

ENQUÊTE SUR LES INDICATEURS DE TRANSPORTS URBAINS Pour parfaire l'information sur les zones urbaines du Canada

En 1994, le Conseil des transports urbains de l'ATC a amorcé un vaste projet d'enquête sur les indicateurs de transport urbain (EITU). Cette enquête avait pour but de fournir des données uniformes et détaillées sur les tendances des transports dans les zones urbaines du Canada. L'exercice visait également à mesurer les progrès accomplis au regard de la VISION DES TRANSPORTS URBAINS de l'ATC, un document diffusé à grande échelle qui préconise, par rapport aux pratiques antérieures, des changements importants au titre de l'utilisation des terres, du rôle des voitures automobiles privées ainsi que du financement des transports.

La première enquête sur les indicateurs de transports urbains a été menée en 1995. Elle a porté sur sept zones urbaines et visait à recueillir des données sur les conditions qui existaient en 1991. En 1999, le champ d'application de l'enquête a été élargi à 15 zones urbaines et les données réunies concernaient les conditions présentes en 1996. La troisième enquête, qui fait l'objet du présent Dossier, a eu lieu en 2003 et visait à rassembler des données sur les conditions présentes en 2001. Toutes les 27 régions métropolitaines de recensement (RMR) ont participé à cette dernière enquête.

Les trois enquêtes ont servi à amasser des données similaires au regard de différents aspects de l'utilisation des terres et de l'aménagement urbain, de l'offre de transports, de la demande en transports, des coûts des transports et de leur financement, de la consommation énergétique et des incidences environnementales. Ensemble, les données ainsi réunies permettent de brosser un tableau unique des tendances des transports dans les zones urbaines du Canada. La compréhension et l'interprétation de ces tendances revêtent une importance prépondérante pour ce qui est d'aider les villes à adopter des politiques intégrées d'utilisation des terres et de transport ainsi qu'à instaurer des transports urbains plus durables. Le présent Dossier expose certains des principaux résultats et des grandes tendances dont rendait compte le récent rapport intitulé « Indicateurs de transports urbains – Troisième enquête », publié en février 2005.

LE RÔLE DES ZONES URBAINES...

L'importance de bien comprendre les tendances des transports urbains

Bien que géographiquement le Canada s'étende sur une vaste superficie, sa population est concentrée dans un nombre relativement restreint de zones urbaines. Des 30 millions de résidents canadiens que l'on dénombrait en 2001, environ 19,3 millions (64 %) de ces derniers habitaient dans l'une des 27 régions métropolitaines de recensement sur lesquelles a porté la dernière EITU de l'ATC. En définitive, le fait de chercher à cerner les tendances des transports dans les zones urbaines revient dans une bonne mesure à tenter de comprendre ce qui se passe dans l'ensemble du Canada.

La croissance démographique et de l'emploi au Canada se constate principalement dans les grandes régions

urbaines. Entre 1991 et 2001, la croissance de la population dans les 27 RMR a été trois fois supérieure à celle du reste du Canada.

Activités de transport

En 2001, les habitants des 27 RMR du Canada ont parcouru une distance totale de 170 milliards de kilomètres, soit environ 5 600 kilomètres par personne chaque année. En un seul jour, les habitants des zones urbaines canadiennes parcourent en voiture une distance égale à trois fois celle qui sépare la Terre du Soleil. Ces activités de transport ont une incidence majeure sur la consommation d'énergie. Puisque chaque résident urbain moyen consomme environ 1 000 litres d'essence par année pour ses déplacements personnels, c'est dire que la quantité totale d'essence consommée par les voitures

dans les zones urbaines s'approche des 18 millions de litres par année. Outre les incidences de cette consommation d'essence sur la qualité de l'air, sur l'environnement et sur les changements climatiques, il est plutôt renversant de constater que le coût de ce carburant est estimé à 15 milliards de dollars.

