

N° 23-26-0001 au catalogue

Mobilité urbaine : Indicateurs de performance, Transports Canada

Date de diffusion : le 18 janvier 2021



Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

Canada

Comment obtenir d'autres renseignements

Pour toute demande de renseignements au sujet de ce produit ou sur l'ensemble des données et des services de Statistique Canada, visiter notre site Web à www.statcan.gc.ca.

Vous pouvez également communiquer avec nous par :

Courriel à STATCAN.infostats-infostats.STATCAN@canada.ca

Téléphone entre 8 h 30 et 16 h 30 du lundi au vendredi aux numéros suivants :

- | | |
|---|----------------|
| • Service de renseignements statistiques | 1-800-263-1136 |
| • Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants | 1-800-363-7629 |
| • Télécopieur | 1-514-283-9350 |

Programme des services de dépôt

- | | |
|-----------------------------|----------------|
| • Service de renseignements | 1-800-635-7943 |
| • Télécopieur | 1-800-565-7757 |

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle que les employés observent. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1-800-263-1136. Les normes de service sont aussi publiées sur le site www.statcan.gc.ca sous « Contactez-nous » > « [Normes de service à la clientèle](#) ».

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population du Canada, les entreprises, les administrations et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques exactes et actuelles.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre de l'Industrie 2021

Tous droits réservés. L'utilisation de la présente publication est assujettie aux modalités de l'[entente de licence ouverte](#) de Statistique Canada.

Une [version HTML](#) est aussi disponible.

This publication is also available in English.

Mobilité urbaine : Indicateurs de performance, Transports Canada

La mobilité urbaine fait référence à la capacité d'une personne à se déplacer au sein d'une ville. La congestion sur les artères routières d'une ville réduit la mobilité, ce qui non seulement dérange les individus eux-mêmes, mais affecte également l'activité économique. Bien que le temps accru passé dans les bouchons de circulation, la consommation excessive de carburant et les autres coûts reliés à la congestion peuvent être significatifs au Canada, l'impact global demeure inconnu. L'utilisation d'indicateurs clés pour évaluer la congestion, son coût et ses répercussions sur l'économie constitue la première étape vers la compréhension de l'ampleur du problème.

À cette fin, Transports Canada utilise maintenant un indicateur clé de la mobilité - l'indice de temps de déplacement, ou ITD – pour suivre la performance d'une série de corridors routiers commerciaux en milieu urbain à travers le Canada. En somme, l'ITD est le ratio entre le temps de déplacement réel et le temps de déplacement idéal, dit « à écoulement libre ». Parallèlement, l'ITD correspond au ratio entre la vitesse à écoulement libre et la vitesse réelle. L'indice de temps de déplacement est recommandé par l'Association des transports du Canada (ATC) et est utilisé par la Federal Highway Administration (FHWA) des États-Unis.

Corridors commerciaux urbains clés

Transports Canada et les ministères provinciaux des transports ont défini une série de corridors commerciaux urbains clés dans les plus grandes zones urbaines du Canada. L'accent est mis sur le temps de déplacement en semaine, au moment de la pointe du matin (de 6 h 00 à 9 h 59), mais également à la période de pointe de l'après-midi (de 15 h 00 à 18 h 59). À noter que les jours fériés n'ont pas été exclus de l'analyse. L'ITD est représenté par le moyen de cartes, de tableaux et de graphiques.

Temps de déplacement entre lien routier et corridor

Un corridor fait référence à une série de liens routiers variant en longueur entre approximativement 20 mètres et 2 kilomètres. Un lien routier fait référence à un segment spécifique de route, telle que la longueur d'un pâté de maisons entre deux intersections, ou le segment d'une autoroute entre deux bretelles d'accès. L'ITD peut être présenté au niveau du lien routier, avec une valeur associée à chaque lien pour un mois donné. Ce format permet de visualiser facilement les goulots d'étranglement sur un corridor choisi, et de voir comment l'indice varie sur le corridor durant un mois donné. Cependant, les valeurs associées aux liens routiers sont plus difficiles à comparer d'un mois à l'autre.

