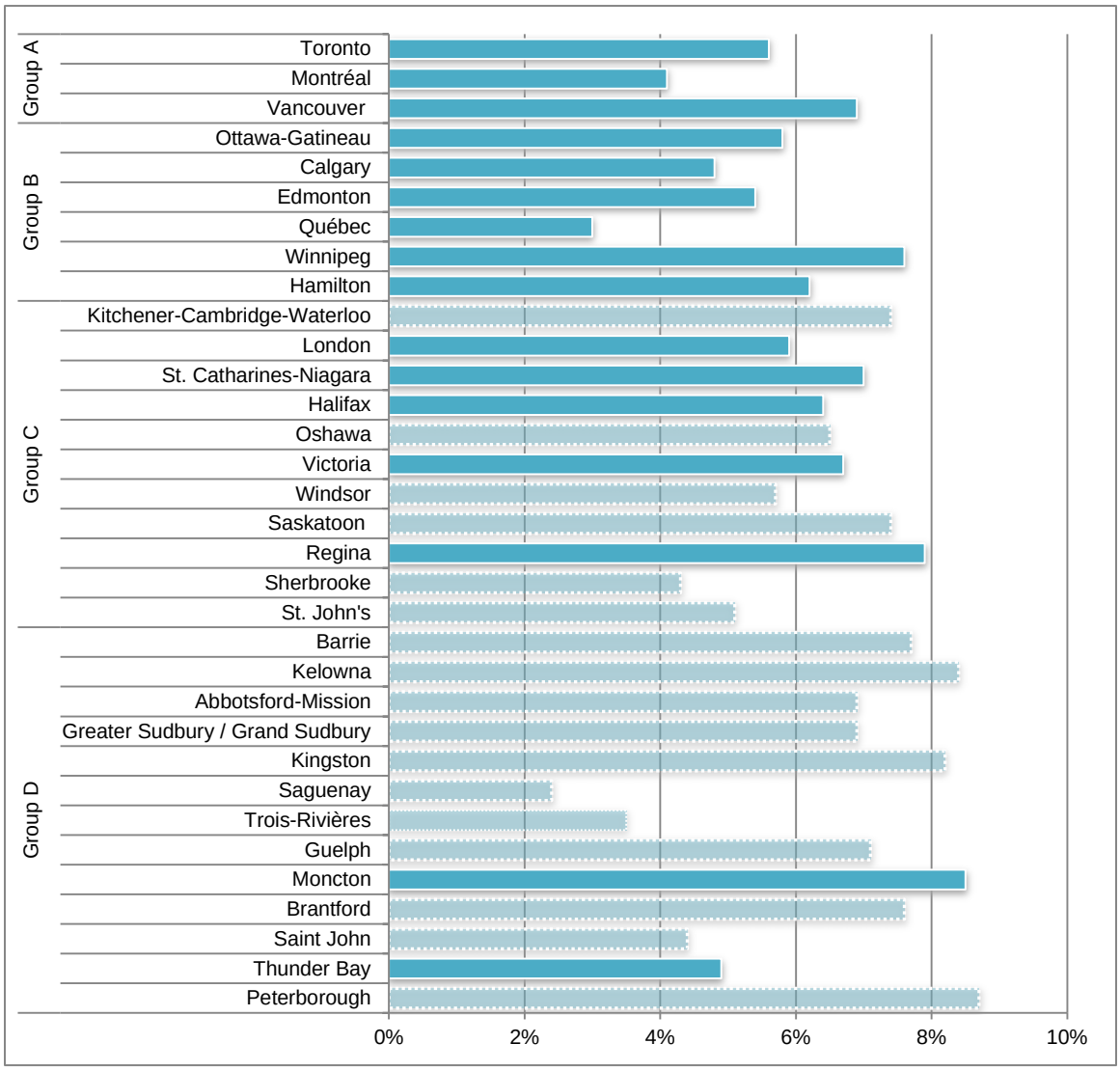


Source : Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes. Le tableau fait référence aux personnes âgées de 12 ans et plus qui ont qualifié leur santé mentale de « très bonne » ou d'« excellente ».

Comme l'indique le tableau 10-23, moins de 10 % des répondants de l'ESCC dans l'ensemble des RMR ont qualifié leur santé mentale de « passable » ou « mauvaise ». Les résultats sont très variés d'une RMR à l'autre, Peterborough affichant le plus haut pourcentage de répondants qualifiant leur santé mentale de « passable » ou « mauvaise » (8,7 %) et Saguenay affichant le plus bas pourcentage (2,4 %) dans cette

catégorie. Les RMR du groupe B affichent le plus bas pourcentage moyen de répondants qualifiant leur santé mentale de « passable » ou « mauvaise » (5,5 %) tandis que les RMR du groupe D affichent le plus haut pourcentage moyen (6,6 %) dans cette catégorie.

Tableau 10-23. Pourcentage des répondants qualifiant leur santé mentale de « passable » ou « mauvaise », 2011-2012

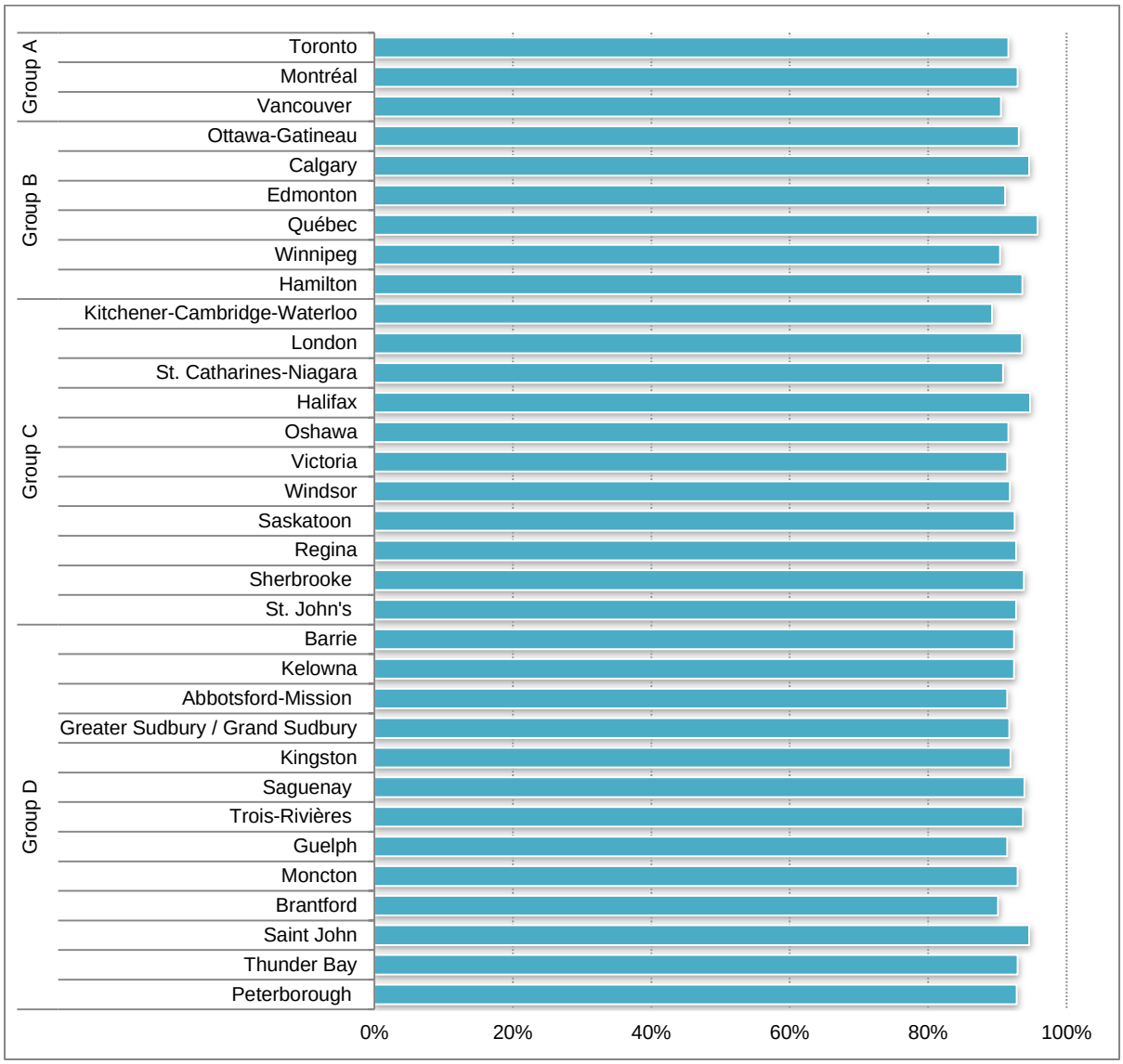


Source : Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes. Le tableau fait référence aux personnes âgées de 12 ans et plus qui ont qualifié leur santé mentale de « passable » ou « mauvaise ».

Les résultats entrecoupés en bleu pâle représentent les données qui ont un coefficient de variation (CV) de 16,6 % à 33,3 %. L'ESCC recommande que ces résultats soient utilisés avec prudence. Le CV indique la fiabilité des estimations dans le contexte des données d'enquête, qui proviennent généralement d'un échantillon. Pour un complément d'information, veuillez consulter http://www12.statcan.gc.ca/health-sante/82-228/help-aide/DQ-QD01.cfm?Lang=F.

L'ESCC demande aux répondants d'évaluer leur satisfaction à l'égard de la vie sur une échelle de « très insatisfait » à « très satisfait ». Comme le résume le tableau 10-24, près de 90 % des répondants dans l'ensemble des RMR se disent « satisfaits » ou « très satisfaits » à l'égard de leur vie. Québec affiche le plus haut pourcentage de répondants se disant « satisfaits » ou « très satisfaits » à l'égard de leur vie (95,8 %) tandis que Kitchener-Cambridge-Waterloo affiche le plus bas pourcentage (89,2 %) dans cette catégorie. Les RMR du groupe A affichent le plus bas pourcentage moyen de répondants se disant « satisfaits » ou « très satisfaits » à l'égard de leur vie (91,7 %) tandis que les RMR du groupe B affichent le plus haut pourcentage moyen (93,1 %) dans cette catégorie.

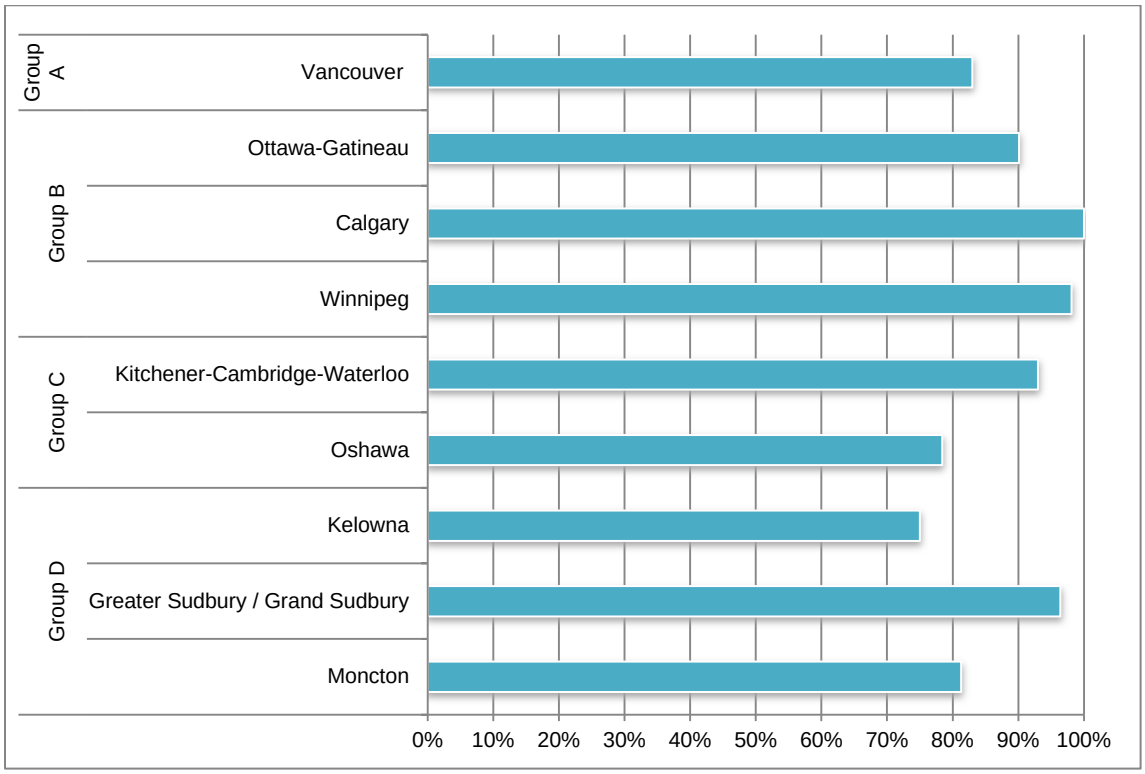
Tableau 10-24. Pourcentage des répondants se disant « satisfaits » ou « très satisfaits » à l'égard de leur vie, 2011-2012



Source : Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes. Le tableau fait référence aux personnes âgées de 12 ans et plus qui se disent « satisfaites » ou « très satisfaites » à l'égard de leur vie en général.

Les études démontrent qu'un plus grand accès à la nature et aux espaces verts est associé à un niveau d'activité physique accru et à une meilleure santé physique, mentale et sociale.[64,65,66] Les espaces verts peuvent favoriser la santé mentale en servant de tampon contre les incidences négatives des événements stressants de la vie.[67] Le tableau 10-25 indique les résultats des neuf RMR qui ont indiqué le pourcentage de leur population qui demeure près d'un parc public (400 m). Toutes ces RMR, sauf deux, ont indiqué un pourcentage de 80 % ou plus et cinq ont indiqué un pourcentage de 90 % ou plus. Calgary a indiqué que 100 % de ses résidents sont à une telle proximité d'un parc.

Tableau 10-25. Pourcentage de la population vivant à 400 m ou moins d'un parc public qui permet une utilisation passive ou active des espaces naturels verts



Source : données fournies par chaque RMR. Moncton 2013; Grand Sudbury/Greater Sudbury 2011; Kelowna 2011; Oshawa 2013; Kitchener-Cambridge-Waterloo 2011; Winnipeg 2011; Calgary 2011; Ottawa-Gatineau 2013; Vancouver 2011.

64 Lee ACK, Maheswaran R. The health benefits of urban green spaces: a review of the evidence. J Public Health (Oxf). 2011; 33(2) : 212–222.

65 Lachowycz K, Jones AP. Greenspace and obesity: a systematic review of the evidence. Obes Rev. 2011; 12(5) : e183–9.

66 Bratman GN, Hamilton JP, Daily GC. The impacts of nature experience on human cognitive function and mental health. Ann. N. Y. Acad. Sci. Février 2012; 1249 : 118–36.

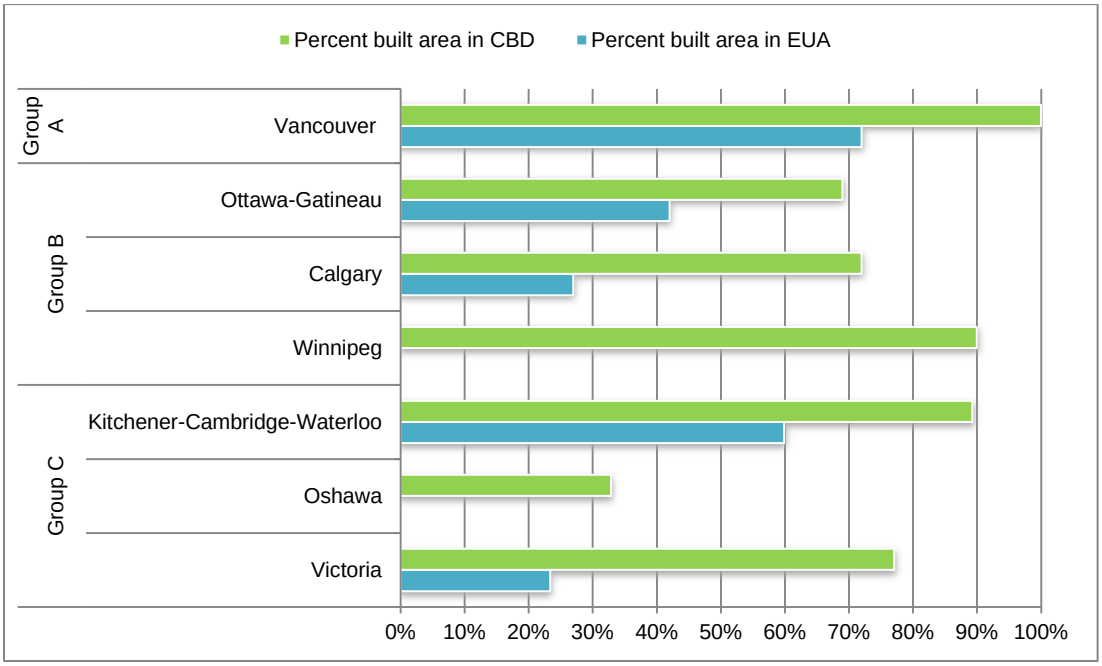
67 van den Berg AE, Maas J, Verheij RA, Groenewegen PP. « Green space as a buffer between stressful life events and health ». *Soc Sci Med.* 2010; 70(8) : 1203-1210. 22 juin 2015.

10.6 CHALEUR/ÎLOTS DE CHALEUR

À mesure que les zones urbaines se développent, la végétation et les paysages libres sont remplacés par des bâtiments, des routes et des surfaces imperméables. La modification de la couverture terrestre et l'humidité et la perméabilité des surfaces peuvent rendre les zones urbanisées encore plus chaudes que les zones rurales voisines, ce qui crée des « îlots de chaleur » dans lesquels les températures sont plus élevées.[68] Ces températures élevées peuvent nuire à la santé de diverses façons, notamment en causant des maladies associées à la chaleur (des crampes, de l'épuisement, des coups de chaleur et des décès causés par la chaleur), en augmentant les émissions et la pollution produites par la demande accrue d'énergie et en diminuant la qualité de l'eau.[69]

Les mesures des zones bâties ou imperméables par rapport à la superficie totale fournissent de l'information sur la présence et les risques d'îlots de chaleur dans les RMR. Comme l'indique le tableau 10-26, il existe une vaste gamme de niveaux d'imperméabilité dans les RMR. Aux fins de comparaison, il est important de souligner que les RMR ont utilisé différentes mesures et définitions pour les surfaces imperméables et que toute comparaison doit être effectuée avec prudence. Par exemple, Kitchener-Cambridge-Waterloo considère que toutes les zones bâties sont imperméables, tandis que Victoria évalue le niveau d'imperméabilité à l'aide d'une grille et non pour une zone précise, et Vancouver évalue le niveau d'imperméabilité d'après les secteurs de recensement par photographies aériennes.

Tableau 10-26. Zone imperméable (bâtie) par rapport à la superficie totale



Source : données fournies par chaque RMR.

[68] Environmental Protection Agency des États-Unis. *Basic information: What is an urban heat island?* Août 2013. http://www.epa.gov/heatislands/about/index.htm.

[69] Environmental Protection Agency des États-Unis. *Heat Island Impacts*. Août 2013. http://www.epa.gov/heatislands/impacts/index.htm.

Remarque : les RMR ont utilisé différentes mesures et définitions pour les surfaces imperméables et toute comparaison doit être effectuée avec prudence. Par exemple, Kitchener-Cambridge-Waterloo considère que toutes les zones bâties sont imperméables, tandis que Victoria évalue le niveau d'imperméabilité à l'aide d'une grille et non pour une zone précise, et Vancouver évalue le niveau d'imperméabilité d'après les secteurs de recensement par photographies aériennes.

11 CONCLUSIONS ET AMÉLIORATIONS POUVANT ÊTRE APPORTÉES AUX ENQUÊTES FUTURES

La Cinquième enquête sur les indicateurs de transports urbains (enquête ITU5) porte sur deux décennies de tendances en matière de transport durable. L'enquête ITU5 illustre la façon dont cinq tendances ont évolué avec le temps et elle analyse deux nouvelles tendances, comme le résume la section 2.2.

À mesure que ces tendances ont évolué, l'enquête ITU a aussi évolué : chaque version successive de l'enquête ITU a donné lieu à un rapport toujours plus ambitieux. L'enquête ITU5 n'y fait pas exception, elle repose sur les excellentes bases mises en place par les quatre enquêtes précédentes. Elle porte une fois de plus sur les 33 RMR, même si seulement 28 RMR ont répondu au questionnaire, ce qui a donné lieu à taux de réponse légèrement inférieur. Comme dans les enquêtes précédentes, l'enquête ITU5 peut être considérée une réussite, et ce, pour plusieurs raisons. Toutefois, l'enquête ITU5 diffère des enquêtes précédentes en ce sens qu'elle était assujettie à un examen critique et à une reformulation, et ce, afin de répondre aux nouvelles exigences et aux nouveaux besoins. Aux fins de l'enquête ITU5, on a pris les mesures suivantes :

- simplifier les indicateurs de la durabilité;
- reformuler les questions afin qu'elles tiennent compte des tendances majeures en matière de démographie et de main-d'œuvre qui influent sur les caractéristiques du transport urbain;
- ajouter un tout nouveau chapitre présentant le profil des liens existant entre la santé et les transports; ce nouveau chapitre améliore les données présentées en matière de qualité de l'air;
- déployer une enquête pratique sur le Web afin de recueillir des données;
- fournir de l'information supplémentaire sur les méthodes que les RMR peuvent utiliser pour leurs calculs;
- améliorer l'accessibilité et la convivialité de la base de données sur la série d'enquêtes.

Dans l'ensemble, l'enquête reformulée grâce aux nouveaux indicateurs tient compte de façon plus complète et plus à jour des principaux facteurs qui influent sur les habitudes de transport.

La reformulation et la simplification ont été grandement utiles pour la comparaison des résultats de l'enquête ITU5 avec ceux d'autres études sur les tendances en matière de durabilité, de transport et de démographie qui ont été réalisées ailleurs au Canada et dans le monde. Parmi ces études, nous devons souligner l'analyse réalisée par l'Université Queen's sur les densités urbaines et celles réalisées sur les indicateurs de la durabilité par l'Association canadienne du transport urbain et d'autres organismes. La conception de l'enquête ITU5 révisée a aussi reposé sur des consultations tenues entre les membres du Comité directeur de projet et les RMR.

Les résultats de l'enquête ITU5 ont été renforcés par une analyse plus détaillée des données nationales recueillies par le Recensement de Statistique Canada et l'Enquête nationale auprès des ménages, ainsi que par de nouveaux types de données provenant d'autres sources au pays : l'Association canadienne du transport urbain, le Kent Group Ltd. et l'Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes. De plus, de nombreuses RMR ont obtenu de nouvelles données ou ont mis à jour leurs données existantes grâce à la tenue d'enquêtes origines-destinations.

L'Association des transports du Canada, le Conseil des transports urbains, les partenaires de financement de l'enquête ITU et la communauté des usagers ont tous reconnu la valeur de cette

initiative continue. Dorénavant, l'enquête reformulée et simplifiée fournira une base solide pour l'analyse des sujets bien établis comme la durabilité et les nouveaux enjeux comme la santé et les conditions démographiques et économiques changeantes. Cette base nous permet également de proposer les possibilités ci-dessous pour les enquêtes ITU futures :

- Il est nécessaire de définir avec plus de précision les liens existant entre les habitudes de transport et les facteurs sous-jacents en matière de démographie, de main-d'œuvre et d'économie, et de surveiller comment l'évolution de ces attributs modifie les habitudes de transport. Ces facteurs sont exprimés par des attributs comme l'âge, le sexe, la profession et l'accès à un véhicule. Les recherches analytiques futures devraient aussi être prises en considération afin de renforcer les données et les profits établis sur les tendances qui sont fournis par l'enquête ITU.

  L'examen des pratiques exemplaires d'autres analyses semblables a clairement établi qu'une meilleure compréhension de ces liens était requise, comme l'explique la section 1.2.1. Cette compréhension est essentielle pour permettre aux administrations du transport urbain d'identifier et d'effectuer de nouveaux investissements et d'offrir de nouveaux services de façon plus efficace et plus rentable, un enjeu qui est d'une importance primordiale à une époque de restrictions budgétaires continues.

- Les nouveaux indicateurs de la santé et du transport fournissent aussi une base qui établit des liens entre la santé humaine, les choix en matière de transport, la qualité de l'air et le milieu bâti. Ces liens sont de plus en plus pertinents pour les plans de transport urbain, et c'est la raison pour laquelle ils sont inclus dans l'enquête ITU5. Ces points de repère étant maintenant établis, les enquêtes ITU futures devraient effectuer une analyse plus approfondie de ces liens.

- Les nouveaux indicateurs et la compréhension élargie de ces liens permettront aux enquêtes ITU futures d'examiner des questions essentielles, lesquelles continueront d'évoluer. La reformulation de l'enquête ITU5 a renforcé les aspects uniques de la série d'enquêtes ITU : ce qui rend ces enquêtes complémentaires à d'autres analyses et ce qui améliore notre compréhension des résultats importants tout en évitant la duplication des efforts. Par exemple, l'analyse des densités de l'Université Queen's et l'enquête ITU utilisent toutes deux les données du Recensement et de l'ENM de nombreuses façons complémentaires. Elles fournissent toutes deux une meilleure compréhension du fonctionnement des zones urbaines et de leurs besoins en fonction de l'évolution de la population, de l'économie et de la forme urbaine. Les enquêtes ITU futures devraient être revues sur une base périodique afin qu'elles continuent de fournir des perspectives uniques sur les habitudes de transport et afin qu'elles demeurent complémentaires aux autres initiatives mises en œuvre.