Heureusement, les transports en commun comptent pour une importante part des déplacements effectués en mi-

lieu urbain. En 2001, les résidents des régions urbaines visées par l'enquête ont effectué au total 1,4 milliard de déplacements en utilisant les transports en commun. Bien que ce chiffre soit demeuré relativement constant depuis 1991, certaines indications donnent à penser que les transports en commun sont en voie de connaître un essor dans nombre de zones urbaines.

LES TRANSPORTS SONT FONCTION DE L'UTILISATION DES TERRES...

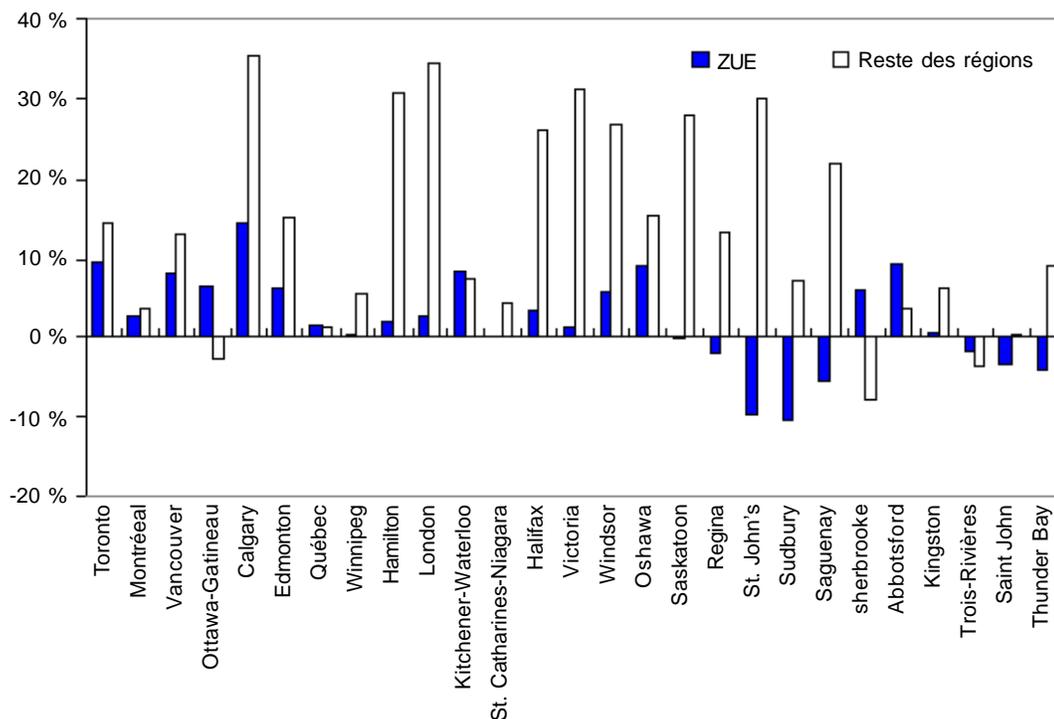
Tendances de développement urbain

Il existe un lien direct entre l'aménagement d'un territoire urbain et les transports, ces derniers influant en retour sur l'environnement, sur l'économie et sur la santé. Pour ces raisons, le plan de l'EITU de l'ATC cherche à cerner les tendances générales en matière d'aménagement urbain. À partir des données de Statistique Canada, des données sur l'utilisation des terres sont réunies au regard des quatre types distincts de zones géographiques de chaque région urbaine, à savoir : la région (qui coïncide avec les limites mêmes de la RMR), la zone urbanisée existante (ZUE), la zone centrale (ZC) et le district central d'affaires (DCA). Les limites de ces différentes zones géographiques sont demeurées les mêmes dans les deux

dernières enquêtes, de façon à faciliter la mesure des changements cernés en matière d'aménagement urbain.