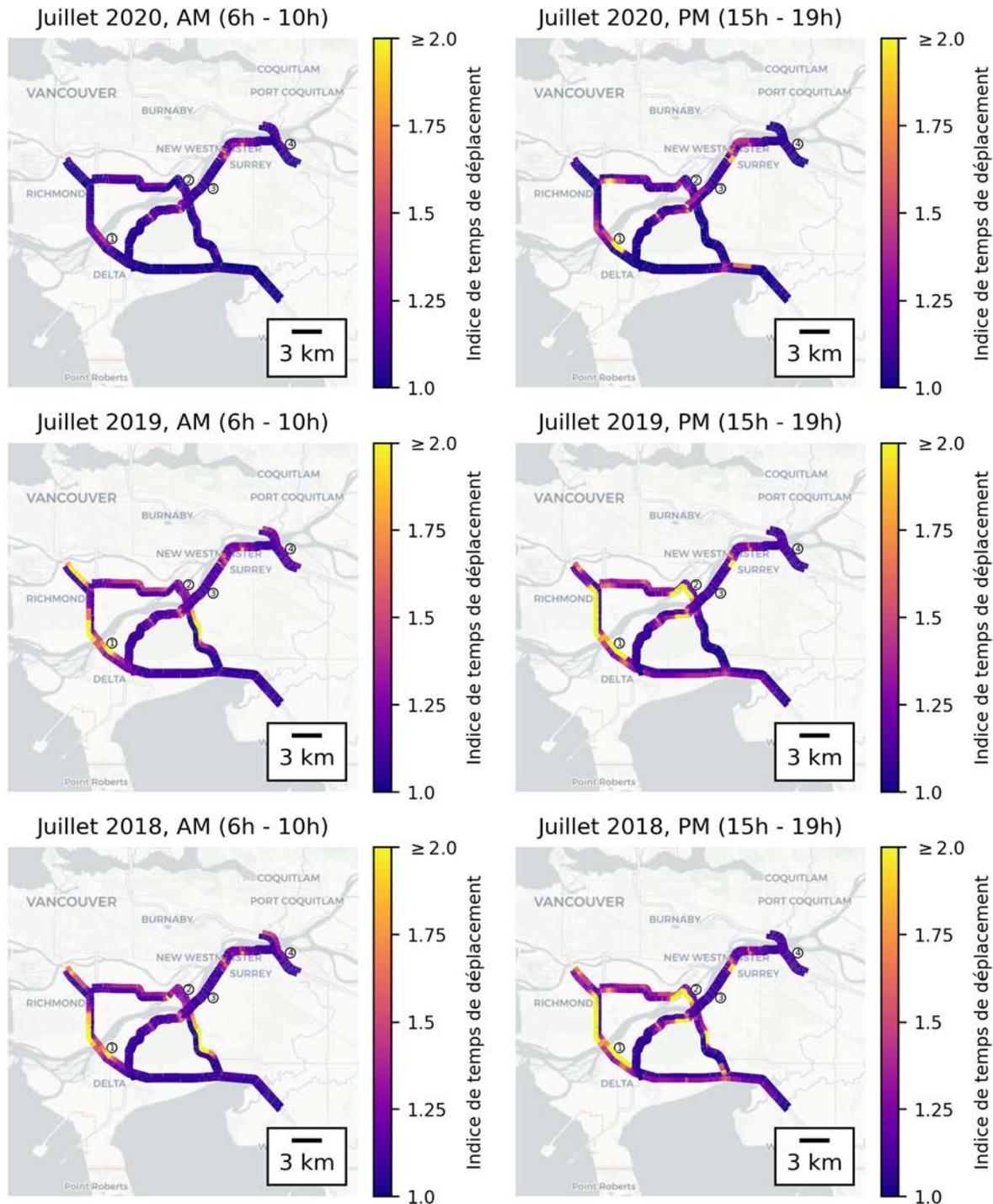
L'ITD peut également être présenté au niveau du corridor sous forme de tableaux ou de graphiques, mais pour une seule valeur par période de pointe et dans chaque direction. Pour calculer l'indice d'un corridor donné, les valeurs ITD des liens routiers le long de ce même corridor sont agrégées de manière à tenir compte du volume de circulation; par exemple, un lien routier plus long et sur lequel la circulation est plus intense contribue davantage à l'indice. Ainsi, une seule valeur d'ITD est calculée pour chaque période de pointe du matin et de l'après-midi par direction sur chaque corridor. Bien que cette valeur du corridor permette d'effectuer facilement des comparaisons d'un mois à l'autre, l'unique valeur pour chaque période de pointe fera passer sous silence les détails de la circulation le long de ce corridor, tels que la localisation des goulots d'étranglement, par exemple. Dans certains cas, la valeur agrégée se rapproche de 1,00, puisque l'effet des valeurs supérieures est annulé par les valeurs inférieures.

