

# **ANNEXE Z**









**Suivi des progrès réalisés par rapport à la Vision de l'ATC**

### Suivi des progrès réalisés par rapport à la Vision de l'ATC

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

Source : ATC, *Indicateurs de transports urbains*, p.58

### Suivi des progrès réalisés par rapport à la Vision de l'ATC (suite)

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

Source : ATC, Indicateurs de transports urbains, p.59