L'enquête de l'ATC confirme ce que l'on savait déjà, à savoir que c'est à la périphérie des régions urbaines que l'on enregistre les taux de croissance les plus rapides. L'enquête a en effet permis d'en arriver à ces résultats en comparant les taux de croissance des ZUE – et même un peu au-delà des limites de celles-ci – aux taux de croissance des zones comprises entre ces ZUE et les limites des régions urbaines (voir premier graphique ci-après). Bien qu'en termes absolus la croissance démographique et de l'emploi continue de se produire principalement à l'intérieur des limites des ZUE, il demeure que c'est dans les zones les plus périphériques

Pourcentage de changement démographique dans la zone urbanisée existante et le reste de la région, de 1996 à 2001



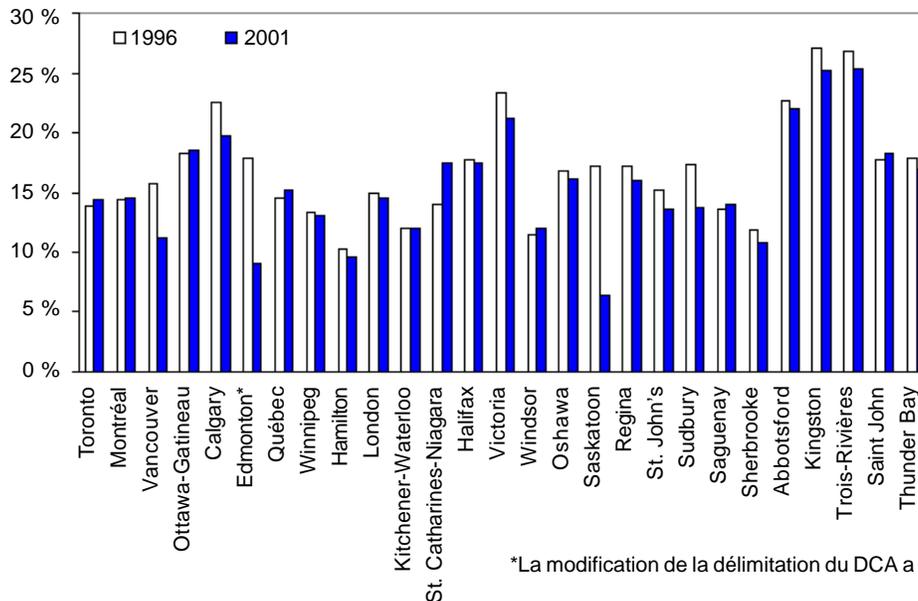
Source des données : Statistiques Canada

que l'on enregistre les taux de croissance les plus élevés. En règle générale, les habitants de ces zones possèdent davantage de véhicules automobiles et parcourent de plus longues distances pour aller au travail ou exercer d'autres activités.

Une autre importante tendance de l'aménagement urbain a des incidences sur l'offre de services de transport, soit le nombre d'emplois situés dans le district central d'affaires. En moyenne, près d'un cinquième de l'emploi

total d'une région urbaine se retrouve dans le DCA, lequel représente habituellement une très petite zone géographique (voir deuxième graphique ci-après). En raison de ces fortes concentrations des emplois dans les DCA, il est possible de répondre efficacement aux besoins des travailleurs par le biais des services de transport en commun. Nombre des zones urbaines canadiennes de moyenne envergure s'efforcent couramment de circonscrire l'emploi dans leur DCA.

Pourcentage de l'emploi dans le district central d'affaires par rapport à la région, en 1996 et 2001



*La modification de la délimitation du DCA a influé sur la tendance.

Source des données : Statistique Canada

PROGRÈS DÉCOULANT D'INITIATIVES EN MATIÈRE D'UTILISATION DES TERRES ET DE TRANSPORT...