Produits

L'ITD est disponible en trois formats – cartes, tableaux et graphiques – chacun présentant ses avantages et ses limites. Les données utilisées pour calculer les indices sont fournies par HERE Technologies, une société qui compile des données détaillées de vitesse pour l'ensemble du réseau routier au Canada. Les données demeurent anonymes, puisque les vitesses sont agrégées par lien routier et par période, et disponibles à même la période de collecte.

Vancouver

Carte 1.1
Indice de temps de déplacement, lundi - vendredi, par période de pointe, juillet 2018, 2019 et 2020,
Vancouver, BC

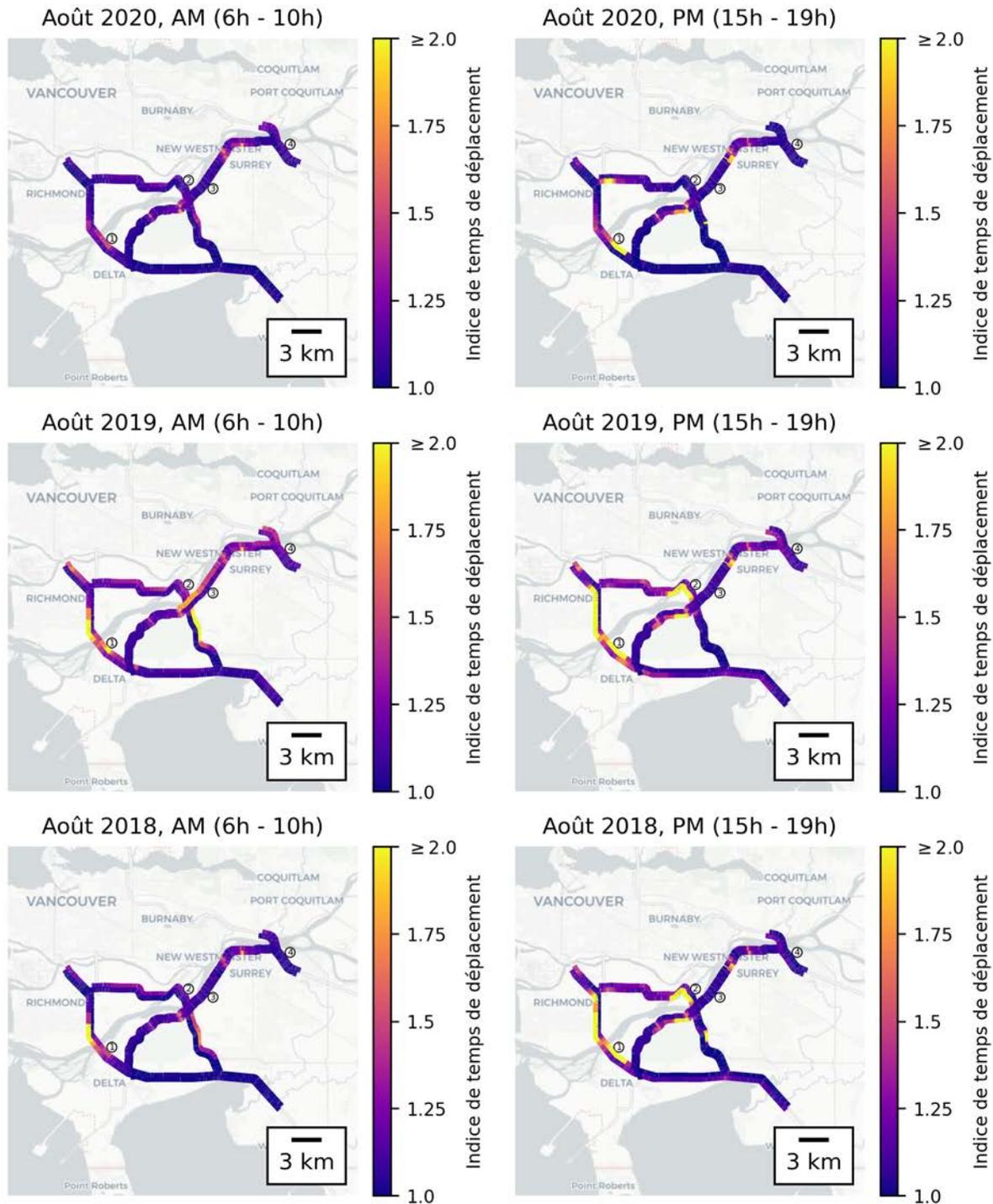