- Dans la même veine, tous les indicateurs qui sont conçus par les RMR, qu'ils soient anciens ou récents, devraient être revus avant chaque enquête ITU afin de vérifier s'ils répondent toujours aux besoins courants et s'ils permettent aux RMR d'établir les données voulues. Ainsi, les enquêtes ITU demeureront pertinentes et elles reconnaîtront la nécessité continue de réduire le fardeau des RMR qui doivent répondre au questionnaire et consacrer les ressources requises pour participer à l'enquête ITU. L'établissement de la portée de la prochaine enquête ITU pourrait être facilité par la tenue immédiate d'une brève enquête auprès des RMR à propos de l'enquête ITU5 afin qu'elles puissent fournir des commentaires sur la facilité avec laquelle elles ont pu préparer les données requises.

- Le chapitre 9 du présent rapport comporte des questions remaniées sur le financement des transports et l'investissement dans la performance économique. Comme pour tous les autres indicateurs du rapport, les données portent sur une seule année, l'année 2011 dans le cas présent. Toutefois, de nombreux investissements et de nombreuses décisions en matière d'immobilisations couvrent plus d'une année, et les données peuvent considérablement varier d'une année à l'autre. Par conséquent, il peut être difficile d'isoler les dépenses s'appliquant à une année en particulier. Les enquêtes ITU futures pourraient donc utiliser les investissements quinquennaux en matière d'immobilisations plutôt que ceux s'appliquant à une seule année (p. ex., pour la période de cinq ans entre les enquêtes ITU). Ainsi, on pourrait calculer les dépenses annuelles moyennes sur la période de cinq ans, ce qui permettrait la réalisation d'un examen continu des investissements dans le secteur du transport en commun, comme l'indique la section 2.2.4.
- On devrait également envisager la possibilité de mettre l'accent sur les sources de données nationales, qui pourraient être complétées par les données des RMR. L'examen des autres études réalisées a établi que les sources de données nationales sont les seules sources efficaces qui permettent l'évaluation des tendances et conditions sur des bases uniformes. Ces bases ont maintenant été mises en place dans l'enquête ITU5, et ce, grâce aux données fournies dans le cadre des enquêtes ITU précédentes. L'utilisation de ces bases pour les enquêtes ITU à venir réduirait le fardeau des RMR qui répondent au questionnaire. Ainsi, l'enquête menée auprès des RMR pourrait mettre l'accent sur un moins grand nombre d'indicateurs clés et traiter les autres sujets de façon anecdotique aux fins d'illustration des propos. Cette approche est maintenant utilisée par d'autres enquêtes sur les indicateurs de la durabilité, et ce, dans le but de bâtir les bases du savoir requises tout en reconnaissant que de nombreux répondants ne disposent pas de toutes les données nécessaires, qu'ils ne partagent pas tous les mêmes définitions pour les données ou qu'ils utilisent des méthodes différentes pour calculer l'information.

  Cependant, l'utilisation exclusive des sources de données nationales peut constituer un obstacle à l'ajout de nouvelles mesures, comme celles associées aux habitudes de transport et à la santé qui sont incluses dans la présente enquête ITU pour la première fois. Les RMR n'ont pas pu toutes fournir des données pour toutes les mesures. Toutefois, l'ajout de ces indicateurs dans l'enquête ITU5 permet aux partenaires de financement des enquêtes ITU futures de tenir compte de la valeur de ces indicateurs, ce qui pourrait donner lieu à un rapport encore plus complexe pour la prochaine enquête et peut-être même à un effort en vue d'inclure ces indicateurs dans une source de données nationales.

Annexe A
Autres collaborateurs

AUTRES COLLABORATEURS

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

RMR	Collaborateur
Barrie	Ralph Scheunemann (Ville de Barrie)
	Richard Forward (Ville de Barrie)
Edmonton	Rhonda Toohey (Ville d'Edmonton)
	Arun Bhowmick (Ville d'Edmonton)
Grand Sudbury/Greater Sudbury	David Shelsted (Ville de Grand Sudbury/Greater Sudbury)
	Joe Rocca (Ville de Grand Sudbury/Greater Sudbury)
	David Grieve (Ville de Grand Sudbury/Greater Sudbury)
	Jennifer Babin-Fenske (Ville de Grand Sudbury/Greater Sudbury)
	Krista Carre (Ville de Grand Sudbury/Greater Sudbury)
	Jason Ferrigan (Ville de Grand Sudbury/Greater Sudbury)
	Gloria Kindrat (Ville de Grand Sudbury/Greater Sudbury)
	Robert Gauthier (Ville de Grand Sudbury/Greater Sudbury)
Guelph	Rajan Philips (anciennement avec la Ville de Guelph)
	Jennifer Juste (Ville de Guelph)
	Dean McMillan (Guelph Transit)
Halifax	David McCusker (Municipalité régionale de Halifax)
	Ken Reashor (Municipalité régionale de Halifax)
Hamilton	Alan Kirkpatrick (Ville de Hamilton)
	Ron Gallo (Ville de Hamilton)
	Lorissa Skrypniak (Ville de Hamilton)
Kelowna	Ron Westlake (Ville de Kelowna)
	Moudud Hasan (Ville de Kelowna)
	Acuere Consulting
Kitchener-Cambridge-Waterloo	John Cicuttin (Municipalité régionale de Waterloo)

RMR	Collaborateur
	Tabot Eneme (Municipalité régionale de Waterloo)
London	Gregg Barret (Ville de London)
	John Paul Sousa (Ville de London)
Moncton	Rhys Wolff (HDR)
Oshawa	Ranjit Gill (Ville d'Oshawa)
	Paul Ralph (Ville d'Oshawa)
Ottawa-Gatineau	John Moser (Ville d'Ottawa)
	Kornel Mucsi (Ville d'Ottawa)
	Steven Boyle (Ville d'Ottawa)
	Robert Grimwood (Ville d'Ottawa)
	Joanne Farnand (Ville d'Ottawa)
	Marie-Claude Martel (Ville de Gatineau)
	Renée Roberge (Ville de Gatineau)
Saint John	William Edwards (Ville de Saint John)
	Mark Reade (Ville de Saint John)
Saskatoon	David LeboITUllier (Ville de Saskatoon)
	Marina Melchiorre (Ville de Saskatoon)
St. John's	Brendan O'Connell (Ville de St. John's)
St. Catharines – Niagara	Phil Bergen (anciennement avec la Municipalité régionale de Niagara)
	Greg Bowie (Municipalité régionale de Niagara)
Toronto	Mike Wehkind (Ville de Toronto)
	David Cooper (Vville de Toronto)
	Sabbir Saiyed (Municipalité régionale de Peel)
	Lisa Salsberg (Metroliinx)
Windsor	Josette Eugeni (Ville de Windsor)
Winnipeg	Brad Sacher (Ville de Winnipeg)

RMR	Collaborateur
	David Tang (Ville de Winnipeg)
	Sean Madden (Ville de Winnipeg)
	David Patman (Winnipeg Transit)
	Susanne Dewey Povoledo (Ville de Winnipeg)
	Kevin Nixon (Ville de Winnipeg)
	Luis Escobar (Ville de Winnipeg)

Annexe B
Questionnaire de l'enquête

Cinquième enquête sur les indicateurs de transports urbains

Ouverture de séance

Bienvenue à la Cinquième enquête sur les indicateurs de transports urbains (ITU). Veuillez taper votre code d’accès pour faire afficher l’enquête en ligne.

Collaborateur

Nous comprenons que la participation de plusieurs personnes peut être requise pour répondre aux différentes questions de cette enquête. Afin d'assurer l'intégrité des données fournies, nous vous demandons d'ouvrir une séance en tant que collaborateur pour votre région chaque fois que vous avez accès à l'Enquête.

Si vous êtes déjà inscrit en tant que collaborateur, veuillez sélectionner votre nom dans la liste ci-dessous. Si vous n'êtes pas encore inscrit, veuillez cliquer sur le bouton « Ajout de collaborateur » pour vous inscrire.

Nom	Organisme	Poste	Téléphone	Courriel	Rôle pour l'enquête

Résumé de l'enquête et instructions générales

Résumé de l'enquête

La Cinquième enquête de l'Association des transports du Canada (ATC) sur les indicateurs de transports urbains a pour but de cerner le lien entre l'aménagement du territoire et le secteur des transports ainsi que son évolution dans le temps. La présente enquête, la cinquième en son genre, porte sur l'année 2011, l'année du plus récent recensement. Des intervenants des 33 régions métropolitaines canadiennes ont été approchés pour remplir le présent questionnaire.

Instructions du questionnaire d'enquête

Le questionnaire se divise en SEPT volets qui représentent les groupes indicateurs établis pour l'enquête sur les indicateurs de transports urbains (ITU).Vous pouvez utiliser les onglets au haut de chaque page pour naviguer entre les sections du questionnaire. Pour plusieurs éléments du questionnaire, une définition ou un exemple apparaitra lorsque vous glissez la souris sur le terme en question. Pour obtenir une copie papier de ces définitions, cliquez sur le bouton « Imprimer » affiché à chaque page du questionnaire.

Découpage géographique de l'enquête

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

Région (RMR) : Région métropolitaine de recensement, telle que définie par Statistique Canada (2011)
Région urbaine existante (RUE) : territoire urbanisé à l'intérieur de la RMR
Centre-ville (CV) : Principale zone d'emploi dans la région urbaine

Les RMR, RUE et CV ont été délimités au préalable par l'ATC et sont indiqués sous l'onglet « Contexte ». La première étape du questionnaire d'enquête consiste à confirmer les limites des secteurs géographiques de votre RMR tel qu'indiqué sous l'onglet « Contexte ». **Prière de vérifier et confirmer ces limites au plus tard le 16 juillet 2014.**

Remarque pour les répondants responsables de plusieurs municipalités

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

Retour du questionnaire

Veuillez nous faire parvenir le questionnaire au plus tard le **DATE LIMITE.**

Informations sur les sous-composantes des RMR [only for Montreal, Ottawa-Gatineau, Toronto, Vancouver - all other CMAs should have a button to proceed directly to the CMA survey]

En plus de fournir des données au sujet de la Région métropolitaine de recensement en entier, nous vous demandons de fournir des données sur certaines divisions et subdivisions de recensement de la RMR en question. Utiliser les liens suivants pour indiquer si vous souhaitez entrer des données sur la RMR en entier ou sur les divisions de recensement / subdivisions de recensement énumérées ci-après :

Cinquième enquête sur les indicateurs de transports urbains

La Cinquième enquête sur les ITU est administrée au nom de l'ATC par David Kriger Consultants Inc., en collaboration avec R.A. Malatest & Associates Ltd., Urban Design 4 Health Ltd. et Alan Pisarski. Pour tout soutien technique à l'égard de l'enquête, vous pouvez communiquer avec :

David Kriger (david@davidkriger.com)
Erhan Baydar (e.baydar@malatest.com or 1-800-665-5848 x416)

Contexte

Aperçu

La section « Contexte » définit les limites des aires géographiques utilisées dans la Cinquième enquête sur les ITU, et présente les caractéristiques démographiques principales de ces aires géographiques.

Découpage géographique

La première étape de l'enquête consiste à examiner et confirmer les limites des aires géographiques présentées dans la carte ci-après. Vous pouvez aussi télécharger le répertoire ZIP contenant les fichiers de forme illustrant les limites physiques de chaque aire géographique. **Veuillez confirmer que ces limites sont exactes avant de passer aux autres sections de l'Enquête.**

RMR - Limites de votre région métropolitaine de recensement tel que défini lors du recensement de 2011.

RUE - Limites de votre Région urbaine existante - correspond à tout secteur de recensement dont plus de 33 % de la superficie est désignée urbanisée par Statistique Canada. Dans certaines RMR, cela pourra être constitué de plusieurs aires distinctes (généralement des petites localités éloignées) qui répondent au critère du 33 % de superficie urbanisée. À vous de décider si vous souhaitez inclure ou non un certain nombre ou l'ensemble de ces localités éloignées dans votre définition des RUE.

CV - Limites de votre centre-ville (l'endroit ou les endroits où il y a la plus forte concentration d'emplois) tel qu'utilisé dans la Quatrième enquête sur les ITU - Veuillez examiner ces limites et décrire toute modification dans la case ci-après. Si des modifications ont été apportées, inclure également le fichier de forme SIG précisant les nouvelles limites.

Remarque : si les limites de votre CV ne suit pas les limites du ou des secteurs de recensement correspondants, vous devrez aussi fournir les données sur la population totale, la population active, les statistiques d'emplois du CV tel que vous l'avez délimité.

[INSÉRER LA CARTE DE LA RMR ICI]

	CARACTÉRISTIQUES GÉOGRAPHIQUES			
1.1	Caractéristiques géographiques de la RUE. (a) Les limites géographiques de la RUE illustrées dans la carte sont correctes.	Oui ●	Non ●	Préciser
	(b) [si la RUE inclut des aires distinctes les unes des autres] Je souhaite exclure de la RUE l'une ou l'autre ou plusieurs des localités. À cette fin, prière d'identifier (en utilisant le code d'identification du secteur de recensement) le ou les secteurs de recensement à exclure de la RUE	Oui ●	Non ●	Le Secteur de recensement doit exclure :
1.2	Caractéristiques géographiques du CV (a) Les limites géographiques du CV illustrées dans la carte sont correctes [si les limites du CV ne suivent pas les limites du secteur de recensement correspondant] et je fournirai les données démographique du CV ci-après.	Oui ●	Non ●	Expliquer toute modification devant être apportée aux limites du CV. Prière d'inclure le fichier de forme indiquant les nouvelles limites.

STRUCTURE URBAINE	ZONE GÉOGRAPHIQUE	DONNÉES	ANNÉE	REMARQUES (SOURCES)
1.3 Population résidentielle				
(a) Population de la RMR	RMR		2011	Statistique Canada
(b) Population de la RUE	RUE		2011	Statistique Canada
(c) Population du CV	CV			
Remarque : si les limites de votre CV correspondent exactement aux limites d'un ou plusieurs secteurs de recensement du Recensement de 2011, les données démographiques pourront être obtenues des résultats du Recensement. Il n'est pas nécessaire de les inscrire ci-contre.				
1.4 Population active (population ayant un emploi)				
(a) Population active de la RMR	RMR		2011	Statistique Canada
(b) Population active de la RUE	RUE		2011	Statistique Canada
(c) Population active du CV	CV			
Remarque : si les limites de votre CV correspondent exactement aux limites d'un ou plusieurs secteurs de recensement du Recensement de 2011, les données sur la population active pourront être obtenues des résultats de l'Enquête nationale sur les ménages de 2011. Il n'est pas nécessaire de les inscrire ci-contre.				
1.5 Emploi total (nombre d'emplois)				
(a) Nombre d'emplois dans la RMR	RMR		2011	Statistique Canada
(b) Nombre d'emplois dans la RUE	RUE		2011	Statistique Canada
(c) Nombre d'emplois dans le CV	CV			
Remarque : si les limites de votre CV correspondent exactement aux limites d'un ou plusieurs secteurs de recensement du Recensement de 2011, les données sur l'emploi pourront être obtenues des résultats de l'Enquête nationale sur les ménages de 2011. Il n'est pas nécessaire de les inscrire ci-contre.				
1.6 Superficie (kilomètres carrés)				
(a) Superficie de la RMR	RMR		2011	Statistique Canada
(b) Superficie de la RUE	RUE		2011	Statistique Canada
(c) Superficie du CV	CV			
Remarque : si les limites de votre CV correspondent exactement aux limites d'un ou plusieurs secteurs de recensement du Recensement de 2011 ou si vous téléchargez le fichier de forme SIG comprenant les limites précises du CV, il n'est pas nécessaire d'inscrire la superficie ci-contre.				

Initiatives d'utilisation du sol et de transport mises en place par les RMR

Aperçu

Cette section porte sur les mesures de gestion de l'utilisation du sol et du transport à l'intérieur des Régions urbaines existantes (RUE). Elle fournit une liste de mesures variées regroupées sous 12 catégories. Pour chaque mesure, il est demandé aux répondants d'indiquer la portée de leur mise en oeuvre dans leur RUE.

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

Tel que mentionné précédemment, si vous devez composer avec plusieurs municipalités, vous devez fournir des réponses les plus représentatives possible de l'ensemble des municipalités composant votre RUE. Par exemple, si seulement 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. »

2.1 STRUCTURE URBAINE / UTILISATION DU SOL

Indiquer la réponse qui correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)

	Sans objet	N'est pas une priorité pour le moment	Enjeu à l'étude	Des politiques ou lignes directrices ont été adoptées	Projet(s) pilote(s) mis en oeuvre	Mis en oeuvre dans certains cas ou à certains endroits	Mesures mises en œuvre dans l'ensemble de la RUE
		Bas →		Niveau de déploiement			→ Élevé
(a) Plan intégré de transport et d'aménagement à long terme à l'échelle municipale et régionale	○	○	○	○	○	○	○
(b) Cibles de densité pour les pôles / centres d'activité mixtes	○	○	○	○	○	○	○
(c) Limitation du développement urbain à des zones d'urbanisation désignées	○	○	○	○	○	○	○
(d) Politiques et mesures incitatives visant le développement des friches industrielles	○	○	○	○	○	○	○
(e) Abattement de taxes foncières ou mesures incitatives pour un développement mixte et compact	○	○	○	○	○	○	○
(f) Autre (précisez)	○	○	○	○	○	○	○

Commentaires ou exemples :

2.2 AMÉNAGEMENT URBAIN

Indiquer la réponse qui correspond le mieux (cochez un seul

(a) Politiques et normes d'aménagement favorisant le transport en commun	○	○	○	○	○	○	○
(b) Normes d'aménagement visant à favoriser l'utilisation de la bicyclettes	○	○	○	○	○	○	○
(c) Normes d'aménagement favorisant les piétons	○	○	○	○	○	○	○
(d) Mesures ou politiques d'apaisement de la circulation	○	○	○	○	○	○	○
(e) Autre (précisez)	○	○	○	○	○	○	○

Commentaires ou exemples :

2.3 MARCHE

Indiquer la réponse qui correspond le mieux (cochez un seul

(a) Plan piétonnier	○	○	○	○	○	○	○
(b) Traverses de piétons aménagées entre les intersections, dans les zones à forte activité	○	○	○	○	○	○	○
(c) Conception d'intersections favorisant les piétons	○	○	○	○	○	○	○
(d) Mesures prioritaires pour le déneigement et le déglaçage des trottoirs	○	○	○	○	○	○	○
(e) Participation municipale à des comités consultatifs ou de promotion de la marche	○	○	○	○	○	○	○
(f) Autre (précisez)	○	○	○	○	○	○	○

Commentaires ou exemples :

2.4 VÉLO

Indiquer la réponse qui correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)

	Sans objet	N'est pas une priorité pour le moment	Enjeu à l'étude	Des politiques ou lignes directrices ont été adoptées	Projet(s) pilote(s) mis en oeuvre	Mis en oeuvre dans certains cas ou à certains endroits	Mis en oeuvre sur l'ensemble du territoire
	Bas → Niveau de déploiement → Élevé						
(a) Politique sur le vélo incorporant le développement d'un réseau cyclable	●	●	●	●	●	●	●
(b) Programme municipal de stationnement pour vélos	●	●	●	●	●	●	●
(c) Participation municipale à des comités consultatifs ou de promotion du vélo	●	●	●	●	●	●	●
(d) Règlements de zonage requérant des installations pour favoriser le vélo dans les nouveaux développements immobiliers (p.ex., stationnements pour les vélos, vestiaires avec douches, etc.)	●	●	●	●	●	●	●
(e) Programmes de vélo en libre-service	●	●	●	●	●	●	●
(f) Mesures liées à la formation et au soutien des cyclistes	●	●	●	●	●	●	●
(g) Autre (précisez)	●	●	●	●	●	●	●

Commentaires ou exemples :

2.5 TRANSPORT EN COMMUN

Indiquer la réponse qui correspond le mieux (cochez un seul

(a) Voies réservées aux autobus ou aux véhicules à haute occupation	●	●	●	●	●	●	●
(b) Autres mesures prioritaires à l'appui du transport en commun	●	●	●	●	●	●	●
(c) Installations combinées vélo/transport en commun	●	●	●	●	●	●	●
(d) Coordination intermunicipale des services de transport en commun	●	●	●	●	●	●	●
(e) Coordination intermunicipale de la tarification (p.ex., carte à puce régionale)	●	●	●	●	●	●	●
(f) Intégration du transport en commun urbain avec les services interurbains (p.ex., stations intermodales de transport en commun)	●	●	●	●	●	●	●
(g) Tarification spéciale pour les étudiants de niveau collégial et universitaire (p.ex., carte à puce spéciale)	●	●	●	●	●	●	●
(h) Programme de rabais tarifaire pour achat en grand volume (p.ex., programmes de rabais du transport en commun parrainés par l'employeur)	●	●	●	●	●	●	●
(i) Service d'information en ligne pour la planification des déplacements	●	●	●	●	●	●	●
(j) Information en temps réel sur les heures d'arrivée aux arrêts	●	●	●	●	●	●	●
(k) Autre (précisez)	●	●	●	●	●	●	●

Commentaires ou exemples :

2.6 STATIONNEMENT

Indiquer la réponse qui correspond le mieux (cochez un seul

(a) Normes relatives au stationnement variables en fonction des conditions locales (p.ex., proximité et niveau de service du transport en commun, accessibilité aux piétons, etc.)	●	●	●	●	●	●	●
(b) Encouragement du partage des places de stationnement	●	●	●	●	●	●	●
(c) Normes limitant l'offre de places de stationnement	●	●	●	●	●	●	●
(d) Tarification dissuasive des stationnements publics pour les navetteurs	●	●	●	●	●	●	●
(e) Taxes spéciales ou autres mesures dissuasives concernant l'utilisation des parcs de stationnement privés par les navetteurs	●	●	●	●	●	●	●
(f) Autre (précisez)	●	●	●	●	●	●	●

Commentaires ou exemples :

2.7 OPTIMALISATION DES SYSTÈMES ROUTIERS

Indiquer la réponse qui correspond le mieux (cochez un seul

	Sans objet	N'est pas une priorité pour le moment	Enjeu à l'étude	Des politiques ou lignes directrices ont été adoptées	Projet(s) pilote(s) mis en oeuvre	Mis en oeuvre dans certains cas ou à certains endroits	Mis en oeuvre sur l'ensemble du territoire
	Bas → Niveau de déploiement → Élevé						
(a) Les études sur les impacts des transports et de la circulation doivent tenir compte de tous les modes	●	●	●	●	●	●	●
(b) Voies pour véhicules à occupation élevée	●	●	●	●	●	●	●
(c) Stationnements incitatifs pour les covoitureurs							
(d) Programmes de gestion du système routier	●	●	●	●	●	●	●
(e) Le plan directeur de transports identifie les intersections qui requièrent une amélioration	●	●	●	●	●	●	●
(f) Contrôle en temps réel et coordination des feux de circulation	●	●	●	●	●	●	●
(g) Système de gestion des incidents/accidents	●	●	●	●	●	●	●
(h) Autre (précisez)	●	●	●	●	●	●	●

Commentaires ou exemples :

2.8 TRANSPORT DES MARCHANDISES

e qui correspond le mieux (cochez un seul choix par ligne)

(a) Stratégie de transport des marchandises (distincte ou intégrée au plan directeur des transports)	●	●	●	●	●	●	●
(b) Conseil ou groupe de travail sur le transports des marchandises constitué d'intervenants des secteurs public et privé	●	●	●	●	●	●	●
(c) Plans d'utilisation du sol, règlements d'urbanisme et zonage favorisant le transport des marchandises	●	●	●	●	●	●	●
(d) Design urbain et plans d'implantation tenant compte des besoins des services de messagerie	●	●	●	●	●	●	●
(e) Réseaux stratégiques de transport des marchandises, itinéraires de camionnage et itinéraires interdits aux camions	●	●	●	●	●	●	●
(f) Terminaux intermodaux et/ou de centres de consolidation de marchandises	●	●	●	●	●	●	●
(g) Stratégie de développement économique	●	●	●	●	●	●	●
(h) Autre (précisez)	●	●	●	●	●	●	●

Commentaires ou exemples :

2.9 BESOINS DES USAGERS PARTICULIERS

Indiquer la réponse qui correspond le mieux (cochez un seul

(a) Véhicules de transport collectif accessibles aux personnes ayant un handicap physique	●	●	●	●	●	●	●
(b) Arrêts/stations de transport en commun accessibles aux personnes handicapées	●	●	●	●	●	●	●
(c) Services de transport adapté pour les besoins particuliers	●	●	●	●	●	●	●
(d) Trottoirs dénivelés ou rampes aux intersections ou aux traverses piétonnières	●	●	●	●	●	●	●
(e) Normes minimales sur la provision d'espaces de stationnement désignés pour personnes à mobilité réduite	●	●	●	●	●	●	●
(f) Dispositifs spéciaux pour personnes handicapées	●	●	●	●	●	●	●
(g) Autre (précisez)	●	●	●	●	●	●	●

Commentaires ou exemples :

2.10 ÉNERGIE ET ÉMISSIONS

Indiquer la réponse qui correspond le mieux (cochez un seul

	Sans objet	N'est pas une priorité pour le moment	Enjeu à l'étude	Des politiques ou lignes directrices ont été adoptées	Projet(s) pilote(s) mis en oeuvre	Mis en oeuvre dans certains cas ou à certains endroits	Mis en oeuvre sur l'ensemble du territoire
	Bas → Niveau de déploiement → Élevé						
(a) Flottes de véhicules municipaux à haute efficacité énergétique/utilisant des carburants de rechange	●	●	●	●	●	●	●
(b) Véhicules de transport en commun à haute efficacité énergétique/utilisant des carburants de rechange	●	●	●	●	●	●	●
(c) Infrastructure pour les carburants de rechange (p.ex., stations et bornes spéciales)	●	●	●	●	●	●	●
(d) Stratégies obligatoires et volontaires de contrôle des émissions, incluant des programmes d'inspection et d'entretien des véhicules	●	●	●	●	●	●	●
(e) Objectifs précis de réduction des polluants atmosphériques	●	●	●	●	●	●	●
(f) Autre (précisez)	●	●	●	●	●	●	●

Commentaires ou exemples :

2.11 GESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT (GDT), INCLUANT LA TARIFICATION ROUTIÈRE

Indiquer la réponse qui correspond le mieux (cochez un seul

(a) Stratégie régionale / municipale de gestion de la demande en transport	●	●	●	●	●	●	●
(b) Initiatives de tarification routière (p.ex., routes à péage, voies à péage, tarification au cordon,	●	●	●	●	●	●	●
(c) Programmes pilotes et projets de démonstration	●	●	●	●	●	●	●
(d) Programmes de sensibilisation, d'éducation et de rayonnement	●	●	●	●	●	●	●
(e) Services de GDT fournis en milieu de travail / par l'employeur	●	●	●	●	●	●	●
(f) Services de GDT fournis en milieu scolaire / par les écoles (p.ex., programmes d'incitation à la marche	●	●	●	●	●	●	●
(g) Services de jumelage en covoiturage	●	●	●	●	●	●	●
(h) Soutien des services privés ou non lucratifs d'auto-partage	●	●	●	●	●	●	●
(i) Autre (précisez)	●	●	●	●	●	●	●

Commentaires ou exemples :

2.12 INITIATIVES DE RÉDUCTION DES GES

Indiquer la réponse qui correspond le mieux (cochez un seul

(a) Objectifs officiels de réduction des gaz à effet de serre (GES)	●	●	●	●	●	●	●
(b) Plan ou stratégie d'atténuation des effets des changements climatiques	●	●	●	●	●	●	●
(c) Plan ou stratégie d'adaptation aux effets des changements climatiques	●	●	●	●	●	●	●
(d) Autre (précisez)	●	●	●	●	●	●	●

Commentaires ou exemples :

Offre de transport

Aperçu

Le volet « Offre de transport » de l'Enquête sur les ITU traite des données concernant l'offre de transport ou l'infrastructure de tra

Dans tous les cas, les données de 2011 sont demandées. Si les données de 2011 ne sont pas disponibles pour certaines questio pour l'année civile la plus près, en indiquant l'année de référence dans la colonne prévue à cet effet.