La planification des changements

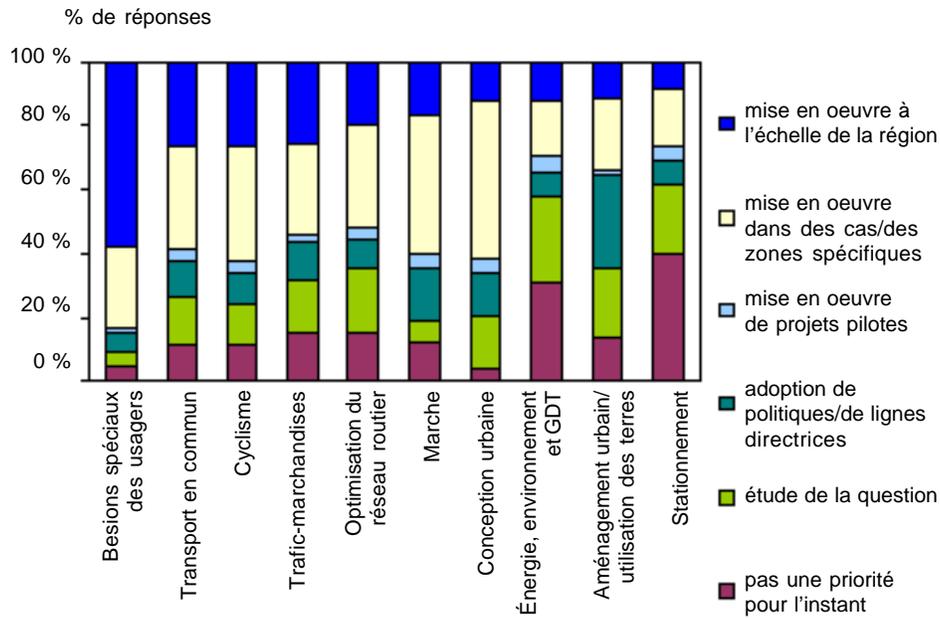
La majorité des municipalités canadiennes reconnaissent le besoin de planifier dans une perspective plus durable et elles ont donc intégré cette optique à leurs activités de gestion. L'enquête demandait aux répondants d'évaluer leurs progrès ou « niveau de mise en oeuvre » concernant 71 types d'initiatives d'utilisation des terres et de transport, initiatives regroupées en dix catégories. Le niveau de mise en œuvre était fondé sur une échelle de notation de six possibilités allant de « n'est pas une priorité » à « mise à œuvre à l'échelle de la municipalité ».

Le troisième graphique ci-après est un résumé très détaillé du degré de mise en œuvre des initiatives prévues

par les dix catégories en question. Règle générale, des progrès ont été constatés dans toutes les catégories bien que les initiatives liées à l'aménagement urbain/à l'utilisation des terres et à l'environnement (à l'échelle de la zone urbaine) ont progressé à un degré moindre que les initiatives des autres catégories. Ainsi, la plupart des zones urbaines ayant fait l'objet de l'enquête ont indiqué qu'elles n'avaient adopté aucun objectif officiel de réduction des gaz à effet de serre provenant des transports urbains.

Une tendance encourageante a néanmoins été cernée, à savoir que comparativement à l'enquête de 1999, toutes les zones urbaines qui ont participé aux deux enquêtes ont indiqué avoir réalisé des progrès dans la majorité des catégories à l'étude.

Étape de mise en œuvre des initiatives de transport et d'utilisation des terres en 2001*



* Voir troisième enquête sur les indicateurs de transport urbain, volume 1, 2005 pour une explication de la méthodologie d'évaluation.

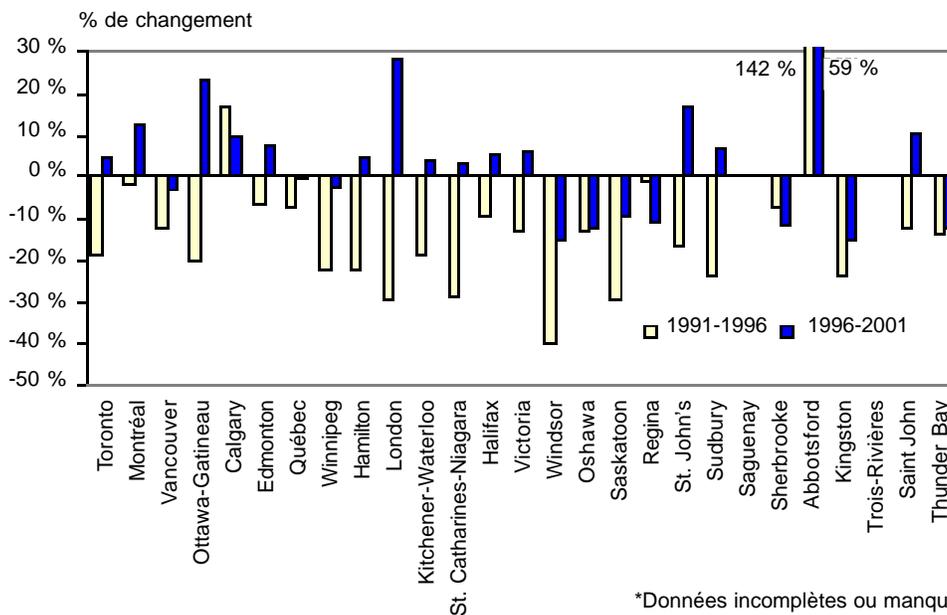
PRINCIPALES TENDANCES EN MATIÈRE DE TRANSPORT...

Propriété de véhicules automobiles

En 2001, on dénombrait presque 9 millions de véhicules légers immatriculés dans les 27 RMR visées par l'enquête. C'est donc dire que chaque ménage possédait alors 1,4 véhicule automobile ou, autrement dit, environ

un véhicule pour chaque deux personnes. En raison des modifications apportées depuis 1996 aux méthodes de consignation des réponses, notamment au regard de la classification des véhicules légers et des camions, il n'est pas possible de déterminer si la propriété de véhicules

Évolution du nombre annuel de déplacements par transport en commun et par habitant, de 1991 à 2001



Source des données : l'ACTU, sauf pour Abbotsford, données de 2002 pour Vancouver et Calgary

par habitant a augmenté ou diminué. Toutefois, des sources d'information de portée nationale donnent à entendre que la tendance est demeurée relativement constante au cours des dix dernières années.¹

Utilisation des transports en commun

Les transports en commun constituent un mode de déplacement très important dans les grandes zones urbaines, car ils comptent pour environ 30 % de tous les déplacements effectués en période de pointe dans ces zones et pour une proportion beaucoup plus élevée encore des déplacements à destination et en provenance des DCA.

Entre 1991 et 1996, la plupart des zones urbaines ont accusé un déclin, en nombres absolus, de leur clientèle des services de transport en commun, à l'exception des villes de Calgary et de Montréal. Entre 1996 et 2001, cette tendance s'est par ailleurs inversée dans de nombreuses zones urbaines. De fait, plusieurs de ces zones ont également enregistré une augmentation d'utilisation des services de transport en commun, par habitant, une mesure permettant de comparer l'attrait des transports en commun par rapport à d'autres modes de déplacement.

Consommation énergétique

La consommation énergétique est l'une des mesures les plus immédiates et les plus directes de l'efficacité d'un