DÉFINITIONS ET DISPONIBILITÉ DES DONNÉES

Comment votre région différencie-t-elle les routes et autoroutes à voies multiples des routes artérielles?

	OFFRE DE TRANSPORT	ZONE GÉOGRAPHIQUE	DONNÉES	ANNÉE
3.1	Voies-kilomètres de routes	RUE		
	Remarque : si les voies-kilometres ne peuvent être estimées sous ces catégories, veuillez fournir la meilleure information disponible et fournir des précisions dans la colonne de droite.			
	(a) Voies-km de rues locales			
	(b) Voies-km du réseau collecteur			
	(c) Voies-km du réseau artériel (régional)			
	(d) Voies-km d'autoroutes (excluant les VOE)			
	(e) Voies-km de VOE (incluant les voies réservées au transport en commun)			
	(f) Voies-km totales du réseau routier (rapporter ce total seulement s'il est impossible de fournir des sous-totaux pour chaque type de route; si vous rapportez seulement le total, prière d'indiquer les types de routes qui sont inclus dans le total)		0	
3.2	Kilomètres d'infrastructure réservée au transport en commun	RUE		
	Remarque : services en site propre, mesurés selon la longueur du tracé et non en voies-			
	(a) Autobus en site propre / emprise (km)			
	(b) Métro / souterrain / systèmes sur rails (km)			
	(c) Train de banlieue (km)			
3.3	Kilomètres des réseaux piétonniers et cyclables	RUE		
	(a) Voies cyclables réservées, sur rue (voies-km)			
	(b) Voies cyclables partagées, sur route, avec marquage (voies-km)			
	(c) Installations hors chaussée (route-km)			
	(d) Trottoirs (km)			
3.4	Nombres de places désignées de stationnement incitatif	RUE		
3.5	Places de stationnement au CV	CV		
	(a) Stationnement public sur rue (disponible au public)			
	(b) Stationnement public hors-rue (disponible au public)			
	(c) Coût horaire maximum (sur rue)			
	(d) Coût maximum d'un permis de stationnement mensuel (hors-rue)			

ndicateurs de transports urbain

nsport de la RMR.

ns, prière de fournir les données

REMARQUES (SOURCES)

Demande de transport

Aperçu

Le volet « Demande de transport » de l'Enquête sur les ITU traite des données concernant la répartition modale et autres indicat
lesquels sont généralement obtenus par le biais d'enquêtes de type Origine-destination. Si votre RMR a effectué une telle enquê
métadonnées détaillées sur l'enquête dans le but d'assurer que toutes les données concernant la demande de transport soient p
cohérente pour toutes les RMR.

Si votre RMR n'effectue pas régulièrement d'enquêtes sur les déplacements, ou si vous croyez que les données disponibles ne r
en 2011, vous pouvez utiliser des données provenant d'autres sources. Si tel est le cas, veuillez décrire de manière aussi détaill
données utilisées.

DÉFINITIONS ET DISPONIBILITÉ DES DONNÉES

Votre région a-t-elle effectuée une enquête Origine-destination? Dans l'affirmative, préciser l'année et le période de l'année quand l'enquête a été réalisée (p.ex., jour de semaine typique, en automne).

Oui/Non

Année

Choisir l'option ou les options décrivant le mieux le mode d'enquête utilisé [cochez toutes les réponses pertinentes].

- ☐ Suivi téléphonique
- ☐ Journal quotidien en ligne
- ☐ Journal quotidien par envoi postal et remis par téléphone
- ☐ Journal quotidien par envoi postal et remis en ligne
- ☐ Journal quotidien envoyé et remis par la poste
- ☐ Autre (préciser)

Fournir tout autre détail pertinent sur la méthode employée pour l'enquête Origine-destination

Paramètres de l'enquête Origine-destination : pour chacun des paramètres suivants, la définition privilégiée est présentée ci-contre. Si votre enquête O-D a défini la notion de « déplacement » autrement, prière d'indiquer les différences dans la colonne de droite.

	Privilégié
Origine / destination au sein de la RMR :	Inclut tous les déplacements dont le point d'origine et/ou le point de destination se situent dans la RMR. Les déplacements qui débutent ou prennent fin à l'extérieur de la RMR peuvent être inclus, à condition que l'origine ou la destination se situe dans la RMR.
Âge minimium des répondants de l'enquête O-D	5 ans
Déplacements multi-modaux	Plus d'une mode de transport utilisé par déplacement (p.ex., stationnement incitatif)

Existe-t-il un modèle de gestion de la demande de transport dans votre région? Dans l'affirmative, préciser l'année de base et la période de temps couverte par le modèle.

Oui/Non

Année de base

Décrire le modèle que vous utilisez (si disponible).

(p.ex., modes de transport utilisés, données uti

réponses ci-après, quelle est la définition précise des périodes de temps utilisées?

période de pointe du matin :

période de pointe de l'après-midi :

Quelle information votre région recueille-t-elle à l'égard des déplacements des véhicules commerciaux ?

(p.ex., comptages de camions, enquêtes O-D,

UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT	ZONE GÉOGRAPHIQUE	DONNÉES	ANNÉE
Répartition modale À DESTINATION du centre-ville			
Remaque : les parts modales représentent les déplacements à destination du CV (incluant les déplacements dont le point d'origine est à l'intérieur du CV. Ne pas inclure les déplacements en transit traversant le CV.			
4.1 Répartition modale des déplacements de la période de pointe du matin À DESTINATION DU CV [%]			
(a) -Conducteur de véhicule privé	CV		
(b) -Passager de véhicule privé			
(c) -Transport en commun (tous modes, incluant le transport adapté)			
(d) -Vélo			
(e) -Marche à pied			
(f) -Autre (taxi, motocyclette, autobus scolaire, etc.)			
		100%	
4.2 Occupation du véhicule privé lors des déplacements en période de pointe d	CV		
4.3 Nombre total de déplacements en période de pointe du matin	CV		
4.4 Répartition modale 24 heures À DESTINATION DU CV [%]			
(a) -Conducteur de véhicule privé	CV		
(b) -Passager de véhicule privé			
(c) -Transport en commun (tous modes, incluant le transport adapté)			
(d) -Vélo			
(e) -Marche à pied			
(f) -Autre (taxi, motocyclette, autobus scolaire, etc.)			
		100%	
4.5 Nombre total de déplacements dans une période de 24 heures	CV		

UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT	ZONE GÉOGRAPHIQUE	DONNÉES	ANNÉE
Répartition modale pour la RUE			
Remarque : la répartition modale comprend les déplacements à partir, à destination et au sein de la RUE (p.ex., inclut les déplacements internes au sein de la RUE). S'il est impossible de fournir une ventilation par cohorte d'âge pour la répartition modale sur 24 heures, présenter les résultats pour toutes les cohortes d'âge confondues.			
4.6 Répartition modale de la période de pointe du matin			
(a) -Conducteur de véhicule privé	RUE		
(b) -Passager de véhicule privé			
(c) -Transport en commun (tous modes, incluant le transport adapté)			
(d) -Vélo			
(e) -Marche à pied			
(f) -Autre (taxi, motocyclette, autobus scolaire, etc.)			
		100%	
4.7 Occupation du véhicule privé lors des déplacements en période de pointe d	RUE		
4.8 Nombre total de déplacements durant la période de pointe du matin dans la	RUE		
4.9 Répartition modale sur 24 heures (0-19 ans)			
(a) -Conducteur de véhicule privé	RUE		
(b) -Passager de véhicule privé			
(c) -Transport en commun (tous modes, incluant le transport adapté)			
(d) -Vélo			
(e) -Marche à pied			
(f) -Autre (taxi, motocyclette, autobus scolaire, etc.)			
		100%	
4.10 Occupation du véhicule privé dans la période de 24 heures, 0-19 ans	RUE		
4.11 Nombre total de déplacements sur 24 heures dans la RUE (0-19 ans)	RUE		
4.12 Répartition modale sur 24 heures (20-64 ans)			
(a) -Conducteur de véhicule privé	RUE		
(b) -Passager de véhicule privé			
(c) -Transport en commun (tous modes, incluant le transport adapté)			
(d) -Vélo			
(e) -Marche à pied			
(f) -Autre (taxi, motocyclette, autobus scolaire, etc.)			
		100%	
4.13 Occupation du véhicule privé dans la période de 24 heures, 20-64 ans	RUE		
4.14 Nombre total de déplacements sur 24 heures dans la RUE (20-64 ans)	RUE		
4.15 Répartition modale sur 24 heures (65 ans et +)			
(a) -Conducteur de véhicule privé	RUE		
(b) -Passager de véhicule privé			
(c) -Transport en commun (tous modes, incluant le transport adapté)			
(d) -Vélo			
(e) -Marche à pied			
(f) -Autre (taxi, motocyclette, autobus scolaire, etc.)			
		100%	
4.16 Occupation du véhicule privé dans la période de 24 heures, 65 ans et +			
4.17 Nombre total de déplacements sur 24 heures dans la RUE (65 ans et +)			
4.18 Achalandage - Transport en commun	RUE		
Remarque : pour être en accord avec les statistiques de l'ACTU, un trajet représente un voyage qui utilise un seul opérateur de transport en commun. Les voyages qui font le transfert entre les opérateurs devraient être considérés comme étant des voyages multiples.			
(a) Passager annuels (excluand les autobus scolaires)			
(b) Nombre de passagers pour un jour de semaine typique			
4.19 de route et tous les types de véhicule. Veuillez préciser laquelle de ces méthodes est utilisée pour obtenir les données fournies et quels types de véhicule sont inclus.	RUE		
Remarque : le nombre de véhicules-km peut être calculé selon une des deux méthodes ci-après (voir Vehicle Kilometres-Travelled – Canadian Methodology (City of Calgary / CITE, 2012)*:* a) Comptages de véhicules : produit du nombre de véhicules comptés multiplié par la longueur du tronçon routier, pour l'ensemble des tronçons ayant fait l'objet de comptages. b) Modèle fondé sur les déplacements : produit du débit simulé multiplié par la longueur du tronçon routier, pour l'ensemble des tronçons. Préciser laquelle de ces méthodes a été employée pour obtenir les données présentées.			

ndicateurs de transports urbain

eurs du transport urbain,
te, prière de fournir les
résentées de manières

reflètent pas l'état de la situation
ée que possible la source des

Période de l'année

Décrire l'enquête

Votre RMR

Période couverte

ilisées pour la conception du modèle,

(p.ex., 6 h 00 à 8 h 59)
(p.ex., 15 h 00 à 17 h 59)

ndicateurs de transports urbain

e.g. road truck counts, O-D survey, er

ndicateurs de transports urbain

REMARQUES (SOURCES)

ndicateurs de transports urbain

REMARQUES (SOURCES)

Performance du système de transport

Aperçu

La majeure partie des données concernant le volet « Performance du système de transport » de l'Enquête sur les ITU sera obtenues de sources de plus haut niveau, incluant l'Enquête nationale sur les ménages et les données du marché des carburants. Puisque les données sur la distance moyenne des migrations pendulaires pour les RUE ne peuvent être obtenues de Statistique Canada, prière de fournir ces données s'il est possible de les obtenir de sources existantes (p.ex., une enquête origines-destinations).

	PERFORMANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT	ZONE GÉOGRAPHIQUE	DONNÉES	ANNÉE	REMARQUES (SOURCES)
5.1	(a) Distance moyenne des migrations pendulaires (distance en ligne droite en km entre le domicile et le lieu de travail) pour la RUE	RUE			
	(b) Distance moyenne des migrations pendulaires (distance en ligne droite en km entre le domicile et le lieu de travail) pour la RMR	RMR		2011	Statistique Canada

Performance économique

Aperçu

La section portant sur la performance économique de l'Enquête sur les ITU contient des questions sur les
système de transport.
Dans tous les cas, les données de 2011 sont requises. Si aucune donnée pour 2011 ne peut être fournie
de l'année la plus près de 2011 en indiquant l'année en question dans la colonne.
Si le secteur dont vous êtes responsable comprend plusieurs municipalités, utilisez votre bon jugement p
municipalités de la RUE combinée.

	PERFORMANCE ÉCONOMIQUE	
6.1	Indiquez la ou les sources de revenus que votre région utilise pour financer (directement ou indirectement) les améliorations apportées au système de transport et la manière dont ces sources s'appliquent?	Source utilisée?
	(a) Transferts / subventions du gouv. fédéral / provincial (p.ex., contribution fédérale ou provinciale récurrente / permanente, subventions uniques du gouv. fédéral ou provincial) Inclure les fonds associés aux parties du réseau exploitées par un gouvernement provincial ou national.	●
	(b) Frais d'utilisation / taxes sur le stationnement / frais suppl. *(p.ex., suppléments sur le stationnement, taxes sur les revenus d'installations ou de stationnements privés, Tarification des usagers du Transport en commun, tarification routière (y compris le péage), taxes sur l'essence, taxes sur l'immatriculation des véhicules)*	●
	(c) Taxes / frais supplémentaires au niveau local *(p.ex., taxes foncières, taxes prélevées au niveau municipal / régional sur les émissions provenant des carburants fossiles)*	●
	(d) Redevances sur le développement / recouvrement des coûts *(p.ex., partage des avantages découlant du développement, redevances sur le développement par longueur de façade, recouvrement des coûts pour les nouveaux développements)*	●
	(e) Sources de financement privées *(p.ex., partenariats publics-privés pour la prestation des services de transport et pour l'aménagement, l'exploitation et l'entretien, la remise en état des infrastructures de transport, etc.)*	●
	(f) Autres (veuillez spécifier)	●
6.2	Si vous avez indiqué le « financement privé » comme source de financement à la question précédente (réponse « e »), indiquez le pourcentage approximatif du financement total des transports que les sources de financement privées représentent?	
		ZONE GÉOGRAPHIQUE
6.3	Total des dépenses de transport *Remarque: le total comprend tous les systèmes de transport urbain, y compris le transport en commun. Indiquez les coûts (non les subventions) et les dépenses (non les transferts). Veuillez fournir des détails sur ce qui est inclus et sur la manière dont les chiffres sont calculés.*	
	(a) Budget annuel d'immobilisations des transports municipaux/régionaux	

	(b) Budget annuel d'exploitation et d'entretien des transports municipaux/régionaux	RMR
6.4	Dépenses du transport en commun (a) Budget annuel d'immobilisations du transport en commun	
	(b) Budget annuel d'exploitation et d'entretien du transport en commun	RMR
6.5	Produit intérieur brut de la RMR	RMR

ème enquête sur les indicateurs de transports urbain

s sources de revenus et les dépenses liées à votre

e pour certaines questions, veuillez fournir les données

our fournir une réponse représentative de la majorité des

À l'étude	Non utilisée	
●	●	
●	●	
●	●	
●	●	
●	●	
●	●	
	%	

DONNÉES	ANNÉE	VOS COMMENTAIRES (SOURCES)

Santé

Aperçu

La section sur la santé de l'Enquête sur les ITU contient des questions nouvellement ajoutées à l'en
analyse SIG des infrastructures de transport et autres infrastructures urbaines. D'autres données pe
dans votre région. Pour les données concernant les blessés ou les décédés, il peut être nécessaire
Veuillez fournir le plus de données possible.

Dans tous les cas, les données de 2011 sont requises. Si aucune donnée pour 2011 ne peut être fo
l'année la plus près de 2011 en indiquant l'année en question dans la colonne.

	ACTIVITÉ PHYSIQUE, OBÉSITÉ ET TROUBLES CONNEXES
7.1	Mode de transport des écoliers
	(a) % des écoliers de 5 à 18 ans (maternelle à sec. V) qui utilisent la marche pour se rendre à l'école.
	(b) % des écoliers de 5 à 18 ans (maternelle à sec. V) qui utilisent le vélo pour se rendre à l'école.
7.2	Temps passé dans un véhicule
	(a) Nombre moyen de minutes par jour par personne passé dans l'automobile pour les déplacements domicile-travail
	(b) Nombre moyen de minutes par jour par personne passé dans l'automobile pour tous les déplacements
	(c) Nombre moyen de minutes par jour par personne passé dans le transport en commun pour les déplacements domicile-travail
	(d) Nombre moyen de minutes par jour par personne passé dans le transport en commun pour tous les déplacements
7.3	Proximité des écoles
	(a) % des écoliers de 5 à 18 ans de la RMR (maternelle à sec. V) qui habitent à 400 m ou moins de l'école
	(b) % des écoliers de 5 à 18 ans de la RMR (maternelle à sec. V) qui habitent à 1 km ou moins de l'école
	(c) % des écoliers de 5 à 18 ans de la RMR (maternelle à sec. V) qui habitent à 2 km ou moins de l'école
	(d) % des écoliers de 5 à 18 ans de la RMR (maternelle à sec. V) qui habitent à 3 km ou moins de l'école
7.4	Trottoirs
	% des rues qui ont des trottoirs sur les deux côtés

	SÉCURITÉ DES PIÉTONS / CYCLISTES ET ACCIDENTS DE LA ROUTE
7.5	Nombre annuel de blessés et décédés liés aux accidents de la route

Remarque : dans la mesure du possible, prière de répartir les données sur les décédés et les blessés en diverses catégories (occupants de véhicules, piétons et cyclistes). Si cela est impossible, indiquer le nombre total de décédés et de blessés pour votre RUE. N'oubliez pas d'indiquer la/les source(s) de ces données.

(a) Nombre de décédés - conducteurs et passagers
(b) Nombre de blessés - conducteurs et passagers
(c) Nombre de décédés - piétons
(d) Nombre de blessés - piétons
(e) Nombre de décédés - cyclistes
(f) Nombre de blessés - cyclistes
(g) Nombre total de décédés
(h) Nombre total de blessés

EXPOSITION À LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

7.6 Pollution atmosphérique produite par les carburants utilisés pour les transports

(a) Moyenne de tonnes/jour de CO_2 produite par les carburants utilisés pour les transports

(b) Moyenne de tonnes/jour de NO_X produite par les carburants utilisés pour les transports

(c) Moyenne de tonnes/jour de HC produite par les carburants utilisés pour les transports

(d) Moyenne de tonnes/jour de CO produite par les carburants utilisés pour les transports

7.7 Exposition à la pollution atmosphérique

Remarque : les routes principales comprennent les artères, les routes et les autoroutes

(a) % de la population habitant à 100 m ou moins d'une route principale
(b) % de la population travaillant à 100 m ou moins d'une route principale

(c) % de la population fréquentant une école située à 100 m ou moins d'une route principale

Cohésion communautaire / réseaux sociaux / santé mentale

7.8 Accès à des espaces verts
% de la population de la RMR habitant à 400 m ou moins d'un parc public à usage passif ou actif dans un environnement naturel

Chaleur / îlots de chaleur

7.9 Milieu bâti

Remarque : indiquer les pourcentages ou la superficie imperméable et la superficie totale des terres

(a) % du milieu bâti (superficie imperméable) dans la RUE
(b) % du milieu bâti (superficie imperméable) dans le CV

Cinquième enquête sur les indicateurs de transports urbain

---

quête sur les ITU. De nombreuses questions nécessiteront une
euvent nécessiter la réalisation d'une enquête origines-destinations
d'utiliser les rapports de police comme sources de données.

ournie pour certaines questions, veuillez fournir les données de

ZONE GÉOGRAPHIQUE	DONNÉES	ANNÉE	VOS COMMENTAIRES (SOURCES)
RMR			
RMR			
RMR			
RMR			

ZONE GÉOGRAPHIQUE	DONNÉES	ANNÉE	VOS COMMENTAIRES (SOURCES)
RUE			

ZONE GÉOGRAPHIQUE	DONNÉES	ANNÉE	VOS COMMENTAIRES (SOURCES)
RMR			
RMR			

ZONE GÉOGRAPHIQUE	DONNÉES	ANNÉE	VOS COMMENTAIRES (SOURCES)
RMR			

ZONE GÉOGRAPHIQUE	DONNÉES	ANNÉE	VOS COMMENTAIRES (SOURCES)
RUE			
CV			

TÉLÉVERSEMENT / TÉLÉCHARGEMENT

Prière d'utiliser cette page pour téléverser les fichiers pertinents et autres documents de référence. Les fichiers téléversés peuvent inclure, sans s'y limiter :

Téléchargement

Les fichiers ci-dessous peuvent être téléchargés.

Carte de la région – image jpeg illustrant les divers territoires géographiques et les limites de votre région selon les données de recensement. Il s'agit de la carte illustrée à l'onglet « contexte ».

Fichiers de données sur les limites SIG – fichier auto-décompactable (zip) contenant les fichiers de formes des limites de la RMR, de la RUE et du CV. Veuillez utiliser ces données pour confirmer que les limites de tous ces territoires géographiques sont exactes.

Tableau des secteurs de recensement - fichier Excel fournissant la liste des secteurs de recensement dans votre RMR, y compris un indicateur précisant si le secteur de recensement est situé dans la RUE, le CV ou les deux.

Téléversement

Prière d'utiliser cette page pour téléverser les fichiers pertinents et autres documents de référence. Les fichiers téléversés peuvent inclure, sans s'y limiter :

Les fichiers de forme SIG des nouvelles limites de RUE ou de CV (veuillez télécharger les fichiers de forme comprimés en format de type .zip)

Le rapport décrivant l'approche méthodologique de l'étude origines-destinations effectuée pour votre RMR.

La liste des définitions employées par votre RMR (p. ex., types de routes).

Tout autre document pouvant contextualiser ou apporter des précisions utiles à propos de l'information que vous fournissez dans le cadre de l'enquête sur les ITU.

Prière de fournir une description sommaire du contenu de chaque fichier téléversé :

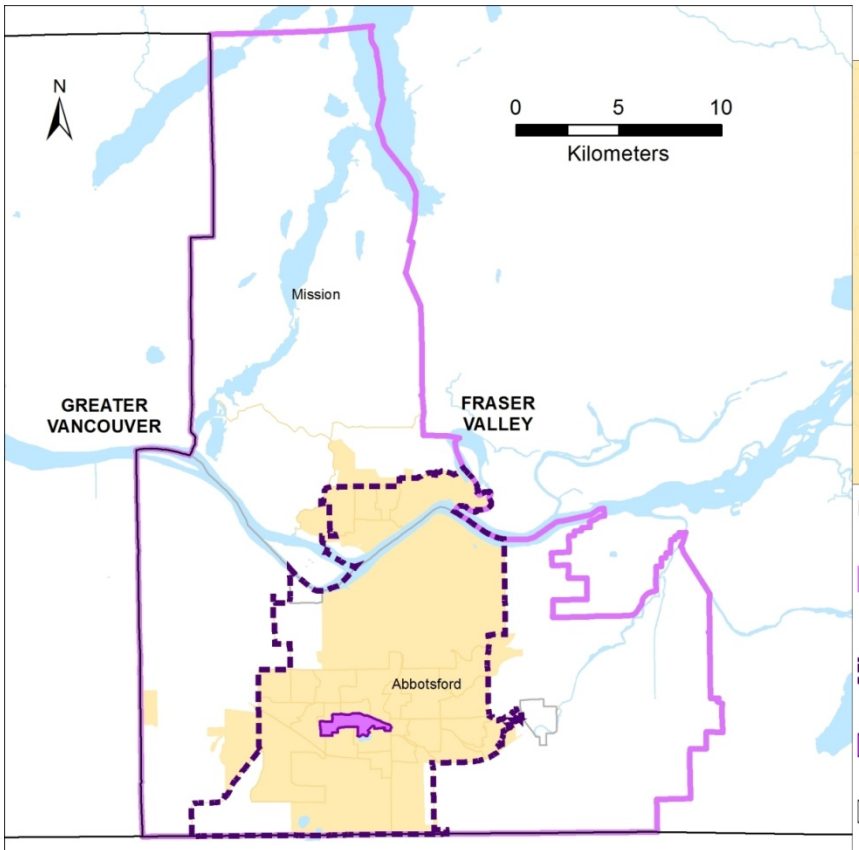
Vous pouvez aussi nous transmettre les fichiers directement par voie de courriel à l'adresse suivante: j.moore@malatest.com

File upload button

Fichiers téléversés précédemment :

Fichier 1	Description	Supprimer
Fichier 2	Description	Supprimer
etc.		

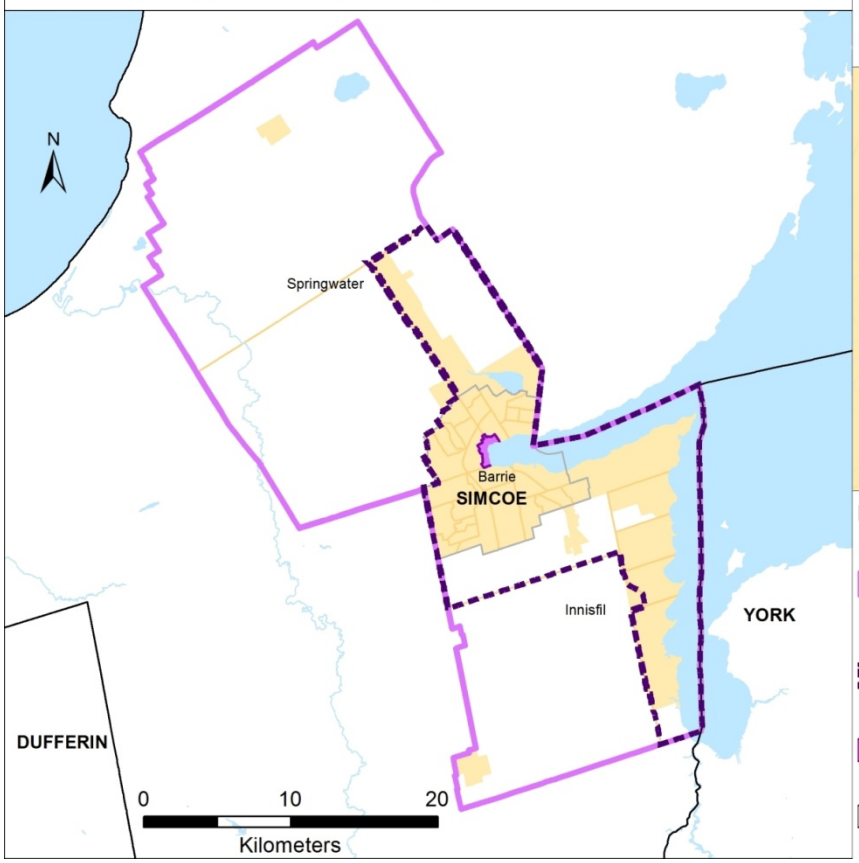
Annexe C
Définitions des régions géographiques



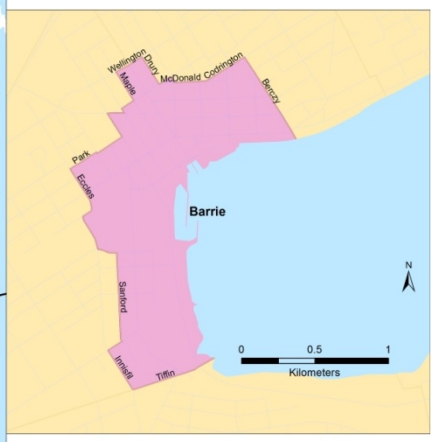
Abbotsford-Mission

Legend/Légende

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

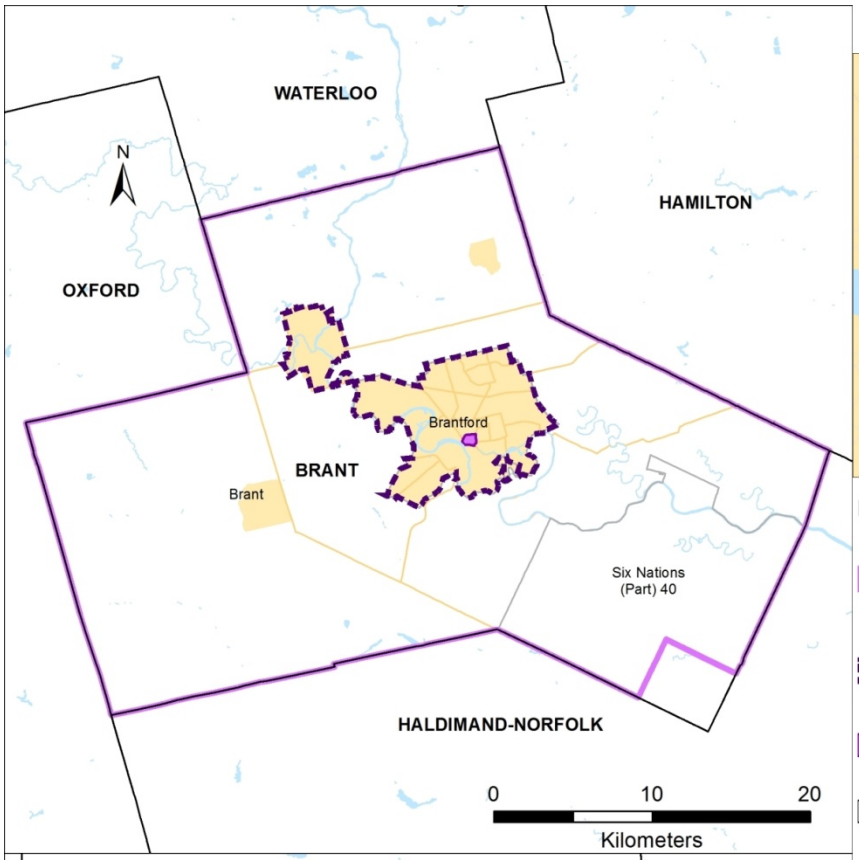


Barrie



Legend/Légende

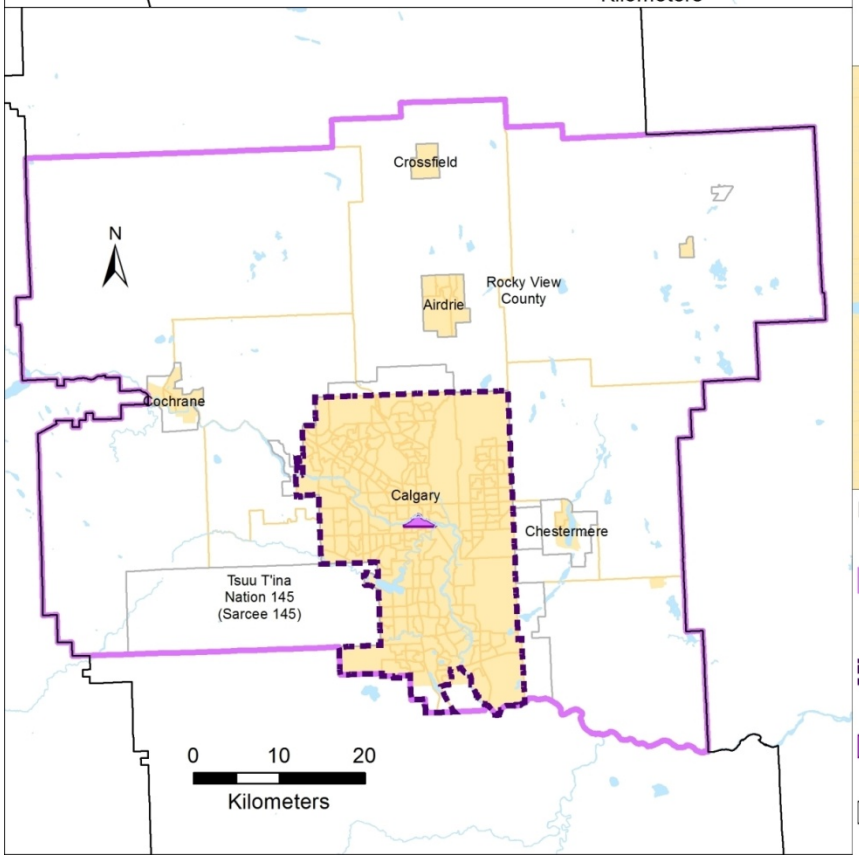
- Census Metropolitan Area (CMA) *Région Métropolitaine de Recensement (RMR)*
- Existing Urban Area (EUA) *Région Urbaine Existante (RUE)*
- Central Business District (CBD) *Centre-Ville (CV)*
- Census Division *Division de recensement*
- Census Subdivision *Subdivision de recensement*
- Census Tract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



Brantford

Legend/Légende

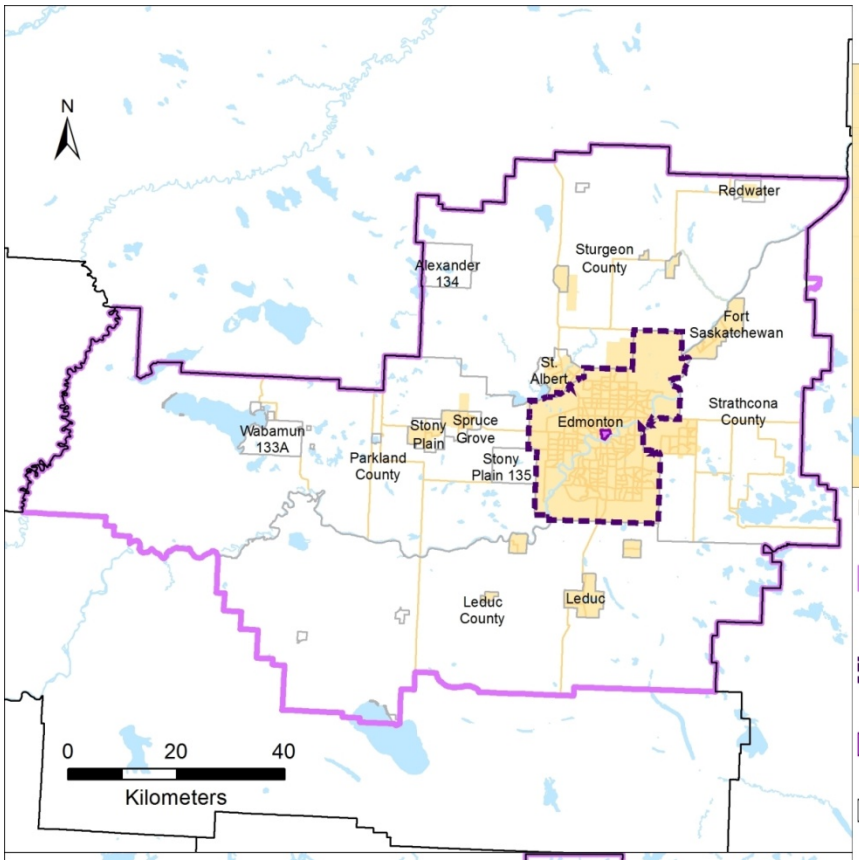
- Census Metropolitan Area (CMA) *Région Métropolitaine de Recensement (RMR)*
- Existing Urban Area (EUA) *Région Urbaine Existante (RUE)*
- Central Business District (CBD) *Centre-Ville (CV)*
- Census Division *Division de recensement*
- Census Subdivision *Subdivision de recensement*
- Census Tract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



Calgary

Legend/Légende

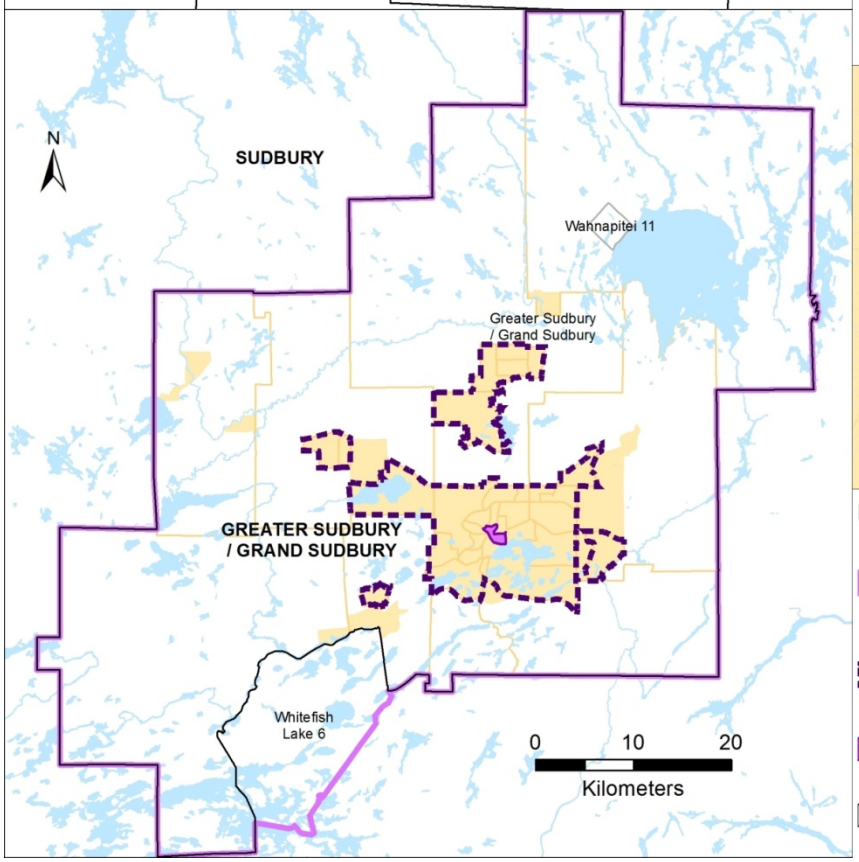
- Census Metropolitan Area (CMA) *Région Métropolitaine de Recensement (RMR)*
- Existing Urban Area (EUA) *Région Urbaine Existante (RUE)*
- Central Business District (CBD) *Centre-Ville (CV)*
- Census Division *Division de recensement*
- Census Subdivision *Subdivision de recensement*
- Census Tract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



Edmonton

Legend/Légende

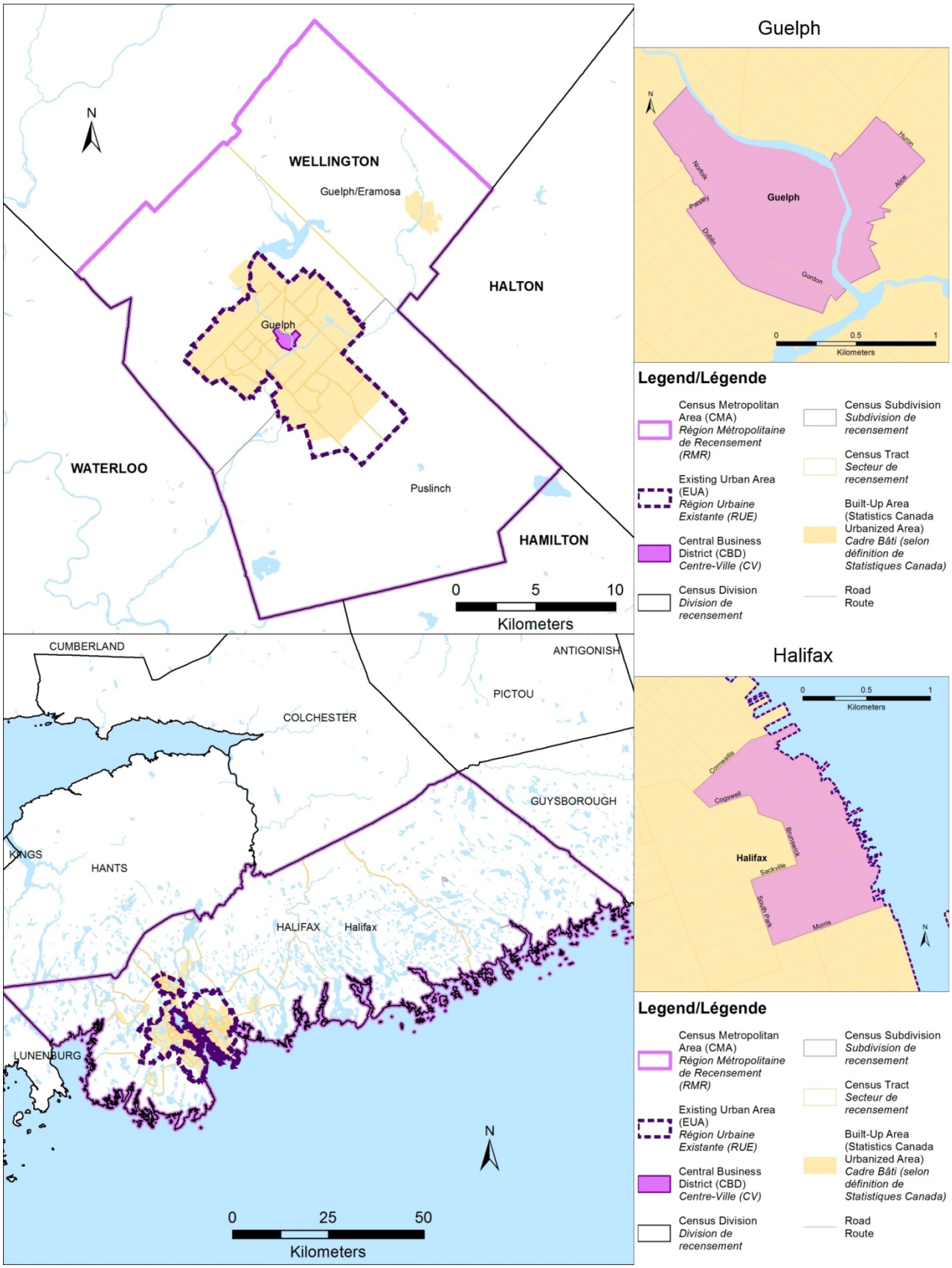
- Census Metropolitan Area (CMA) *Région Métropolitaine de Recensement (RMR)*
- Existing Urban Area (EUA) *Région Urbaine Existante (RUE)*
- Central Business District (CBD) *Centre-Ville (CV)*
- Census Division *Division de recensement*
- Census Subdivision *Subdivision de recensement*
- Census Tract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