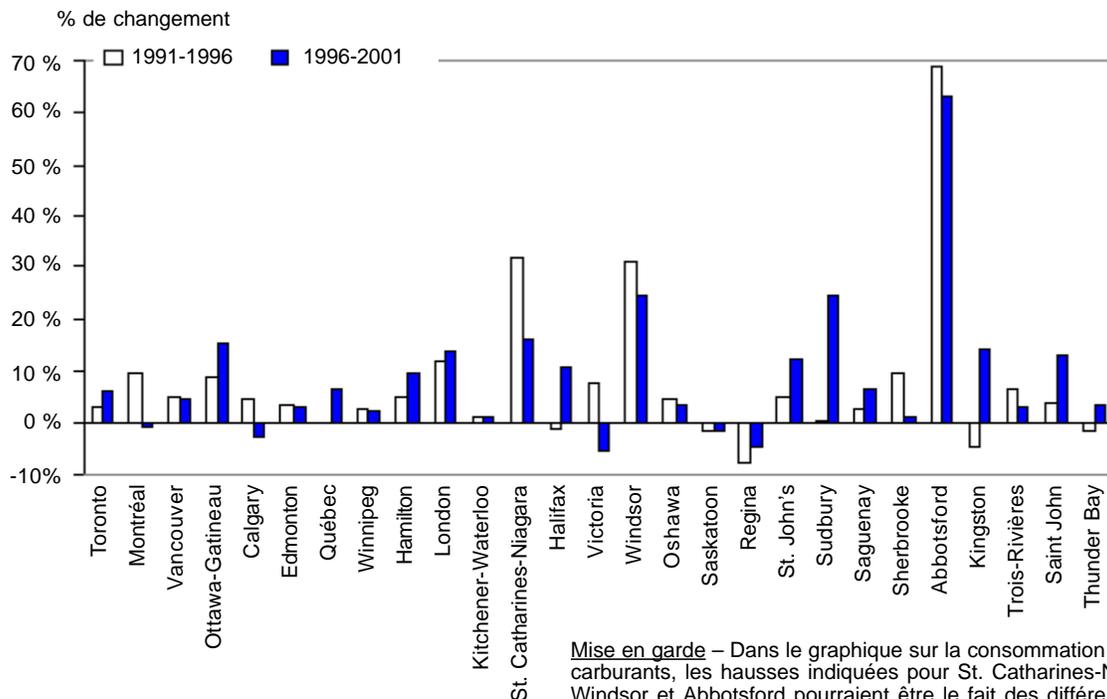
réseau de transport ainsi que de ses incidences environnementales et économiques. La consommation énergétique totale est fonction du nombre de trajets effectués, de la distance parcourue par trajet et de l'efficacité énergétique des véhicules.

L'enquête sur les indicateurs de transport urbain de l'ATC constitue l'un des rares moyens existants de déterminer la consommation énergétique dans les zones urbaines du Canada. Cette consommation est calculée à partir de données sur les ventes de carburants que rassemble un cabinet privé de recherche. Ces données sont achetées par l'ATC et rendent compte de la consommation énergétique des véhicules automobiles utilisés à des fins personnelles.

Entre 1991 et 2001, la consommation totale d'essence dans les 27 RMR visées par l'enquête est passée de 14,2 à 17,7 milliards de litres, soit une augmentation de 25 %. Cette tendance correspond à une augmentation de 11 % de la consommation d'essence par habitant depuis 1991, soit une situation fort inquiétante.

Les émissions de gaz à effet de serre (EGES) sont directement liées à la consommation énergétique. Compte tenu de l'engagement du Canada de réduire ses EGES de 6 % par rapport au niveau de 1990, et ce au cours de la période de 2008 à 2012, le fait que la consommation d'essence par habitant continue d'augmenter dans les zones urbaines soulève donc de

Évolution de la consommation annuelle de carburants par habitant, entre 1991 et 2001



Mise en garde – Dans le graphique sur la consommation annuelle de carburants, les hausses indiquées pour St. Catharines-Niagara, Windsor et Abbotsford pourraient être le fait des différences de prix des carburants entre le Canada et les États-Unis. Le carburant acheté à Abbotsford est en outre assujéti à la mise en œuvre d'une taxe municipale sur le carburant dans le district de la région métropolitaine de Vancouver.

Source des données : Kent Marketing

sérieuses préoccupations. Il reste encore beaucoup de travail à accomplir si le Canada souhaite atteindre l'objectif susmentionné. Au pays, le transport de

passagers et de marchandises compte pour environ 25 % de toutes les EGES et les transports urbains sont responsables d'une bonne partie de ces émissions.

LE COÛT DES TRANSPORTS...

Dépenses en transport

Les données réunies dans le cadre de la présente enquête indiquent que, par habitant, les zones urbaines de moyenne envergure dépensent annuellement environ 184 \$ pour les routes et 275 \$ pour les transports en commun. Néanmoins, près de 60 % des coûts des transports en commun sont recouverts par le biais des tarifs-passagers, de sorte que les coûts annuels nets de ces services de transport s'établissent à près de 165 \$ par habitant.

La plupart des zones urbaines demeurent largement tributaires de la perception des taxes foncières et des contributions des paliers supérieurs de gouvernement pour financer leur infrastructure de transport. Interrogées par le biais du questionnaire d'enquête, moins de 10 % des municipalités ont indiqué qu'elles faisaient appel à d'autres méthodes de financement, par exemple l'imposition de frais d'utilisation. Cette situation est largement le fruit de l'incapacité des municipalités de recourir à de telles sources de financement, à moins d'apporter des changements aux lois ou règlements visés.

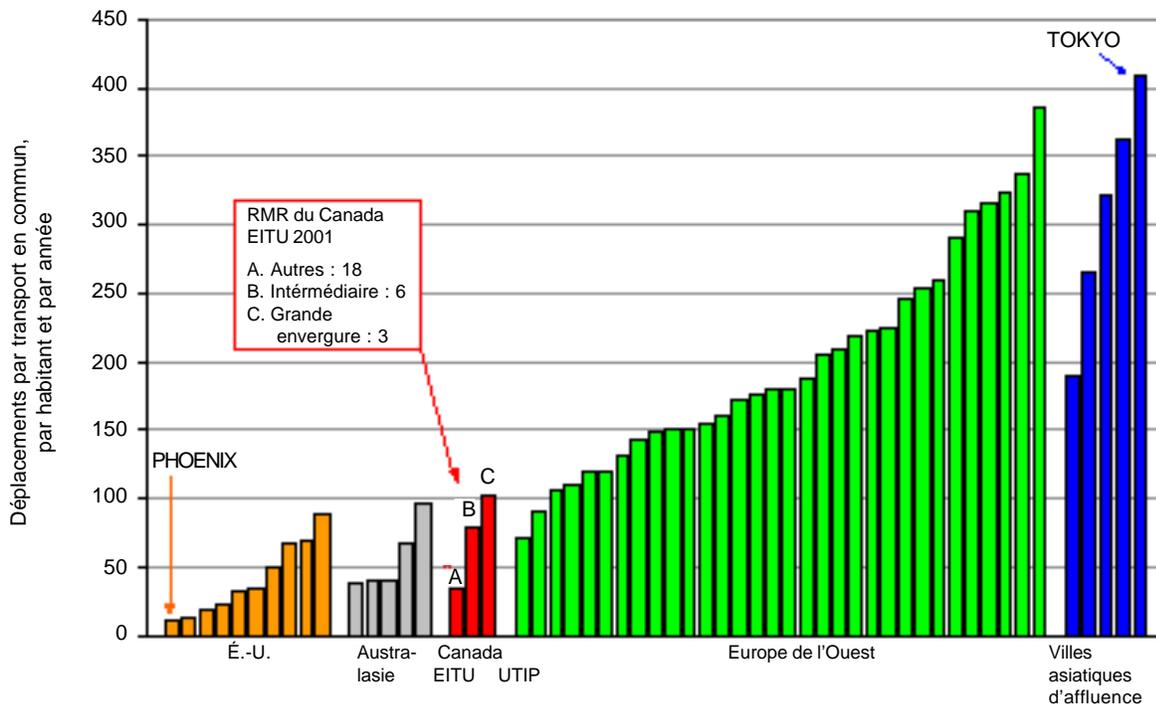
SITUATION DU CANADA...

Comparaisons internationales

À la lumière de renseignements tirés de la base de données *Millennial Cities*, base constituée par le biais d'une enquête menée en 1995 et publiée par l'Union internationale des transports publics (UITP)², de Bruxelles, la troisième EITU de l'ATC a notamment servi à comparer la situation du Canada à celle de 57 autres régions urbaines d'affluence.

Le graphique ci-après rend compte de la comparaison ainsi effectuée au regard des déplacements annuels par transport en commun et par habitant. Pour presque toutes les mesures comparatives de la durabilité des transports, le Canada surclasse légèrement les États-Unis, mais en règle générale, il se classe derrière la majorité des villes d'Europe de l'Ouest et des villes asiatiques d'affluence.