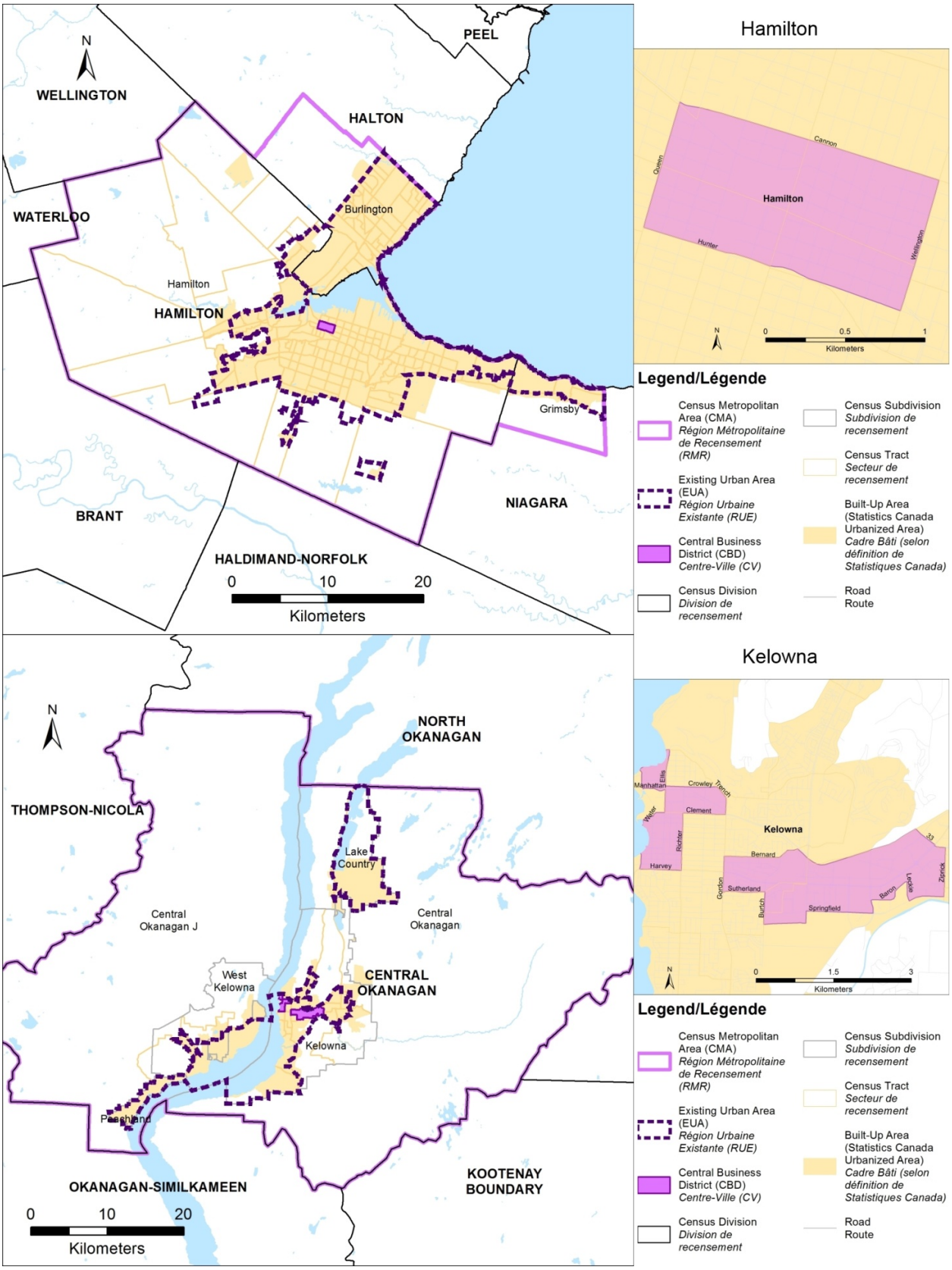


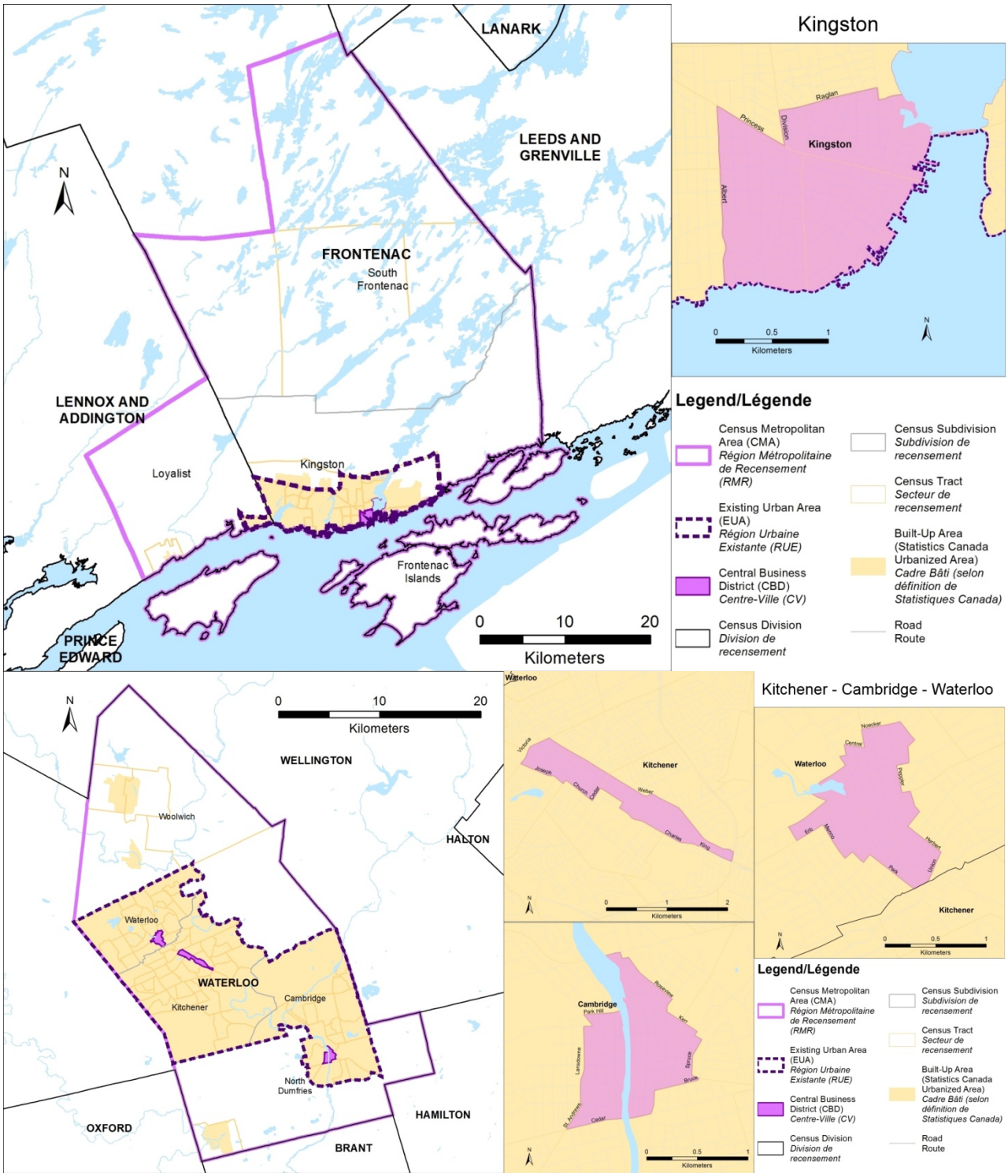
Greater Sudbury / Grand Sudbury

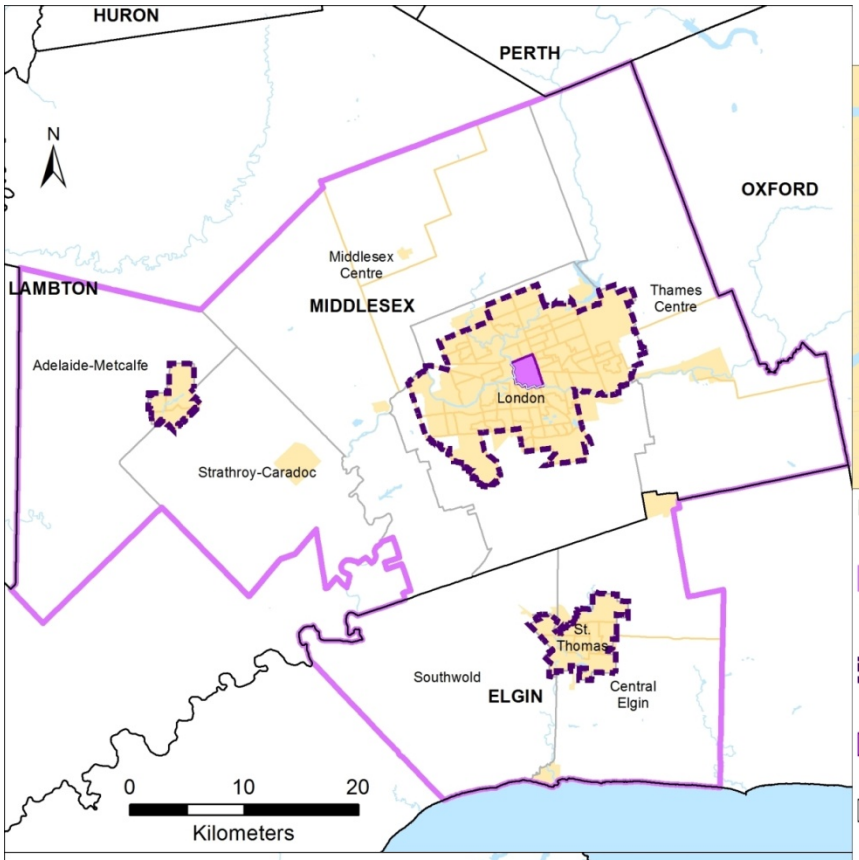
Legend/Légende

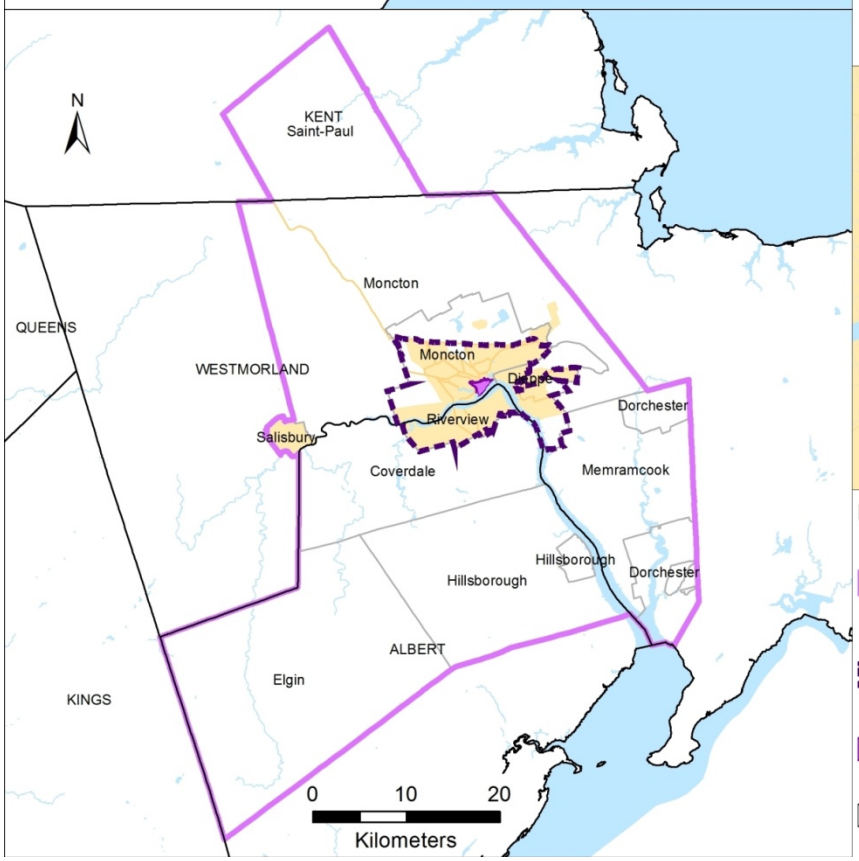
- Census Metropolitan Area (CMA) *Région Métropolitaine de Recensement (RMR)*
- Existing Urban Area (EUA) *Région Urbaine Existante (RUE)*
- Central Business District (CBD) *Centre-Ville (CV)*
- Census Division *Division de recensement*
- Census Subdivision *Subdivision de recensement*
- Census Tract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


WELLINGTON
Guelph/Eramosa
HALTON
Guelph
WATERLOO
Puslinch
HAMILTON
0 5 10
Kilometers
CUMBERLAND
ANTIGONISH
PICTOU
COLCHESTER
GUYSBOROUGH
KINGS
HANTS
HALIFAX
Halifax
LUNENBURG
0 25 50
Kilometers
Guelph
Norfolk
Huron
Alice
Paisley
Dublin
Gordon
0 0.5 1
Kilometers
Legend/Légende
Census Metropolitan Area (CMA) Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
Existing Urban Area (EUA) Région Urbaine Existante (RUE)
Central Business District (CBD) Centre-Ville (CV)
Census Division Division de recensement
Census Subdivision Subdivision de recensement
Census Tract Secteur de recensement
Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area) Cadre Bâti (selon définition de Statistiques Canada)
Road Route
Halifax
0 0.5 1
Kilometers
Cornwallis
Cogswell
Brunswick
Halifax
Sackville
South Park
Morris
Legend/Légende
Census Metropolitan Area (CMA) Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
Existing Urban Area (EUA) Région Urbaine Existante (RUE)
Central Business District (CBD) Centre-Ville (CV)
Census Division Division de recensement
Census Subdivision Subdivision de recensement
Census Tract Secteur de recensement
Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area) Cadre Bâti (selon définition de Statistiques Canada)
Road Route


N
WELLINGTON
PEEL
HALTON
WATERLOO
Burlington
Hamilton
HAMILTON
Grimsby
NIAGARA
BRANT
HALDIMAND-NORFOLK
0 10 20
Kilometers
Hamilton
Cannon
Queen
Hamilton
Hunter
Wellington
N
0 0.5 1
Kilometers
Legend/Légende
Census Metropolitan Area (CMA) Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
Existing Urban Area (EUA) Région Urbaine Existante (RUE)
Central Business District (CBD) Centre-Ville (CV)
Census Division Division de recensement
Census Subdivision Subdivision de recensement
Census Tract Secteur de recensement
Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area) Cadre Bâti (selon définition de Statistiques Canada)
Road Route
N
NORTH OKANAGAN
THOMPSON-NICOLA
Lake Country
Central Okanagan J
Central Okanagan
West Kelowna
CENTRAL OKANAGAN
Kelowna
Peachland
OKANAGAN-SIMILKAMEEN
KOOTENAY BOUNDARY
0 10 20
Kilometers
Kelowna
Manhattan
Crowley
Trench
Weiler
Clement
Kelowna
Richter
Harvey
Bernard
Gordon
Sutherland
Springfield
Burtch
Baron
Lexie
Ziprick
N
0 1.5 3
Kilometers
Legend/Légende
Census Metropolitan Area (CMA) Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
Existing Urban Area (EUA) Région Urbaine Existante (RUE)
Central Business District (CBD) Centre-Ville (CV)
Census Division Division de recensement
Census Subdivision Subdivision de recensement
Census Tract Secteur de recensement
Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area) Cadre Bâti (selon définition de Statistiques Canada)
Road Route


LANARK
LEEDS AND GRENVILLE
FRONTENAC
South Frontenac
LENNOX AND ADDINGTON
Loyalist
Kingston
Frontenac Islands
PRINCE EDWARD
N
0 10 20
Kilometers
Kingston
Raglan
Princess
Division
Kingston
Albert
0 0.5 1
Kilometers
Legend/Légende
Census Metropolitan Area (CMA) Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
Existing Urban Area (EUA) Région Urbaine Existante (RUE)
Central Business District (CBD) Centre-Ville (CV)
Census Division Division de recensement
Census Subdivision Subdivision de recensement
Census Tract Secteur de recensement
Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area) Cadre Bâti (selon définition de Statistiques Canada)
Road Route
WELLINGTON
HALTON
Woolwich
Waterloo
WATERLOO
Kitchener
Cambridge
North Dumfries
OXFORD
HAMILTON
BRANT
Kitchener - Cambridge - Waterloo
Kitchener
Waterloo
Cambridge
Park Hill
Kitchener
Legend/Légende





London

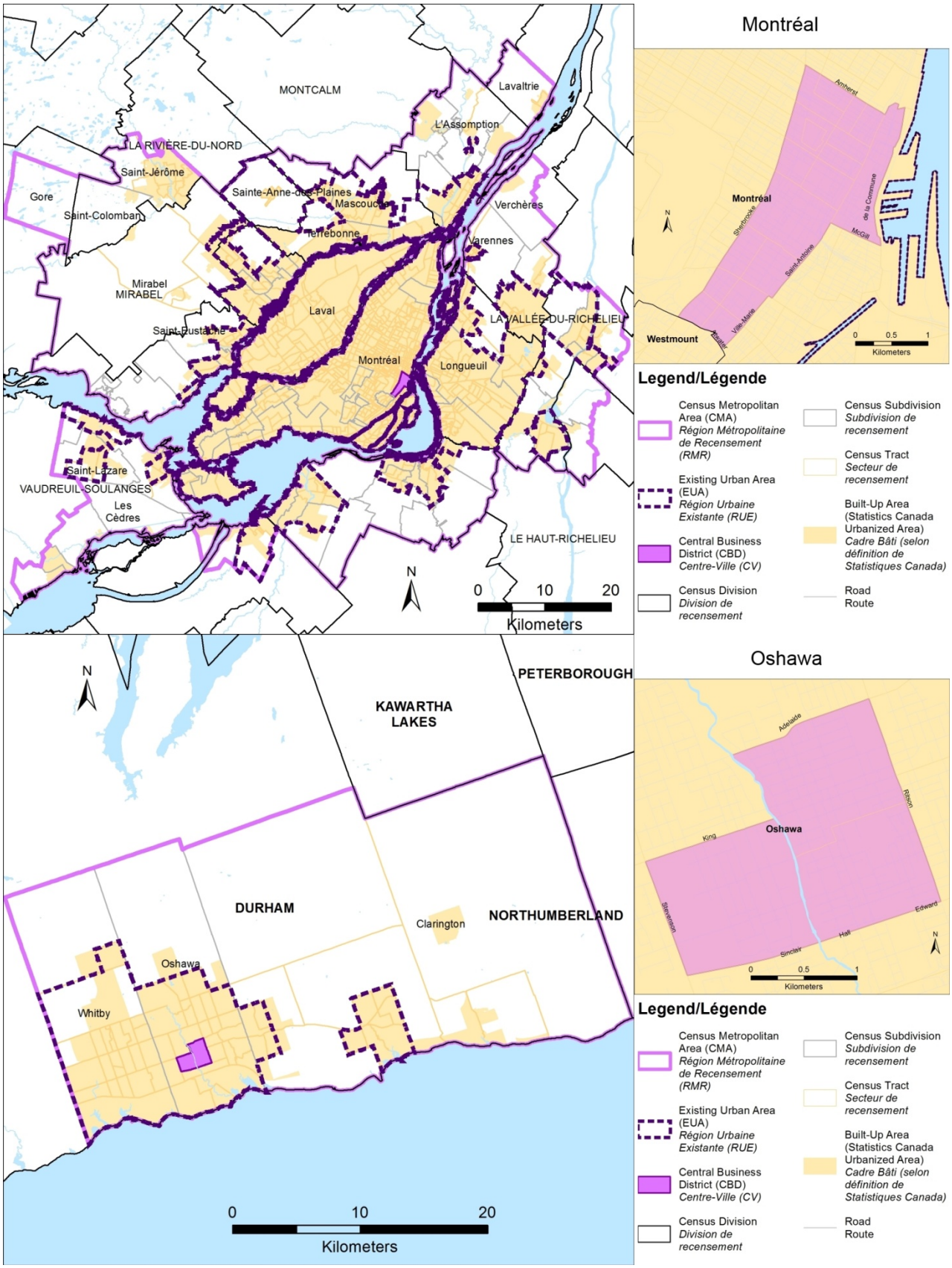
Legend/Légende

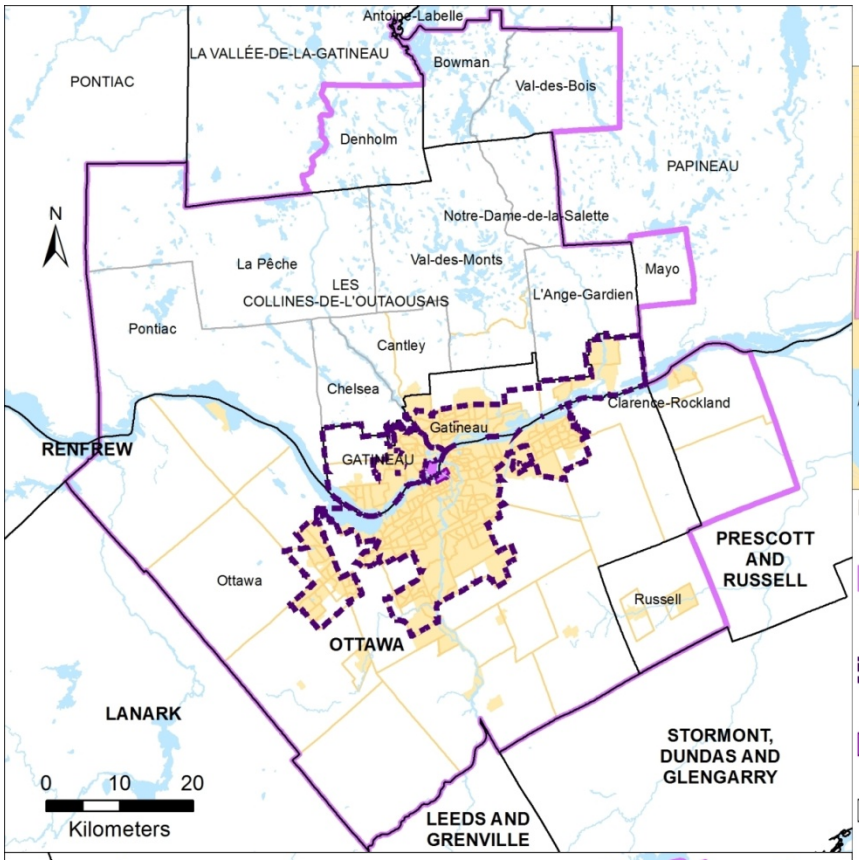
- Census Metropolitan Area (CMA) *Région Métropolitaine de Recensement (RMR)*
- Existing Urban Area (EUA) *Région Urbaine Existante (RUE)*
- Central Business District (CBD) *Centre-Ville (CV)*
- Census Division *Division de recensement*
- Census Subdivision *Subdivision de recensement*
- Census Tract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

Moncton

Legend/Légende

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

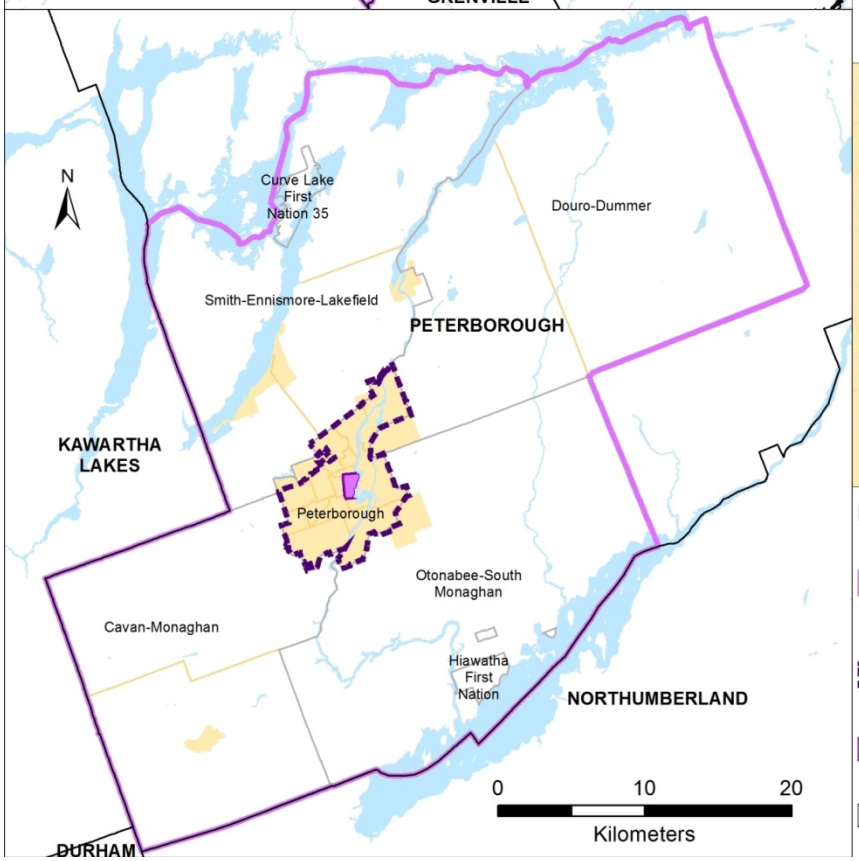

MONTCALM
Lavaltrie
L'Assomption
LA RIVIÈRE-DU-NORD
Saint-Jérôme
Gore
Saint-Colomban
Sainte-Anne-des-Plaines
Mascouche
Terrebonne
Verchères
Varennes
Mirabel
MIRABEL
Laval
LA VALLÉE-DU-RICHELIEU
Saint-Eustache
Montréal
Longueuil
Saint-Lazare
VAUDREUIL-SOULANGES
Les Cèdres
LE HAUT-RICHELIEU
N
0 10 20
Kilometers
PETERBOROUGH
KAWARTHA LAKES
DURHAM
NORTHUMBERLAND
Clarington
Oshawa
Whitby
N
0 10 20
Kilometers
Montréal
Amherst
Montréal
Sherbrooke
de la Commune
McGill
Saint-Antoine
Ville-Marie
Westmount
Atwater
N
0 0.5 1
Kilometers
Legend/Légende
Census Metropolitan Area (CMA) Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
Existing Urban Area (EUA) Région Urbaine Existante (RUE)
Central Business District (CBD) Centre-Ville (CV)
Census Division Division de recensement
Census Subdivision Subdivision de recensement
Census Tract Secteur de recensement
Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area) Cadre Bâti (selon définition de Statistiques Canada)
Road Route
Oshawa
Adelaide
Ritson
King
Oshawa
Stevenson
Edward
Hall
Sinclair
N
0 0.5 1
Kilometers
Legend/Légende
Census Metropolitan Area (CMA) Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
Existing Urban Area (EUA) Région Urbaine Existante (RUE)
Central Business District (CBD) Centre-Ville (CV)
Census Division Division de recensement
Census Subdivision Subdivision de recensement
Census Tract Secteur de recensement
Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area) Cadre Bâti (selon définition de Statistiques Canada)
Road Route



Ottawa-Gatineau

Legend/Légende

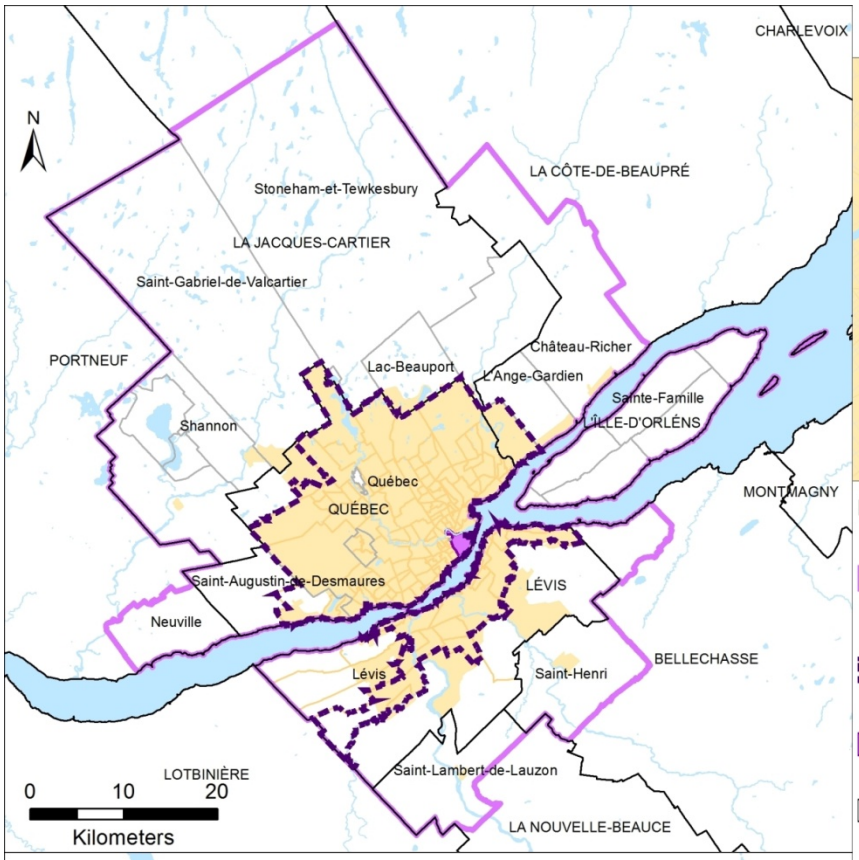
- Census Metropolitan Area (CMA) *Région Métropolitaine de Recensement (RMR)*
- Existing Urban Area (EUA) *Région Urbaine Existante (RUE)*
- Central Business District (CBD) *Centre-Ville (CV)*
- Census Division *Division de recensement*
- Census Subdivision *Subdivision de recensement*
- Census Tract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



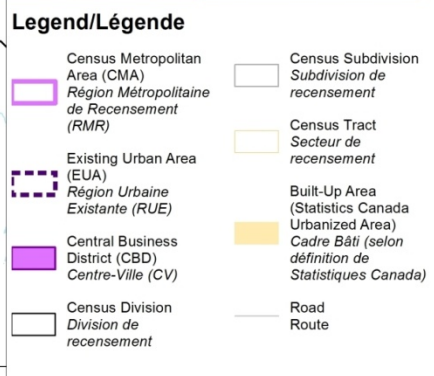
Peterborough

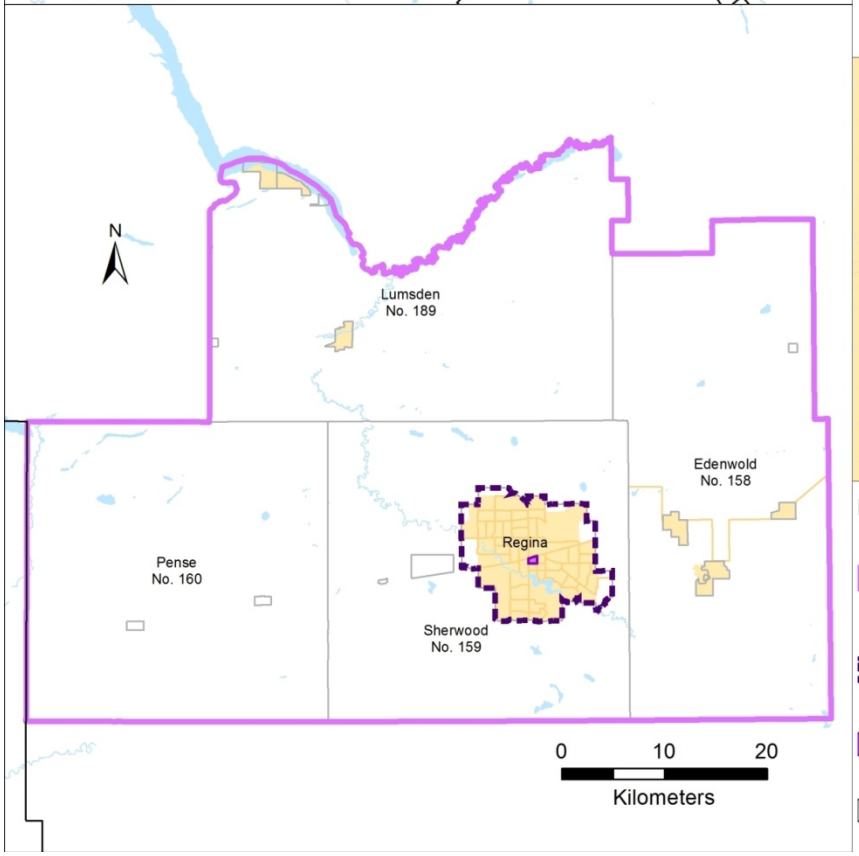
Legend/Légende

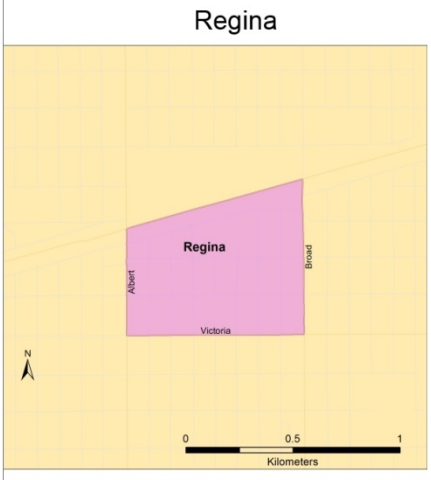
- Census Metropolitan Area (CMA) *Région Métropolitaine de Recensement (RMR)*
- Existing Urban Area (EUA) *Région Urbaine Existante (RUE)*
- Central Business District (CBD) *Centre-Ville (CV)*
- Census Division *Division de recensement*
- Census Subdivision *Subdivision de recensement*
- Census Tract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

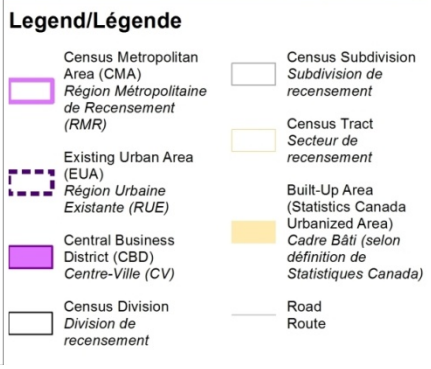

CHARLEVOIX
N
LA CÔTE-DE-BEAUPRÉ
Stoneham-et-Tewkesbury
LA JACQUES-CARTIER
Saint-Gabriel-de-Valcartier
PORTNEUF
Château-Richer
Lac-Beauport
L'Ange-Gardien
Sainte-Famille
L'ÎLE-D'ORLÉANS
Shannon
Québec
QUÉBEC
MONTMAGNY
Saint-Augustin-de-Desmaures
LÉVIS
Neuville
BELLECHASSE
Lévis
Saint-Henri
LOTBINIÈRE
Saint-Lambert-de-Lauzon
LA NOUVELLE-BEAUCE
0 10 20
Kilometers

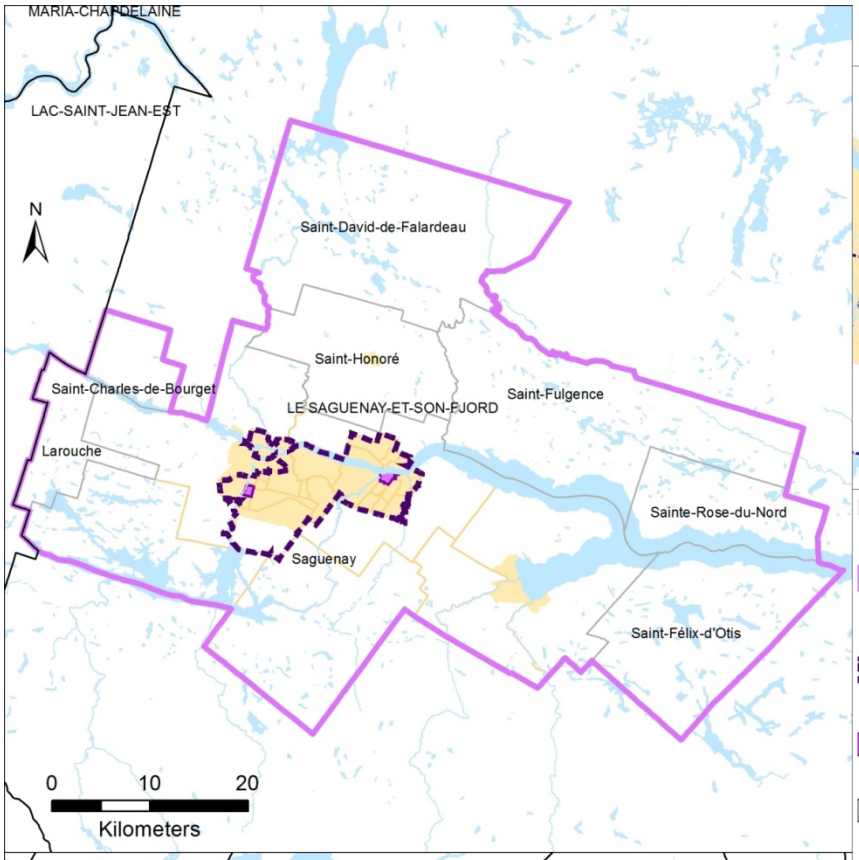
Québec
Laurentienne
Québec
Langelier
Du Salaberry
N
0 0.5 1
Kilometers

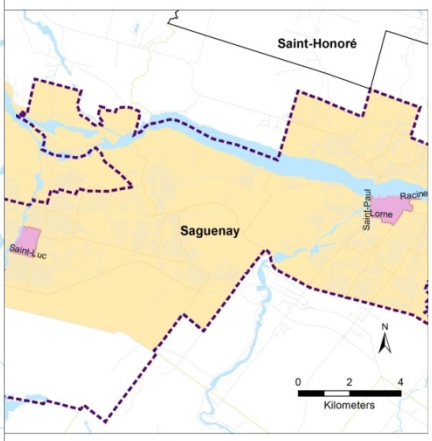

Legend/Légende
Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
Census Division
Division de recensement
Census Subdivision
Subdivision de recensement
Census Tract
Secteur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

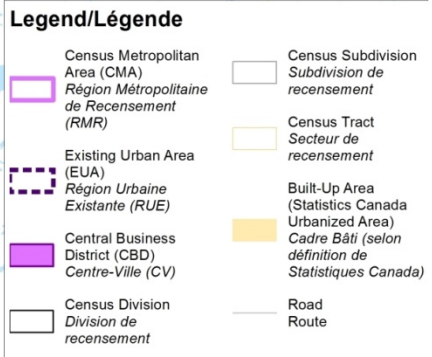

N
Lumsden
No. 189
Edenwold
No. 158
Regina
Pense
No. 160
Sherwood
No. 159
0 10 20
Kilometers

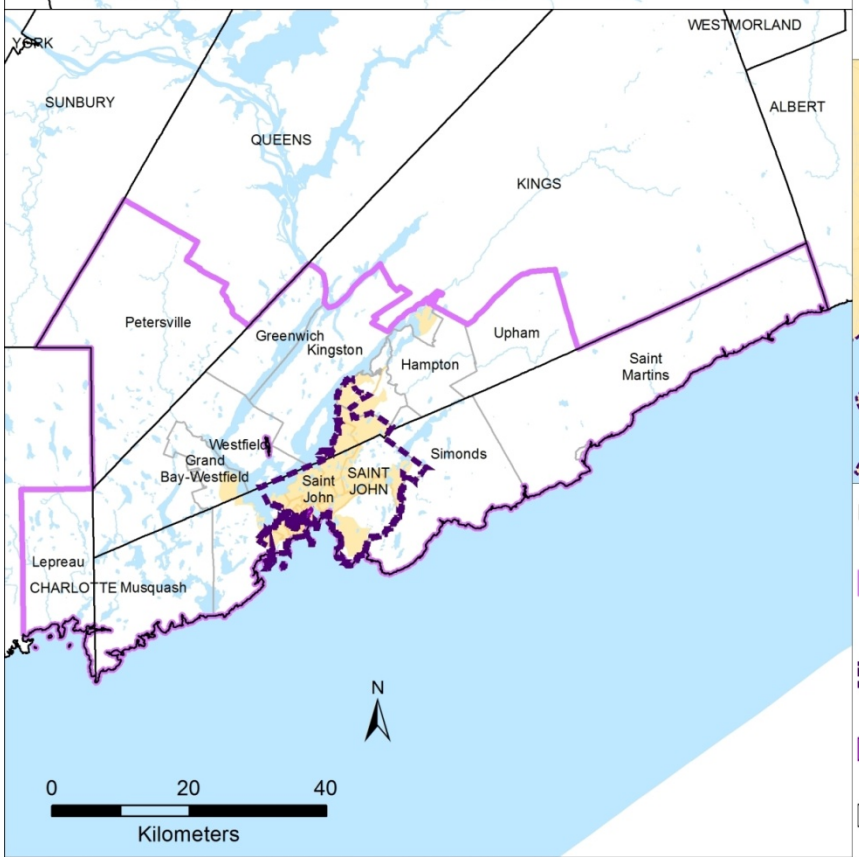

Regina
Regina
Albert
Broad
Victoria
N
0 0.5 1
Kilometers

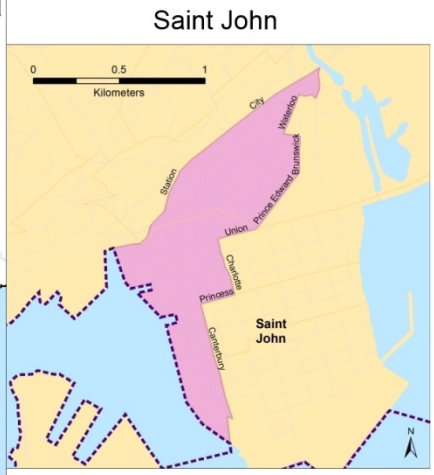

Legend/Légende
Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
Census Division
Division de recensement
Census Subdivision
Subdivision de recensement
Census Tract
Secteur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

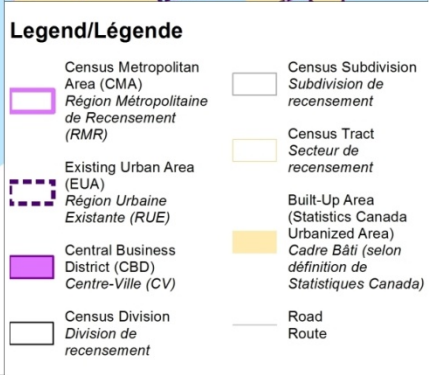

MARIA-CHAPDELAINE
LAC-SAINT-JEAN-EST
N
Saint-David-de-Falardeau
Saint-Honoré
Saint-Charles-de-Bourget
LE SAGUENAY-ET-SON-FJORD
Saint-Fulgence
Larouche
Sainte-Rose-du-Nord
Saguenay
Saint-Félix-d'Otis
0 10 20
Kilometers


Saguenay
Saint-Honoré
Saguenay
Saint-Paul
Racine
Lorne
Saint-Luc
N
0 2 4
Kilometers


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


YORK
SUNBURY
QUEENS
KINGS
WESTMORLAND
ALBERT
Petersville
Greenwich
Kingston
Upham
Hampton
Saint Martins
Westfield
Grand Bay-Westfield
Saint John
SAINT JOHN
Simonds
Lepreau
CHARLOTTE Musquash
N
0 20 40
Kilometers

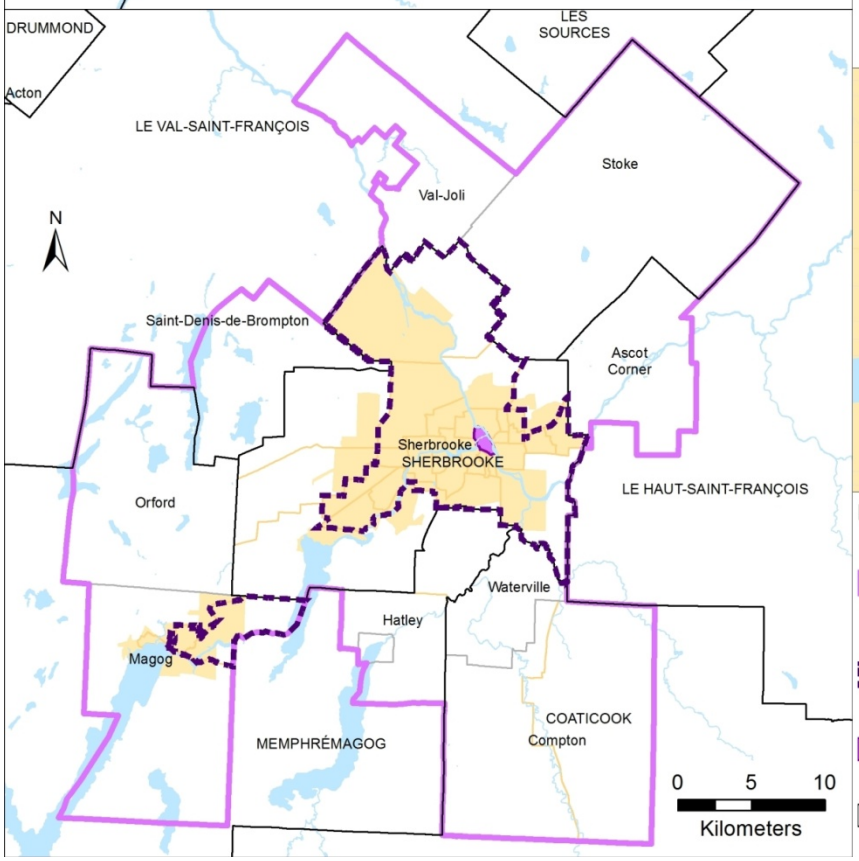

Saint John
0 0.5 1
Kilometers
City
Waterloo
Sydney
Prince Edward
Brunswick
Union
Charlotte
Princess
Canterbury
Saint John
N


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

Saskatoon

Legend/Légende

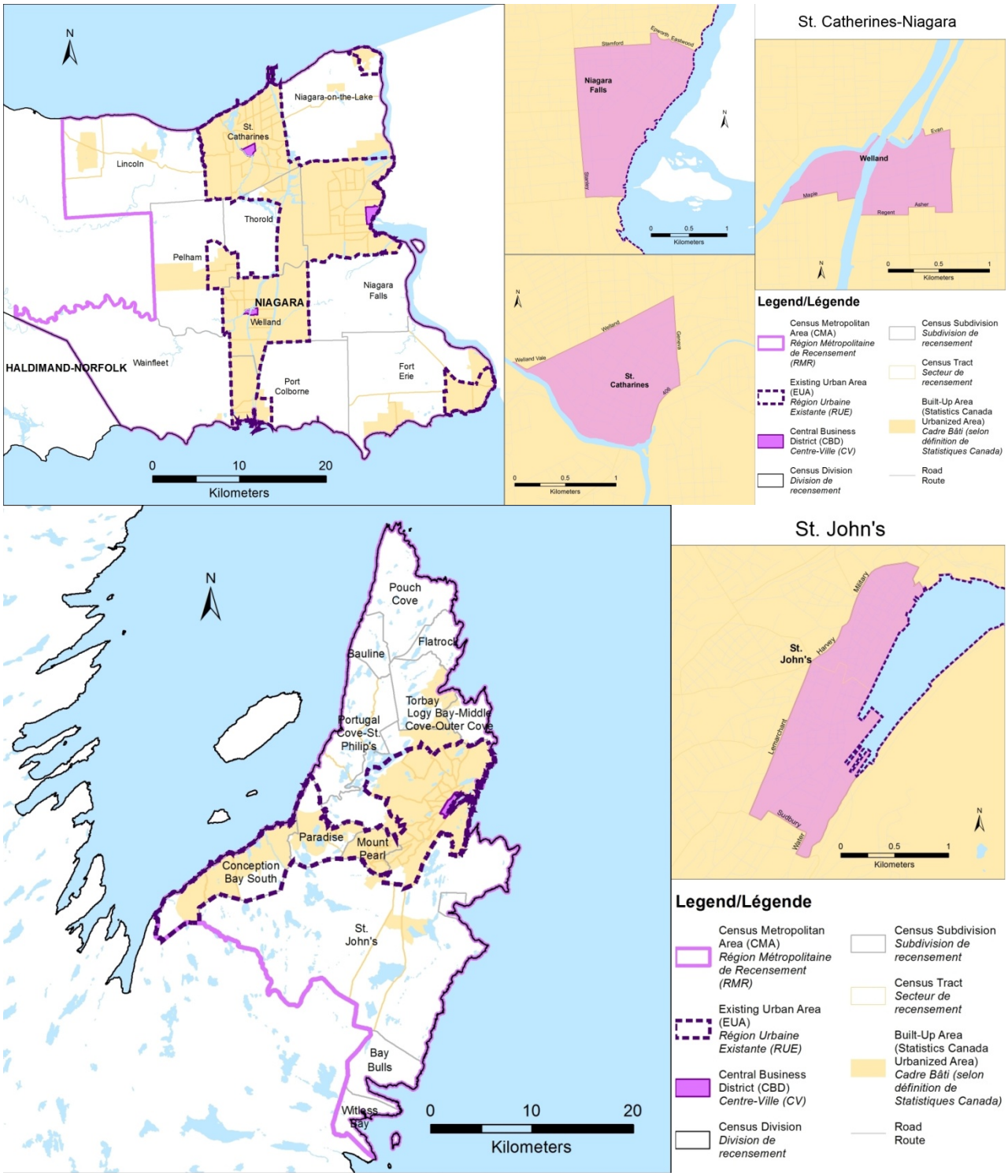
- Census Metropolitan Area (CMA) *Région Métropolitaine de Recensement (RMR)*
- Existing Urban Area (EUA) *Région Urbaine Existante (RUE)*
- Central Business District (CBD) *Centre-Ville (CV)*
- Census Division *Division de recensement*
- Census Subdivision *Subdivision de recensement*
- Census Tract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