Déplacements annuels par transports en commun et par habitant



Conclusion

Les enquêtes sur les indicateurs de transport urbain effectuées par l'Association des transports du Canada ont permis de réunir de précieuses données à l'intention des décideurs des principales zones urbaines du pays. L'étude partielle ou intégrale de toutes les 27 principales régions urbaines facilite l'étalonnage du rendement dans les domaines d'enquête, en plus de fournir un moyen d'assurer le suivi des progrès réalisés dans le contexte des mesures promotionnelles d'instauration de transports plus durables. Les EITU permettent en définitive de brosser un tableau unique des principales facettes des tendances des transports au Canada.

Puisque les questions de transport gagnent en importance aux yeux des décideurs, les données des récentes et des futures enquêtes de l'ATC joueront un rôle de plus en plus prépondérant dans la détermination des domaines

où une évaluation des problèmes et des solutions s'impose. Les données rassemblées grâce aux EITU et à d'autres mesures du rendement peuvent aider à circonscrire les besoins et les méthodes de financement des transports.

Néanmoins, les lacunes au titre de la disponibilité, de la couverture géographique et de la portée des données, le manque d'uniformité des définitions entre les zones urbaines, de même que les contraintes de financement des futurs exercices de collecte de données sont autant de facteurs qui ne manqueront pas d'ajouter à la problématique de l'exécution de futures analyses comparatives ou encore d'analyses plus détaillées. Malgré la valeur des données réunies à ce jour, des ressources beaucoup plus considérables devront être affectées à l'appui de la mise à jour et de l'amélioration des activités de collecte de données dans les zones urbaines.

RENVOIS

- 1 Office de l'efficacité énergétique, Ressources naturelles Canada, Section des données et de l'analyse, Base de données complète sur la consommation d'énergie, www.oeec.nrcan.gc.ca.
- 2 Pour obtenir de l'information sur la façon d'acquies le rapport d'enquête de l'UITP ou d'y accéder, utilisez l'adresse suivante : <http://www.uitp.com/project/index4.htm>. Consultation, le 21 décembre 2003.

Remerciements et déni de responsabilité

L'enquête de l'ATC sur les indicateurs de transport urbain a été exécutée sous la supervision du Comité permanent de la planification des transports et de la recherche, le tout pour le compte du Conseil des transports urbains de l'Association. Le projet a été mis en œuvre sous l'autorité d'un comité directeur présidé par Don Stephens, ancien fonctionnaire de la Ville d'Ottawa et aujourd'hui membre du cabinet de consultants McCormick Rankin. Katherine Forster s'est acquittée des tâches de gestionnaire de projet pour le compte de l'ATC. Les administrations qui ont parrainé cette troisième EITU sont :

Transports Alberta
District de la région métropolitaine de Vancouver
Administration des transports de la
communauté urbaine de Vancouver
Transports Québec
Transports Ontario
Ressources naturelles Canada
Transports Canada

Le rapport de la troisième EITU et les rapports précédents sur le sujet ont été préparés par IBI Group, pour le compte de l'ATC. Le principal auteur des rapports et du présent *Dossier* est Brian Hollingworth, du cabinet IBI Group.

Bien que l'ATC et les auteurs se soient employés à s'assurer de l'exactitude de toute l'information contenue dans le présent *Dossier*, ils rejettent toute responsabilité quant aux erreurs ou aux omissions qui malgré tout auraient pu s'y glisser.

Pour obtenir davantage d'informations à propos des programmes de transports urbains, prière de communiquer avec Katarina Cvetkovic, Gestionnaire de programme.

Pour obtenir des copies additionnelles de ce *Dossier* (quantités limitées) ou pour en savoir davantage sur les publications de l'ATC, prière de communiquer avec les Services aux membres ou de consulter le site Web de l'ATC, à www.tac-atc.ca.

Pour faire l'acquisition des deux volumes du rapport de cette enquête, prière de consulter la bibliothèque en ligne de l'ATC ou de communiquer avec les bureaux de celle-ci.

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