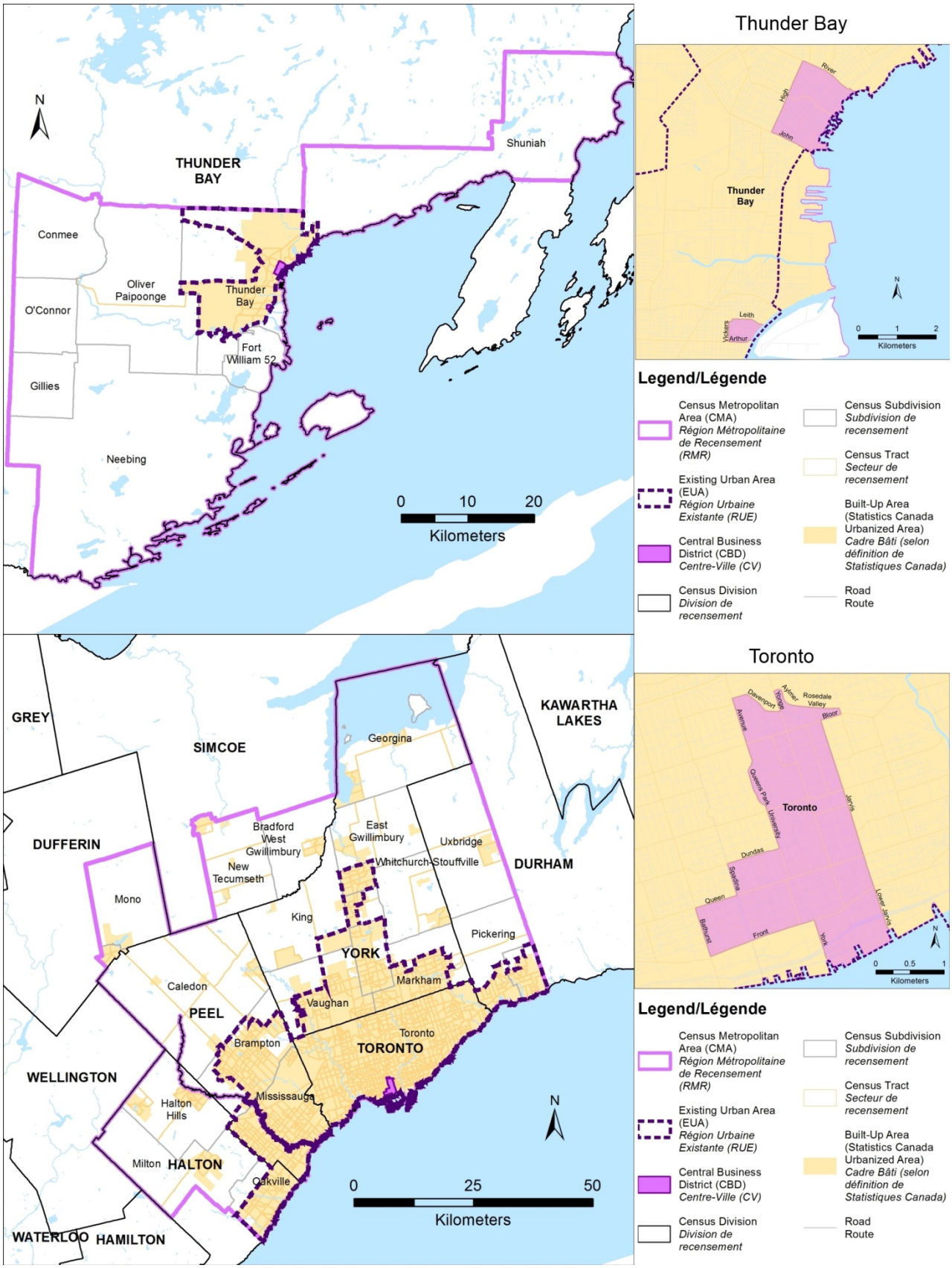


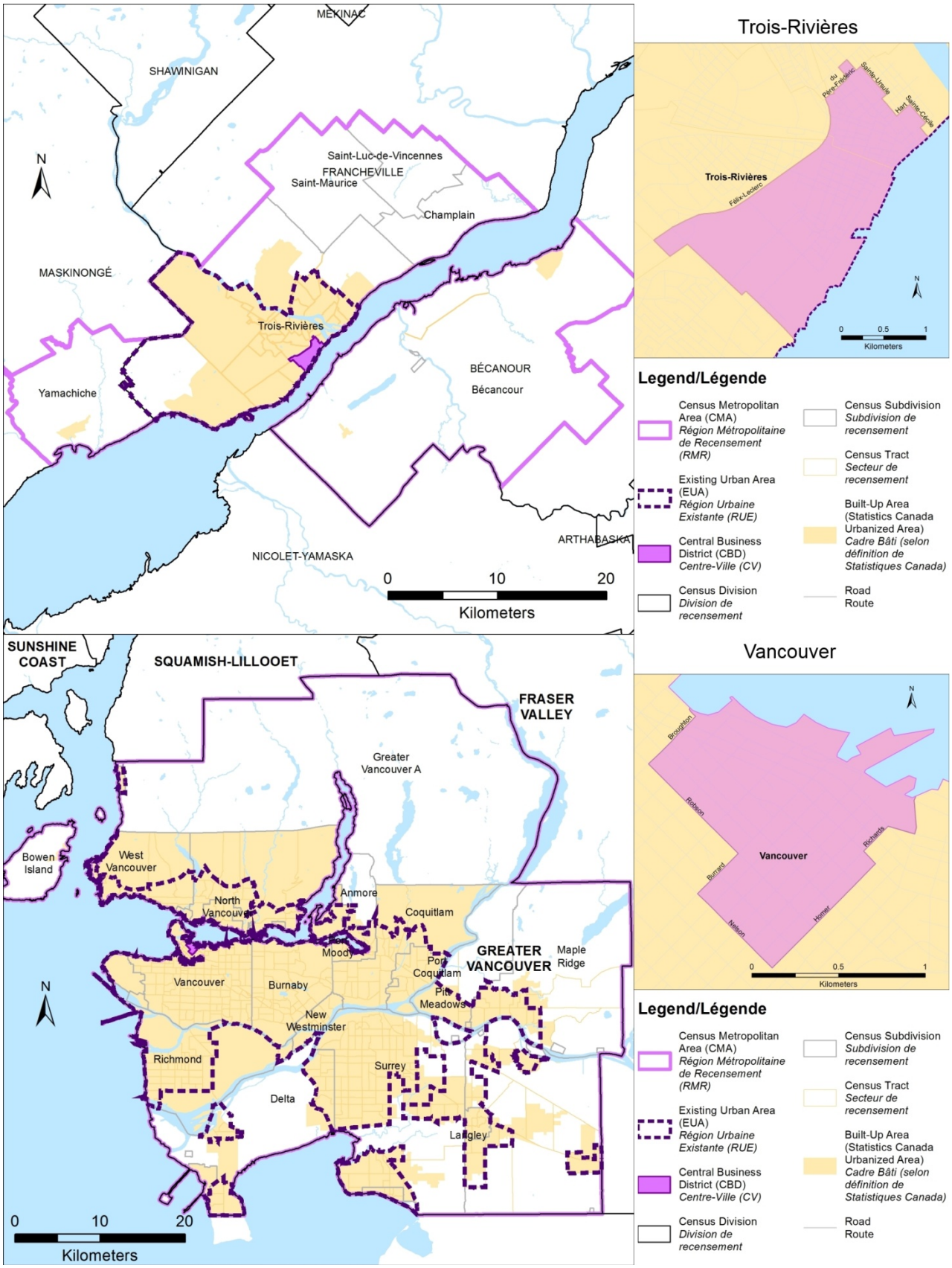
Sherbrooke

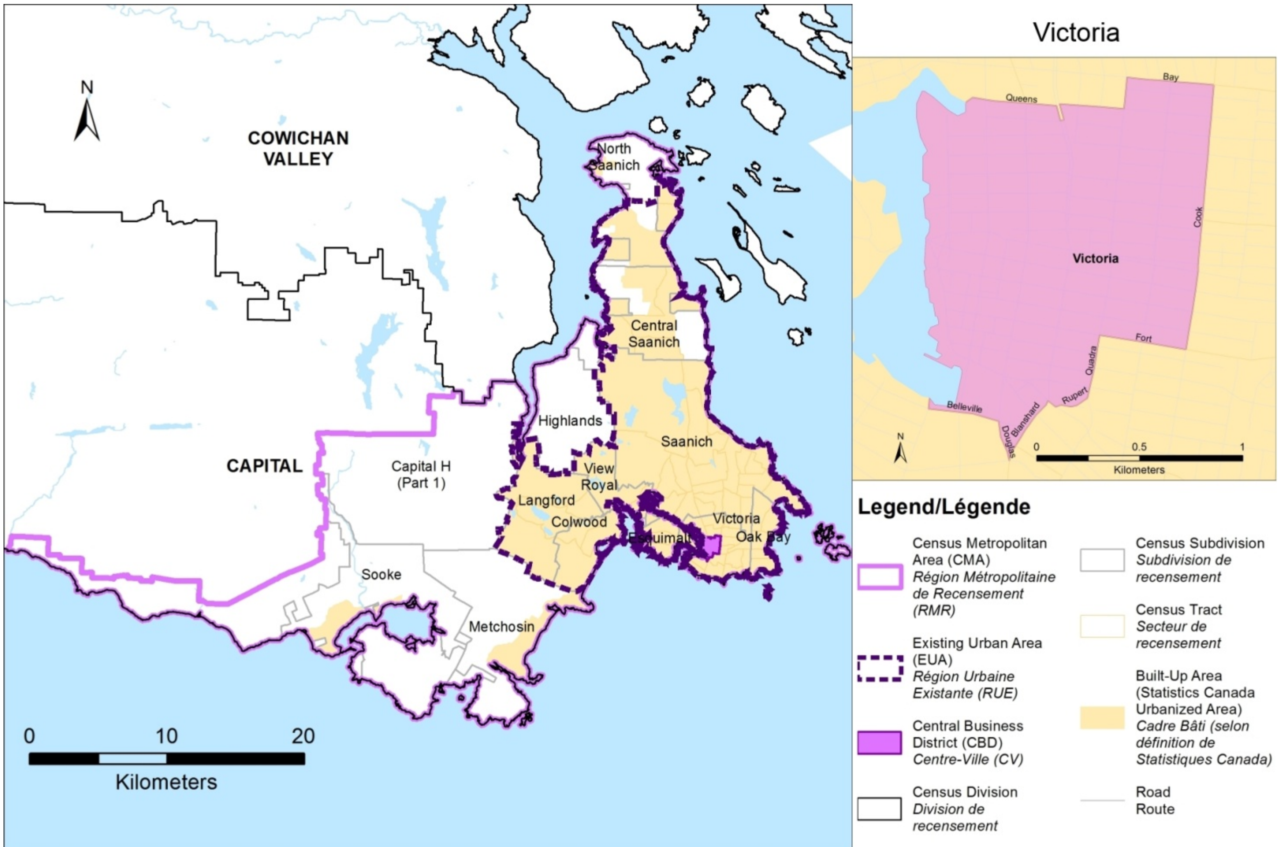
Legend/Légende

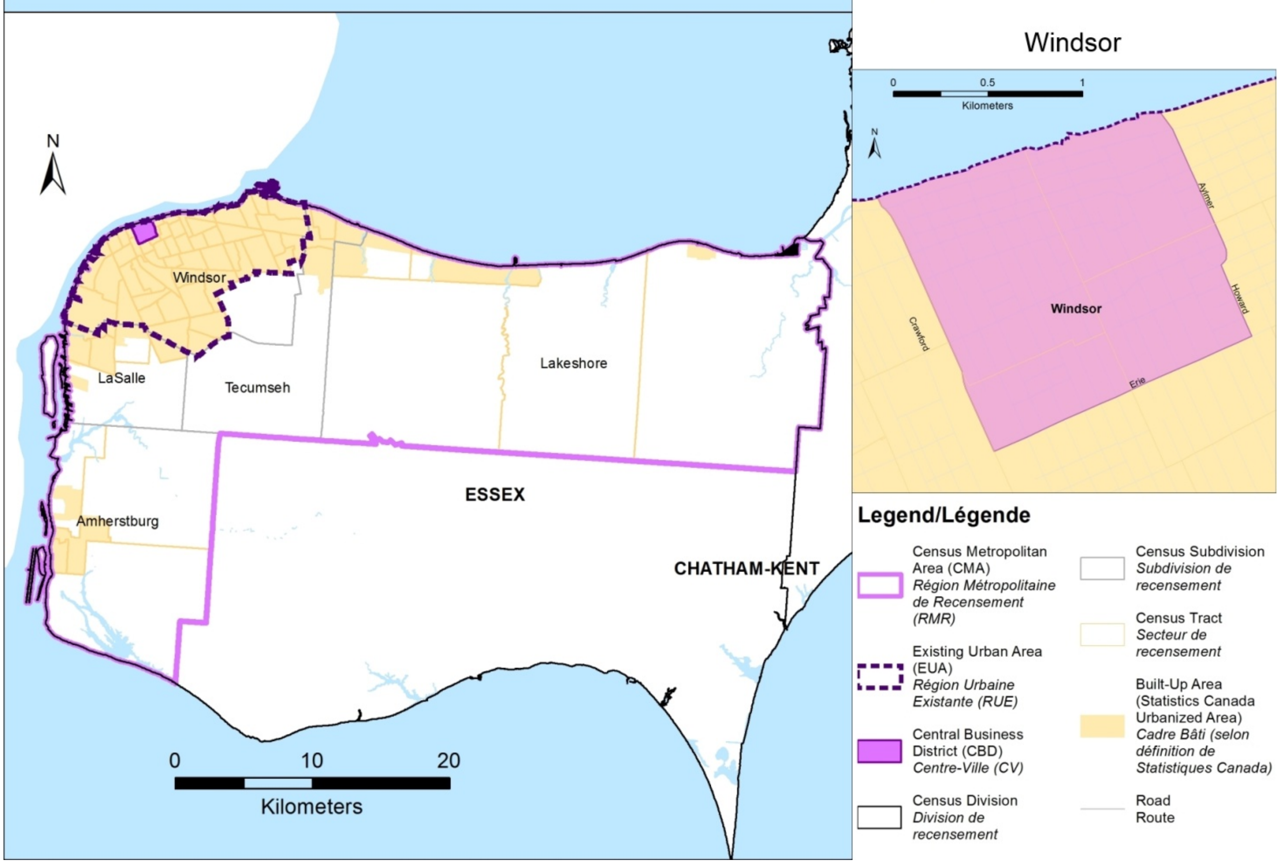
- Census Metropolitan Area (CMA) *Région Métropolitaine de Recensement (RMR)*
- Existing Urban Area (EUA) *Région Urbaine Existante (RUE)*
- Central Business District (CBD) *Centre-Ville (CV)*
- Census Division *Division de recensement*
- Census Subdivision *Subdivision de recensement*
- Census Tract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

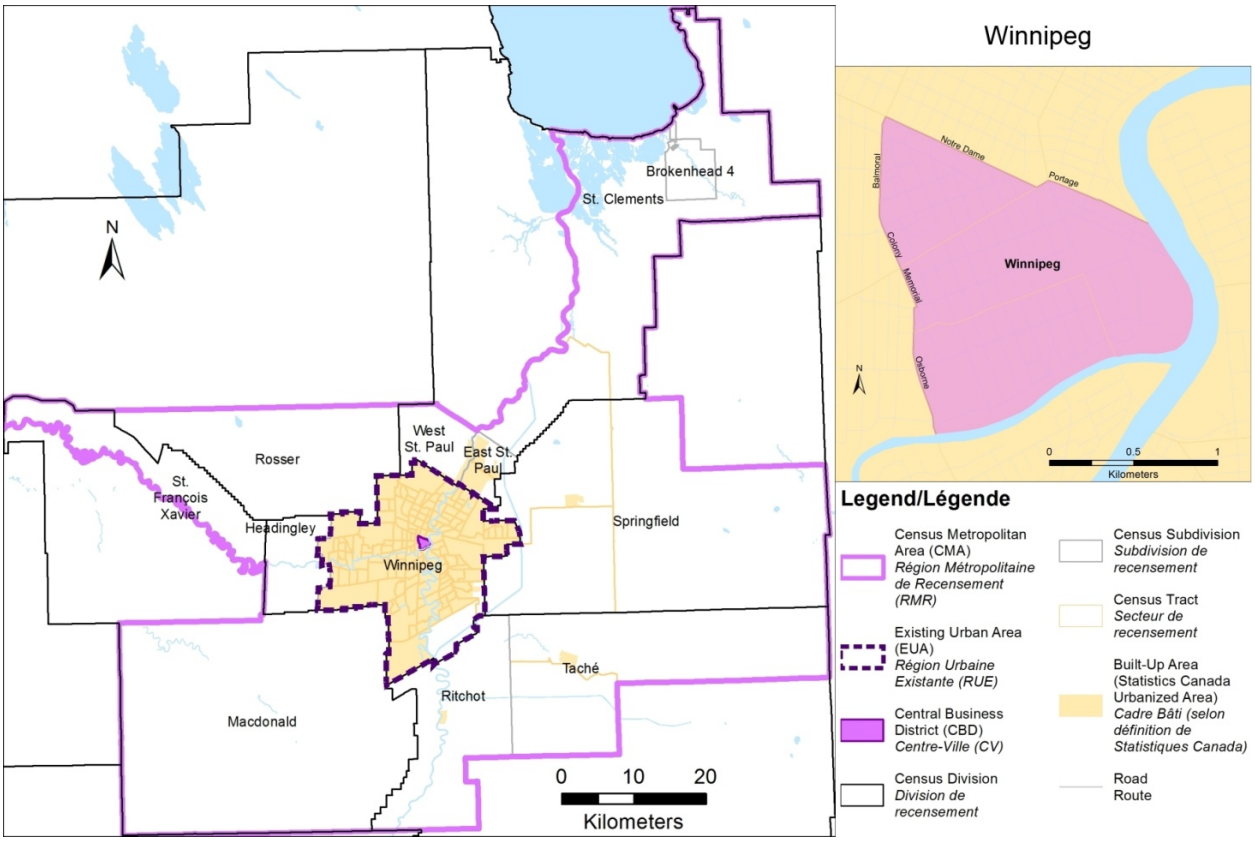

St. Catherines-Niagara
Niagara-on-the-Lake
St. Catharines
Lincoln
Thorold
Pelham
NIAGARA
Welland
Niagara Falls
HALDIMAND-NORFOLK
Wainfleet
Port Colborne
Fort Erie
0 10 20
Kilometers
Niagara Falls
Stamford
Welland
Maple
Regent
Asher
St. Catharines
Legend/Légende
Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
Census Division
Division de recensement
Census Subdivision
Subdivision de recensement
Census Tract
Secteur de recensement
Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon définition de Statistiques Canada)
Road
Route
St. John's
Pouch Cove
Flatrock
Bauline
Torbay
Logy Bay-Middle Cove-Outer Cove
Portugal Cove-St. Philip's
Paradise
Mount Pearl
Conception Bay South
St. John's
Bay Bulls
Witless Bay
0 10 20
Kilometers
Military
Harvey
Lemarchant
Sudbury
Water


Thunder Bay
THUNDER BAY
Shuniah
Conmee
Oliver Paipoonge
Thunder Bay
O'Connor
Fort William 52
Gillies
Neebing
N
0 10 20
Kilometers
Thunder Bay
River
High
John
Leith
Vickers
Arthur
0 1 2
Kilometers
Legend/Légende
Census Metropolitan Area (CMA) Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
Existing Urban Area (EUA) Région Urbaine Existante (RUE)
Central Business District (CBD) Centre-Ville (CV)
Census Division Division de recensement
Census Subdivision Subdivision de recensement
Census Tract Secteur de recensement
Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area) Cadre Bâti (selon définition de Statistiques Canada)
Road Route
Toronto
GREY
SIMCOE
Georgina
KAWARTHA LAKES
DUFFERIN
Bradford West Gwillimbury
East Gwillimbury
Uxbridge
Whitchurch-Stouffville
DURHAM
New Tecumseth
Mono
King
Pickering
YORK
Markham
Caledon
Vaughan
PEEL
Toronto
Brampton
TORONTO
WELLINGTON
Mississauga
Halton Hills
Milton
HALTON
Oakville
WATERLOO
HAMILTON
N
0 25 50
Kilometers
Toronto
Davenport
Avenue
Yonge
Avenue
Rosedale Valley
Bloor
Queens Park
University
Toronto
Jarvis
Dundas
Spadina
Queen
Bathurst
Front
York
Lower Jarvis
N
0 0.5 1
Kilometers
Legend/Légende
Census Metropolitan Area (CMA) Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
Existing Urban Area (EUA) Région Urbaine Existante (RUE)
Central Business District (CBD) Centre-Ville (CV)
Census Division Division de recensement
Census Subdivision Subdivision de recensement
Census Tract Secteur de recensement
Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area) Cadre Bâti (selon définition de Statistiques Canada)
Road Route


MEKINAC
SHAWINIGAN
N
Saint-Luc-de-Vincennes
FRANCHEVILLE
Saint-Maurice
Champlain
MASKINONGÉ
Trois-Rivières
Yamachiche
BÉCANOUR
Bécancour
ARTHABASKA
NICOLET-YAMASKA
0 10 20
Kilometers
SUNSHINE COAST
SQUAMISH-LILLOOET
FRASER VALLEY
Greater Vancouver A
Bowen Island
West Vancouver
North Vancouver
Anmore
Coquitlam
Port Moody
Port Coquitlam
GREATER VANCOUVER
Maple Ridge
Pitt Meadows
Vancouver
Burnaby
New Westminster
Richmond
Surrey
Delta
Langley
N
0 10 20
Kilometers
Trois-Rivières
du Père-Frederic
Sainte-Ursule
Hart
Sainte-Cécile
Trois-Rivières
Félix-Leclerc
N
0 0.5 1
Kilometers
Legend/Légende
Census Metropolitan Area (CMA) Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
Existing Urban Area (EUA) Région Urbaine Existante (RUE)
Central Business District (CBD) Centre-Ville (CV)
Census Division Division de recensement
Census Subdivision Subdivision de recensement
Census Tract Secteur de recensement
Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area) Cadre Bâti (selon définition de Statistiques Canada)
Road Route
Vancouver
Broughton
Robson
Burrard
Nelson
Homer
Richards
Vancouver
N
0 0.5 1
Kilometers
Legend/Légende
Census Metropolitan Area (CMA) Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
Existing Urban Area (EUA) Région Urbaine Existante (RUE)
Central Business District (CBD) Centre-Ville (CV)
Census Division Division de recensement
Census Subdivision Subdivision de recensement
Census Tract Secteur de recensement
Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area) Cadre Bâti (selon définition de Statistiques Canada)
Road Route


Victoria
COWICHAN VALLEY
CAPITAL
Capital H (Part 1)
North Saanich
Central Saanich
Highlands
Saanich
View Royal
Langford
Colwood
Esquimalt
Victoria
Oak Bay
Sooke
Metchosin
0 10 20
Kilometers
Queens
Bay
Cook
Fort
Quadra
Rupert
Blanshard
Douglas
Belleville
0 0.5 1
Kilometers
Legend/Légende
Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
Census Division
Division de recensement
Census Subdivision
Subdivision de recensement
Census Tract
Secteur de recensement
Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon définition de Statistiques Canada)
Road
Route


Windsor
Windsor
LaSalle
Tecumseh
Lakeshore
Amherstburg
ESSEX
CHATHAM-KENT
0 10 20
Kilometers
0 0.5 1
Kilometers
Aylmer
Howard
Crawford
Erie
Legend/Légende
Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
Census Division
Division de recensement
Census Subdivision
Subdivision de recensement
Census Tract
Secteur de recensement
Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon définition de Statistiques Canada)
Road
Route


Winnipeg
Notre Dame
Portage
Balmoral
Colony
Memorial
Osborne
Winnipeg
N
0
0.5
1
Kilometers
Legend/Légende
Census Metropolitan Area (CMA)
Région Métropolitaine de Recensement (RMR)
Existing Urban Area (EUA)
Région Urbaine Existante (RUE)
Central Business District (CBD)
Centre-Ville (CV)
Census Division
Division de recensement
Census Subdivision
Subdivision de recensement
Census Tract
Secteur de recensement
Built-Up Area (Statistics Canada Urbanized Area)
Cadre Bâti (selon définition de Statistiques Canada)
Road
Route
N
Brokenhead 4
St. Clements
Rosser
West St. Paul
East St. Paul
St. François Xavier
Headingley
Winnipeg
Springfield
Taché
Ritchot
Macdonald
0
10
20
Kilometers

Annexe D
Principaux indicateurs

Indicateur	Toronto	Montréal	Vancouver	Ottawa-Gatineau	Calgary	Edmonton	Québec	Winnipeg	Hamilton	Kitchener - Cambridge - Waterloo	London
Contexte											
Population de la région	5 583 060	3 824 220	2 313 325	1 236 325	1 214 840	1 159 870	765 705	730 020	721 050	477 160	474 785
Population de la RUE	5 052 585	3 471 555	2 197 750	1 054 655	1 093 460	812 200	657 255	663 620	667 880	444 680	402 350
Population du CV	78 165	35 810	14 110	17 060	14 445	10 920	21 700	12 270	9 120	9 825	15 515
Emploi dans la RUE	2 439 130	1 666 630	935 055	583 730	568 850	435 330	361 805	335 085	265 300	214 530	184 255
Emploi dans le CV	368 360	242 715	89 825	114 815	119 015	66 685	53 535	42 770	19 255	20 965	35 595
Territoire de la RUE (km2)	1 786	1 832	902	762	731	700	612	475	372	319	261
Territoire du CV (km2)	5,87	4,52	1,30	6,90	3,04	2,30	4,92	2,21	1,41	3,87	5,47
Caractéristiques d'utilisation du sol											
Densité de la population de la RUE (pop./km2)	2 829,1	1 895,2	2 436,1	1 384,3	1 496,2	1 159,5	1 074,7	1 398,2	1 793,7	1 393,4	1 541,7
Densité urbaine de la RUE ([pop.+empl.]/km2)	4 194,8	2 805,1	3 472,5	2 150,5	2 274,5	1 781,0	1 666,3	2 104,2	2 506,2	2 065,7	2 247,8
Densité de l'emploi au CV (empl./km2)	62 753,0	53 698,0	69 096,2	16 639,9	39 149,7	28 993,5	10 881,1	19 352,9	13 656,0	5 417,3	6 507,3
Proportion des emplois au CV	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Densité de la population du CV (pop./km2)	13 305,0	7 914,3	10 874,4	2 470,8	4 752,4	4 738,6	4 414,8	5 544,2	6 464,3	2 537,0	2 838,1
Ratio emploi-population - RUE	0,5	0,5	0,4	0,6	0,5	0,5	0,6	0,5	0,4	0,5	0,5
Ratio emploi-population - CV	4,7	6,8	6,4	6,7	8,2	6,1	2,5	3,5	2,1	2,1	2,3
Offre de transport											
Voies-km de routes locales par 1000 résidents - RUE	2,47	5,70	4,64	6,44	7,66	4,55	7,66	5,17	3,93	2,90	4,32
Voies-km de routes artérielles et collectrices par 1000 résidents - RUE	2,17	2,72	2,45	7,43	5,01	5,40	2,71	5,23	4,26	1,18	4,73
Voies-km d'autoroutes par 1000 résidents - RUE	0,68	0,83	0,27	0,83	1,20	-	1,09	0,20	0,20	0,33	0,15
Voies-km pour VTOE par 1000 résidents - RUE	0,03	0,05	0,05	0,17	-	-	0,08	0,05	-	-	-
Circuits-km : services supérieurs de transp. en commun par 1000 résidents - RUE	0,54	0,08	0,59	0,29	0,04	0,26	-	0,01	-	-	-
Km de pistes cyclables sur rue par 1000 résidents - RUE	-	-	1,456	-	0,326	0,051	-	0,196	0,662	0,522	0,179
Km de pistes cyclables sur rue par voie-km de route - RUE	-	-	0,200	-	0,020	0,010	-	0,020	0,060	0,120	0,020
Km de pistes cyclables sur rue (voies signalisées excl.) par voie-km de route - RUE	-	-	0,067	-	0,023	0,002	-	0,013	0,031	0,050	0,002
Km de pistes cyclables hors rue par territoire - RUE	-	-	0,371	-	0,985	0,428	-	0,531	0,612	3,778	0,579
Véhicules légers par résident - RUE	0,49	0,49	0,56	0,51	0,73	0,66	0,66	0,59	0,58	0,60	0,62
Sièges-km de transport en commun sur 24 heures par résident - RUE	3,06	2,83	2,23	2,58	2,05	1,68	1,09	1,06	0,69	0,57	0,67
Espaces de stationnement par employé du CV	-	-	0,02	0,15	0,23	0,09	-	0,09	0,20	0,65	0,40
Demande de transport											
Parts modales de la période de pointe du matin vers le CV											
Transport en commun	65 %	67 %	60 %	45 %	33 %	-	30 %	22 %	-	8 %	-
Automobile (conducteur et passager)	25 %	27 %	25 %	41 %	45 %	-	56 %	70 %	-	85 %	-
Non motorisé	10 %	5 %	14 %	13 %	21 %	-	11 %	8 %	-	6 %	-
Parts modales de la période de pointe du matin vers/de/dans la RUE :											
Transport en commun	19 %	23 %	17 %	18 %	10 %	-	12 %	11 %	-	6 %	-
Automobile (conducteur et passager)	70 %	58 %	69 %	61 %	72 %	-	72 %	78 %	-	83 %	-
Non motorisé	8 %	11 %	12 %	11 %	13 %	-	8 %	10 %	-	7 %	-
Parts modales sur 24 heures vers/de/dans la RUE :											
Transport en commun	16 %	19 %	15 %	13 %	7 %	-	9 %	7 %	-	5 %	-
Automobile (conducteur et passager)	76 %	63 %	73 %	70 %	78 %	-	76 %	83 %	-	88 %	-
Non motorisé	6 %	13 %	12 %	12 %	13 %	-	11 %	9 %	-	5 %	-
Taux d'occupation des automobiles											
Déplacements vers le CV à la période de pointe du matin	1,24	1,22	1,50	1,28	1,30	-	1,23	1,18	-	1,15	-
Déplacements vers/de/dans la RUE à la période de pointe du matin	1,22	1,23	1,83	1,26	1,42	-	1,20	1,21	-	1,17	-
Déplacements vers/de/dans la RUE sur 24 heures	1,15	-	1,56	1,15	1,46	-	-	1,25	-	1,14	-
Déplacements quotidiens par résident - RUE	2,25	2,10	2,73	2,82	3,58	-	2,53	3,06	-	2,45	-
Déplacements annuels en transport en commun par résident - RUE	125,46	143,47	105,50	116,31	87,99	98,86	68,43	71,50	35,92	44,35	55,76
Véh.-km dans une journée par résident - RUE	7,44	-	23,07	27,70	24,62	-	-	26,23	-	25,34	-
Performance du système de transport											
Distance médiane des déplacements domicile-travail (km) -RUE	9,70	8,20	7,50	8,40	8,60	8,20	7,00	6,20	8,70	6,30	5,70
Distance médiane des déplacements domicile-travail (km) -RMR	9,10	7,80	7,30	7,40	8,20	7,10	6,30	5,80	8,10	6,10	5,20
Consommation annuelle de carburant par résident - RUE (L/résident)	1 037	862	813	1 119	1 207	1 247	998	1 108	1 146	1 205	1 069
Consommation quotidienne de carburant par résident - RUE (L)	1,26	1,12	0,82	1,09	0,92	-	1,08	0,99	-	1,35	-
Coûts et financement des transports											
Total des dépenses applicables aux routes par résident	335 $	628 $	254 $	468 $	835 $	-	804 $	306 $	409 $	532 $	-
Total des dépenses applicables au transport en commun par résident	804 $	517 $	632 $	758 $	729 $	-	306 $	245 $	164 $	283 $	-

Indicateur	Toronto	Montréal	Vancouver	Ottawa-Gatineau	Calgary	Edmonton	Québec	Winnipeg	Hamilton	Kitchener - Cambridge - Waterloo	London
Dépenses applicables aux transports en tant que % du PIB régional	-	-	0,58 %	0,93 %	0,91 %	-	-	0,69 %	-	1,03 %	-
Santé											
Pourcentage des personnes modérément actives ou actives	49 %	49 %	57 %	60 %	57 %	53 %	51 %	57 %	58 %	54 %	54 %
Pourcentage des personnes qui font de l'embonpoint ou qui sont obèses	47 %	49 %	42 %	49 %	46 %	52 %	48 %	55 %	60 %	54 %	52 %
Pourcentage des personnes qui souffrent de diabète	6 %	6 %	5 %	5 %	5 %	5 %	5 %	6 %	7 %	8 %	7 %
Prévalence de l'asthme	6 %	9 %	7 %	10 %	7 %	9 %	8 %	9 %	8 %	8 %	10 %
Connectivité avec la communauté	67 %	55 %	66 %	58 %	61 %	61 %	55 %	64 %	65 %	60 %	70 %
Santé mentale- Santé mentale perçue - bonne ou excellente	73 %	74 %	68 %	72 %	77 %	72 %	79 %	69 %	74 %	69 %	75 %
Pourcentage de tous les élèves de 5 à 18 ans qui marchent jusqu'à l'école	-	23 %	29 %	18 %	20 %	-	17 %	47 %	-	28 %	-
Pourcentage de tous les élèves de 5 à 18 ans qui se rendent à l'école à vélo	-	13 %	17 %	20 %	60 %	-	15 %	80 %	-	13 %	-
Durée moyenne en minutes passée chaque jour en automobile pour tous les types de déplacements	-	23	21	20	-	-	17	-	-	19	-
Durée moyenne en minutes passée chaque jour en transport en commun pour tous les types de déplacements	-	23	46	42	-	-	-	-	-	19	-
Décès attribuables aux accidents de la route par 1000 résidents											
Occupant d'un véhicule	0,010	0,020	0,010	0,020	0,020	-	0,030	0,010	0,020	-	0,360
Piéton	0,004	0,008	0,011	0,007	0,005	-	0,012	0,009	0,013	0,013	0,085
Cycliste	0,001	0,001	0,000	0,002	0,001	-	0,003	-	-	0,004	0,012
Blessures attribuables aux accidents de la route par 1000 résidents											
Occupant d'un véhicule	1,952	4,250	11,895	3,788	1,951	-	4,712	4,118	0,472	3,733	13,096
Piéton	0,468	0,590	0,620	0,364	0,290	-	0,434	0,279	0,416	0,295	1,573
Cycliste	0,247	0,331	0,358	0,269	0,108	-	0,298	0,095	0,226	0,241	5,339
Tonnes de CO2 émises par jour d'après les ventes quotidiennes d'essence	33 712	19 247	11 498	7 591	8 487	6 517	4 221	4 732	4 924	3 448	2 767
Pourcentage de la population exposée à la pollution sonore et atmosphérique de la circulation											
Domicile	-	23 %	18 %	76 %	22 %	-	19 %	17 %	-	24 %	-
Travail	-	24 %	24 %	55 %	58 %	-	18 %	66 %	-	39 %	-
École	-	76 %	15 %	15 %	18 %	-	57 %	25 %	-	44 %	-

Indicateur	St. Catharines - Niagara	Halifax	Oshawa	Victoria	Windsor	Saskatoon	Regina	Sherbrooke	St. John's	Barrie	Kelowna
Contexte											
Population de la région	392 185	390 325	356 175	344 615	319 250	260 600	210 560	201 890	196 965	187 010	179 840
Population de la RUE	321 200	291 610	305 315	315 805	210 220	221 855	193 100	141 745	158 840	168 900	123 855
Population du CV	6 995	4 750	12 170	7 965	9 875	2 820	820	3 935	5 415	3 760	6 815
Emploi dans la RUE	129 880	174 530	98 300	153 600	92 915	116 705	103 990	76 025	85 030	61 065	57 635
Emploi dans le CV	19 835	28 270	13 040	29 150	13 900	17 415	15 550	7 890	10 265	5 660	26 320
Territoire de la RUE (km2)	399	352	196	290	121	162	139	231	209	325	251
Territoire du CV (km2)	4,36	1,14	4,01	1,85	2,11	1,33	0,51	1,66	1,63	2,69	6,18
Caractéristiques d'utilisation du sol											
Densité de la population de la RUE (pop./km2)	804,9	828,7	1 560,0	1 090,3	1 735,4	1 365,4	1 384,8	614,4	758,6	520,3	493,2
Densité urbaine de la RUE ([pop.+empl.]/km2)	1 130,4	1 324,6	2 062,3	1 620,7	2 502,4	2 083,7	2 130,6	944,0	1 164,8	708,4	722,6
Densité de l'emploi au CV (empl./km2)	4 549,3	24 798,3	3 251,9	15 756,8	6 587,7	13 094,0	30 490,2	4 753,0	6 297,6	2 104,1	4 258,9
Proportion des emplois au CV	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4
Densité de la population du CV (pop./km2)	1 604,4	4 177,5	3 037,3	4 294,8	4 673,8	2 127,2	1 617,7	2 370,0	3 315,6	1 396,4	1 102,2
Ratio emploi-population - RUE	0,4	0,6	0,3	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5
Ratio emploi-population - CV	2,8	6,0	1,1	3,7	1,4	6,2	19,0	2,0	1,9	1,5	3,9
Offre de transport											
Voies-km de routes locales par 1000 résidents - RUE	21,51	-	4,98	7,65	6,59	6,40	-	9,58	14,93	-	9,29
Voies-km de routes artérielles et collectrices par 1000 résidents - RUE	5,18	-	4,40	3,05	4,37	3,96	-	3,78	6,98	-	3,21
Voies-km d'autoroutes par 1000 résidents - RUE	-	-	0,36	0,50	0,44	0,69	-	1,01	0,43	-	1,41
Voies-km pour VTOE par 1000 résidents - RUE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,10
Circuits-km : services supérieurs de transp. en commun par 1000 résidents - RUE	-	-	0,03	-	-	-	-	-	-	-	0,10
Km de pistes cyclables sur rue par 1000 résidents - RUE	-	-	0,084	0,816	0,735	0,117	-	-	0,215	-	3,157
Km de pistes cyclables sur rue par voie-km de route - RUE	-	-	0,010	0,070	0,060	0,010	-	-	0,010	-	0,230
Km de pistes cyclables sur rue (voies signalisées excl.) par voie-km de route - RUE	-	-	0,000	0,039	0,025	0,004	-	-	0,006	-	0,173
Km de pistes cyclables hors rue par territoire - RUE	-	-	0,414	0,197	0,846	0,867	-	-	0,048	-	0,020
Véhicules légers par résident - RUE	0,61	0,61	0,66	0,66	0,71	0,65	0,79	0,46	0,75	0,61	0,93
Sièges-km de transport en commun sur 24 heures par résident - RUE	0,20	0,70	3,11	0,93	0,34	0,65	0,43	0,62	0,16	0,21	0,55
Espaces de stationnement par employé du CV	-	0,21	0,25	-	0,23	0,11	-	-	0,14	-	0,14
Demande de transport											
Parts modales de la période de pointe du matin vers le CV											
Transport en commun	3 %	-	11 %	23 %	-	-	-	11 %	-	-	4 %
Automobile (conducteur et passager)	87 %	-	82 %	52 %	-	-	-	68 %	-	-	83 %
Non motorisé	5 %	-	6 %	24 %	-	-	-	6 %	-	-	11 %
Parts modales de la période de pointe du matin vers/de/dans la RUE :											
Transport en commun	-	14 %	9 %	10 %	3 %	5 %	-	9 %	-	-	4 %
Automobile (conducteur et passager)	-	76 %	81 %	73 %	-	76 %	-	71 %	-	-	79 %
Non motorisé	-	10 %	6 %	15 %	12 %	13 %	-	8 %	-	-	12 %
Parts modales sur 24 heures vers/de/dans la RUE :											
Transport en commun	-	-	6 %	-	-	-	-	7 %	-	-	4 %
Automobile (conducteur et passager)	-	-	88 %	-	-	-	-	79 %	-	-	82 %
Non motorisé	-	-	4 %	-	-	-	-	9 %	-	-	11 %
Taux d'occupation des automobiles											
Déplacements vers le CV à la période de pointe du matin	1,20	1,36	1,15	1,61	-	-	-	1,31	-	-	1,10
Déplacements vers/de/dans la RUE à la période de pointe du matin	-	-	1,19	1,53	-	-	-	1,21	-	-	1,26
Déplacements vers/de/dans la RUE sur 24 heures	-	-	1,15	1,53	-	-	-	-	-	-	1,09
Déplacements quotidiens par résident - RUE	-	-	2,59	-	-	-	-	2,84	-	-	3,50
Déplacements annuels en transport en commun par résident - RUE	17,37	55,58	26,33	79,01	30,37	56,14	39,91	55,27	15,86	15,40	38,73
Véh.-km dans une journée par résident - RUE	-	-	16,59	-	40,08	-	-	-	-	-	-
Performance du système de transport											
Distance médiane des déplacements domicile-travail (km) -RUE	6,40	6,60	11,90	4,50	7,00	5,30	4,70	5,60	5,70	8,60	5,90
Distance médiane des déplacements domicile-travail (km) -RMR	5,40	5,10	10,80	4,30	5,20	4,70	4,50	4,30	4,70	7,70	4,90
Consommation annuelle de carburant par résident - RUE (L/résident)	1 211	1 363	1 371	832	1 111	1 368	1 277	1 045	1 508	1 193	1 260
Consommation quotidienne de carburant par résident - RUE (L)	-	-	1,45	-	-	-	-	1,01	-	-	0,99
Coûts et financement des transports											
Total des dépenses applicables aux routes par résident	-	123 $	153 $	-	188 $	-	-	650 $	68 $	-	306 $
Total des dépenses applicables au transport en commun par résident	-	279 $	92 $	-	101 $	-	-	147 $	79 $	-	134 $

Indicateur	St. Catharines - Niagara	Halifax	Oshawa	Victoria	Windsor	Saskatoon	Regina	Sherbrooke	St. John's	Barrie	Kelowna
Dépenses applicables aux transports en tant que % du PIB régional	-	0,26 %	-	-	0,53 %	-	-	-	0,09 %	-	0,74 %
Santé											
Pourcentage des personnes modérément actives ou actives	56 %	58 %	55 %	66 %	52 %	57 %	56 %	51 %	54 %	66 %	68 %
Pourcentage des personnes qui font de l'embonpoint ou qui sont obèses	57 %	57 %	63 %	44 %	57 %	56 %	55 %	46 %	63 %	56 %	49 %
Pourcentage des personnes qui souffrent de diabète	9 %	7 %	6 %	5 %	10 %	4 %	6 %	7 %	8 %	6 %	6 %
Prévalence de l'asthme	9 %	10 %	10 %	9 %	6 %	12 %	9 %	7 %	7 %	13 %	9 %
Connectivité avec la communauté	69 %	66 %	68 %	65 %	67 %	71 %	68 %	58 %	68 %	67 %	68 %
Santé mentale- Santé mentale perçue - bonne ou excellente	74 %	74 %	75 %	69 %	74 %	69 %	69 %	76 %	76 %	70 %	66 %
Pourcentage de tous les élèves de 5 à 18 ans qui marchent jusqu'à l'école	-	-	62 %	-	-	-	-	16 %	-	-	16 %
Pourcentage de tous les élèves de 5 à 18 ans qui se rendent à l'école à vélo	-	-	-	-	-	-	-	67 %	-	-	42 %
Durée moyenne en minutes passée chaque jour en automobile pour tous les types de déplacements	-	-	-	-	-	-	-	13	-	-	18
Durée moyenne en minutes passée chaque jour en transport en commun pour tous les types de déplacements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33
Décès attribuables aux accidents de la route par 1000 résidents											
Occupant d'un véhicule	-	-	0,020	-	0,010	0,020	-	0,040	0,010	-	0,010
Piéton	-	-	0,007	-	0,005	-	-	0,007	-	-	0,032
Cycliste	-	-	0,003	-	-	0,009	-	-	-	-	0,008
Blessures attribuables aux accidents de la route par 1000 résidents											
Occupant d'un véhicule	-	-	2,388	-	4,224	5,499	-	6,575	3,135	-	5,652
Piéton	-	-	0,334	-	0,347	0,455	-	0,381	0,290	-	0,638
Cycliste	-	-	0,088	-	0,285	0,275	-	0,205	0,076	-	0,735
Tonnes de CO2 émises par jour d'après les ventes quotidiennes d'essence	2 502	2 557	2 692	1 690	1 503	1 953	1 586	953	1 541	1 297	1 004
Pourcentage de la population exposée à la pollution sonore et atmosphérique de la circulation											
Domicile	-	-	28 %	-	-	-	-	17 %	-	-	22 %
Travail	-	-	92 %	-	-	-	-	13 %	-	-	38 %
École	-	-	77 %	-	-	-	-	73 %	-	-	22 %

Indicateur	Abbotsford - Mission	Grand Sudbury / Greater Sudbury	Kingston	Saguenay	Trois-Rivières	Guelph	Moncton	Brantford	Saint John	Thunder Bay	Peterborough
Contexte											
Population de la région	170 185	160 770	159 560	157 790	151 770	141 095	138 645	135 500	127 760	121 600	118 975
Population de la RUE	140 265	124 725	111 790	101 175	117 060	121 690	103 545	105 070	86 330	97 605	78 315
Population du CV	5 105	4 390	7 760	5 865	5 490	2 710	3 475	1 345	1 950	7 180	4 435
Emploi dans la RUE	52 470	56 920	61 765	47 750	54 945	69 550	61 060	43 545	48 590	46 775	41 985
Emploi dans le CV	11 600	7 765	19 600	8 160	11 185	6 560	14 390	2 935	7 650	7 475	9 265
Territoire de la RUE (km2)	172	299	113	146	193	88	167	90	284	195	63
Territoire du CV (km2)	2,20	2,31	4,22	2,89	3,90	1,20	2,07	0,50	0,83	3,16	1,52
Caractéristiques d'utilisation du sol											
Densité de la population de la RUE (pop./km2)	816,2	417,8	987,1	690,8	607,1	1 382,5	621,6	1 172,3	303,5	500,2	1 245,5
Densité urbaine de la RUE ([pop.+empl.]/km2)	1 121,5	608,4	1 532,4	1 016,9	892,1	2 172,7	988,1	1 658,3	474,3	739,8	1 913,2
Densité de l'emploi au CV (empl./km2)	5 272,7	3 361,5	4 644,6	2 823,5	2 868,0	5 466,7	6 951,7	5 870,0	9 216,9	2 365,5	6 095,4
Proportion des emplois au CV	0,2	0,1	0,3	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2
Densité de la population du CV (pop./km2)	2 315,8	1 898,6	1 837,3	2 028,9	1 408,1	2 262,5	1 681,8	2 671,8	2 337,5	2 270,3	2 913,4
Ratio emploi-population - RUE	0,4	0,5	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6	0,4	0,6	0,5	0,5
Ratio emploi-population - CV	2,3	1,8	2,5	1,4	2,0	2,4	4,1	2,2	3,9	1,0	2,1
Offre de transport											
Voies-km de routes locales par 1000 résidents - RUE	4,54	17,72	-	8,65	10,14	5,41	6,28	-	9,00	-	-
Voies-km de routes artérielles et collectrices par 1000 résidents - RUE	2,22	11,58	-	6,06	5,16	3,57	5,31	-	6,50	-	-
Voies-km d'autoroutes par 1000 résidents - RUE	0,28	4,45	-	0,53	1,82	0,48	1,93	-	-	-	-
Voies-km pour VTOE par 1000 résidents - RUE	-	-	-	0,01	-	-	-	-	-	-	-
Circuits-km : services supérieurs de transp. en commun par 1000 résidents - RUE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Km de pistes cyclables sur rue par 1000 résidents - RUE	0,577	0,064	-	-	1,298	0,513	2,281	-	0,052	-	-
Km de pistes cyclables sur rue par voie-km de route - RUE	0,080	-	-	-	0,080	0,050	0,150	-	-	-	-
Km de pistes cyclables sur rue (voies signalisées excl.) par voie-km de route - RUE	-	-	-	-	0,025	-	0,086	-	0,001	-	-
Km de pistes cyclables hors rue par territoire - RUE	-	0,325	-	-	0,441	2,079	1,561	-	0,228	-	-
Véhicules légers par résident - RUE	0,69	0,49	0,62	0,78	0,67	0,64	0,83	0,66	0,76	0,83	0,69
Sièges-km de transport en commun sur 24 heures par résident - RUE	0,43	0,47	0,34	0,57	0,28	0,55	0,23	-	0,30	0,36	-
Espaces de stationnement par employé du CV	-	0,26	-	-	0,20	0,37	0,10	-	-	-	-
Demande de transport							3500 %				
Parts modales de la période de pointe du matin vers le CV											
Transport en commun	-	-	-	-	5 %	5 %	-	-	-	-	-
Automobile (conducteur et passager)	-	-	-	-	79 %	88 %	-	-	-	-	-
Non motorisé	-	-	-	-	6 %	7 %	-	-	-	-	-
Parts modales de la période de pointe du matin vers/de/dans la RUE :											
Transport en commun	-	3 %	-	-	4 %	3 %	-	-	-	-	-
Automobile (conducteur et passager)	-	87 %	-	-	75 %	85 %	-	-	-	-	-
Non motorisé	-	-	-	-	7 %	6 %	-	-	-	-	-
Parts modales sur 24 heures vers/de/dans la RUE :											
Transport en commun	-	-	-	-	3 %	3 %	-	-	-	-	-
Automobile (conducteur et passager)	-	-	-	-	83 %	90 %	-	-	-	-	-
Non motorisé	-	-	-	-	9 %	5 %	-	-	-	-	-
Taux d'occupation des automobiles											
Déplacements vers le CV à la période de pointe du matin	-	-	-	-	1,21	1,12	-	-	-	-	-
Déplacements vers/de/dans la RUE à la période de pointe du matin	-	-	-	-	1,20	1,15	-	-	-	-	-
Déplacements vers/de/dans la RUE sur 24 heures	-	-	-	-	-	1,13	-	-	-	-	-
Déplacements quotidiens par résident - RUE	-	-	-	-	2,91	3,02	-	-	-	-	-
Déplacements annuels en transport en commun par résident - RUE	16,23	35,83	31,80	47,21	28,87	51,82	24,44	-	31,11	36,91	-
Véh.-km dans une journée par résident - RUE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Performance du système de transport											
Distance médiane des déplacements domicile-travail (km) -RUE	7,30	7,10	6,00	6,00	5,30	5,40	5,00	6,20	7,70	4,80	5,00
Distance médiane des déplacements domicile-travail (km) -RMR	6,20	5,70	4,10	4,20	4,50	4,70	4,10	5,00	5,00	4,10	3,40
Consommation annuelle de carburant par résident - RUE (L/résident)	2 536	1 696	1 646	1 405	1 302	1 003	1 736	1 356	1 572	1 101	2 059
Consommation quotidienne de carburant par résident - RUE (L)	-	-	-	-	1,22	0,91	-	-	-	-	-
Coûts et financement des transports											
Total des dépenses applicables aux routes par résident	-	$626	-	$504	$565	$254	$161	-	$122	-	-
Total des dépenses applicables au transport en commun par résident	-	$141	-	$131	$92	$123	$82	-	-	-	-

Indicateur	Abbotsford - Mission	Grand Sudbury / Greater Sudbury	Kingston	Saguenay	Trois-Rivières	Guelph	Moncton	Brantford	Saint John	Thunder Bay	Peterborough
Dépenses applicables aux transports en tant que % du PIB régional	-	1,23 %	-	-	-	-	0,36 %	-	-	-	-
Santé											
Pourcentage des personnes modérément actives ou actives	54 %	55 %	64 %	53 %	53 %	67 %	54 %	56 %	54 %	61 %	59 %
Pourcentage des personnes qui font de l'embonpoint ou qui sont obèses	52 %	65 %	55 %	49 %	50 %	52 %	56 %	59 %	61 %	60 %	54 %
Pourcentage des personnes qui souffrent de diabète	6 %	7 %	6 %	6 %	7 %	6 %	7 %	8 %	7 %	7 %	6 %
Prévalence de l'asthme	9 %	9 %	11 %	13 %	7 %	9 %	13 %	9 %	9 %	9 %	11 %
Connectivité avec la communauté	65 %	68 %	69 %	64 %	57 %	72 %	66 %	69 %	72 %	70 %	72 %
Santé mentale- Santé mentale perçue - bonne ou excellente	65 %	74 %	69 %	78 %	73 %	74 %	65 %	68 %	69 %	70 %	67 %
Pourcentage de tous les élèves de 5 à 18 ans qui marchent jusqu'à l'école	-	-	-	-	14 %	30 %	35 %	-	-	-	-
Pourcentage de tous les élèves de 5 à 18 ans qui se rendent à l'école à vélo	-	-	-	-	48 %	10 %	10 %	-	-	-	-
Durée moyenne en minutes passée chaque jour en automobile pour tous les types de déplacements	-	-	-	-	-	-	30	-	-	-	-
Durée moyenne en minutes passée chaque jour en transport en commun pour tous les types de déplacements	-	-	-	-	-	-	40	-	-	-	-
Décès attribuables aux accidents de la route par 1000 résidents											
Occupant d'un véhicule	-	0,020	-	0,120	0,030	0,020	0,020	-	-	-	-
Piéton	-	-	-	0,030	0,009	0,025	0,010	-	-	-	-
Cycliste	-	-	-	-	-	-	0,010	-	-	-	-
Blessures attribuables aux accidents de la route par 1000 résidents											
Occupant d'un véhicule	-	3,087	-	7,245	8,380	2,769	3,380	-	1,599	-	-
Piéton	-	0,433	-	0,366	0,376	0,238	0,097	-	0,278	-	-
Cycliste	-	0,200	-	0,227	0,402	0,403	0,048	-	0,058	-	-
Tonnes de CO2 émises par jour d'après les ventes quotidiennes d'essence	2 288	1 361	1 184	914	980	785	1 156	917	873	692	1 037
Pourcentage de la population exposée à la pollution sonore et atmosphérique de la circulation											
Domicile	-	64 %	-	23 %	17 %	-	59 %	-	-	-	-
Travail	-	-	-	-	100 %	-	14 %	-	-	-	-
École	-	-	-	-	34 %	-	14 %	-	-	-	-

Indicateur	Toronto (SDR)	Mississauga (SDR)	Brampton (SDR)	Montréal (DR)	Laval (DR)	Longueuil (DR)	Vancouver (SDR)	Surrey (SDR)	Burnaby (SDR)	Ottawa (SDR)	Gatineau (SDR)
Contexte											
Population de la région	2 615 060	713 450	523 905	1 886 480	401 555	399 095	603 500	468 250	223 220	883 390	265 350
Emploi dans la région	1 378 845	402 160	153 785	1 146 550	146 850	169 015	352 385	139 150	120 890	502 800	109 415
Territoire de la région (km2)	634	293	268	366	247	116	116	324	92	2 890	381
Caractéristiques d'utilisation du sol											
Densité de la population dans la région (pop./km2)	4 123,4	2 437,1	1 956,5	5 157,9	1 626,8	3 454,1	5 192,2	1 445,7	2 429,4	305,7	695,6
Densité urbaine dans la région ([pop.+empl.]/km2)	6 297,5	3 810,8	2 530,8	8 292,7	2 221,7	4 916,9	8 223,9	1 875,4	3 745,1	479,7	982,4
Densité de l'emploi dans la région (empl./km2)	2 174,1	1 373,7	574,3	3 134,8	594,9	1 462,8	3 031,7	429,6	1 315,7	174,0	286,8
Ratio emploi-population dans la région	0,5	0,6	0,3	0,6	0,4	0,4	0,6	0,3	0,5	0,6	0,4
Offre de transport											
Voies-km de routes locales par 1000 résidents - RUE	0,65	-	-	0,83	5,95	6,69	0,73	1,76	3,92	4,23	-
Voies-km de routes artérielles et collectrices par 1000 résidents - RUE	1,84	-	-	1,96	2,73	3,37	1,06	1,80	3,01	4,42	-
Voies-km d'autoroutes par 1000 résidents - RUE	0,03	-	-	0,06	1,23	1,23	0,02	0,00	0,36	0,18	-
Voies-km pour VTOE par 1000 résidents - RUE	0,38	-	-	0,08	0,04	0,10	0,14	0,03	0,20	0,19	-
Circuits-km : services supérieurs de transp. en commun par 1000 résidents - RUE	0,09	-	-	0,16	0,01	0,01	0,77	1,39	0,13	0,19	0,14
Km de pistes cyclables sur rue par 1000 résidents - RUE	0,018	-	-	0,024	-	-	0,140	0,160	1,783	0,013	0,425
Km de pistes cyclables sur rue par voie-km de route - RUE	0,002	-	-	0,009	-	-	0,095	0,043	0,238	0,000	-
Km de pistes cyclables sur rue (voies signalisées excl.) par voie-km de route - RUE	0,464	-	-	0,730	-	-	0,017	-	0,108	0,083	-
Km de pistes cyclables hors rue par territoire - RUE	0,110	-	-	0,234	-	-	0,549	0,655	-	0,238	0,371
Véhicules légers par résident - RUE	5,91	0,74	0,69	5,21	0,79	0,23	8,11	10,45	0,61	3,08	0,36
Sièges-km de transport en commun sur 24 heures par résident - RUE	-	21,66	29,50	-	24,47	24,62	-	-	21,91	-	10,26
Espaces de stationnement par employé du CV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Demande de transport											
Parts modales de la période de pointe du matin vers le CV											
Transport en commun	66 %	-	-	67 %	-	-	40 %	65 %	65 %	49 %	33 %
Automobile (conducteur et passager)	26 %	-	-	27 %	-	-	29 %	33 %	33 %	36 %	54 %
Non motorisé	8 %	-	-	5 %	-	-	30 %	1 %	1 %	15 %	9 %
Parts modales de la période de pointe du matin vers/de/dans la RUE :											
Transport en commun	33 %	-	-	33 %	9 %	9 %	29 %	8 %	26 %	20 %	16 %
Automobile (conducteur et passager)	57 %	-	-	52 %	72 %	69 %	55 %	74 %	68 %	59 %	66 %
Non motorisé	9 %	-	-	12 %	6 %	10 %	15 %	16 %	5 %	12 %	8 %
Parts modales sur 24 heures vers/de/dans la RUE :											
Transport en commun	25 %	-	-	27 %	11 %	12 %	24 %	10 %	22 %	14 %	11 %
Automobile (conducteur et passager)	66 %	-	-	54 %	76 %	73 %	58 %	82 %	72 %	68 %	75 %
Non motorisé	8 %	-	-	16 %	7 %	9 %	16 %	7 %	6 %	13 %	9 %
Taux d'occupation des automobiles											
Déplacements vers le CV à la période de pointe du matin	1,14	-	-	1,22	-	-	1,50	1,50	1,40	1,28	1,29
Déplacements vers/de/dans la RUE à la période de pointe du matin	1,10	-	-	1,24	1,20	1,20	1,70	1,90	1,60	1,26	1,27
Déplacements vers/de/dans la RUE sur 24 heures	-	-	-	-	-	-	1,50	1,60	1,50	1,15	1,14
Déplacements quotidiens par résident - RUE	2,38	-	-	2,27	1,76	1,99	7,29	2,84	4,26	2,85	2,84
Déplacements annuels en transport en commun par résident - RUE	2,38	-	-	2,27	1,76	1,99	7,29	2,84	4,26	2,85	2,84
Véh.-km dans une journée par résident - RUE	1,55	-	-	-	-	-	8,70	20,65	15,23	26,14	23,10
Performance du système de transport											
Distance médiane des déplacements domicile-travail (km) -RUE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Distance médiane des déplacements domicile-travail (km) -RMR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Consommation annuelle de carburant par résident - RUE (L/résident)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Consommation quotidienne de carburant par résident - RUE (L)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Coûts et financement des transports											
Total des dépenses applicables aux routes par résident	225 $	214 $	-	-	-	-	63 $	114 $	195 $	367 $	947 $
Total des dépenses applicables au transport en commun par résident	1 133 $	323 $	250 $	-	-	-	-	-	-	89 $	336 $
Dépenses applicables aux transports en tant que % du PIB régional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Santé											
Pourcentage des personnes modérément actives ou actives	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pourcentage des personnes qui font de l'embonpoint ou qui sont obèses	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Indicateur	Toronto (SDR)	Mississauga (SDR)	Brampton (SDR)	Montréal (DR)	Laval (DR)	Longueuil (DR)	Vancouver (SDR)	Surrey (SDR)	Burnaby (SDR)	Ottawa (SDR)	Gatineau (SDR)
Pourcentage des personnes qui souffrent de diabète	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prévalence de l'asthme	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Connectivité avec la communauté	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Santé mentale- Santé mentale perçue - bonne ou excellente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pourcentage de tous les élèves de 5 à 18 ans qui marchent jusqu'à l'école	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pourcentage de tous les élèves de 5 à 18 ans qui se rendent à l'école à vélo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Durée moyenne en minutes passée chaque jour en automobile pour tous les types de déplacements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Durée moyenne en minutes passée chaque jour en transport en commun pour tous les types de déplacements	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Décès attribuables aux accidents de la route par 100 000 résidents											
Occupant d'un véhicule	0,006	-	0,013	0,011	0,015	0,023	0,008	0,019	0,018	0,018	0,019
Piéton	0,007	-	0,002	0,010	0,002	0,003	0,017	0,009	0,004	0,006	-
Cycliste	0,001	-	0,002	0,002	-	0,003	-	0,002	-	0,002	-
Blessures attribuables aux accidents de la route par 1000 résidents											
Occupant d'un véhicule	2,966	-	0,930	3,381	4,727	4,149	12,918	14,778	14,931	3,312	4,029
Piéton	0,831	-	0,115	0,752	0,428	0,416	0,867	0,630	0,650	0,384	0,170
Cycliste	0,440	-	0,053	0,353	0,177	0,311	0,825	0,186	0,197	0,273	0,162
Tonnes de CO2 émises par jour d'après les ventes quotidiennes d'essence	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pourcentage de la population exposée à la pollution sonore et atmosphérique de la circulation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Domicile	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Travail	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
École	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-