Notes : L'indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M. Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous « Open Database License CC BY-SA ».

Carte 1.2

Indice de temps de déplacement, lundi - vendredi, par période de pointe, août 2018, 2019 et 2020, Vancouver, BC

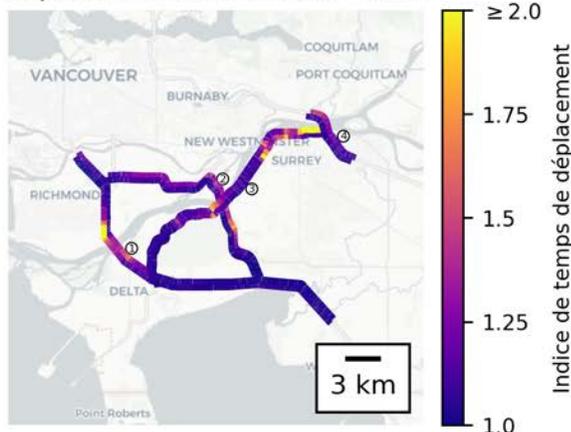


Notes : L'indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic.
Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M. Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous « Open Database License CC BY-SA ».

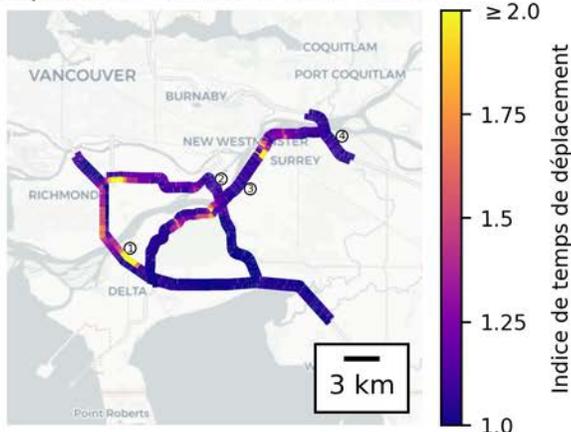
Carte 1.3

Indice de temps de déplacement, lundi - vendredi, par période de pointe, septembre 2018, 2019 et 2020, Vancouver, BC

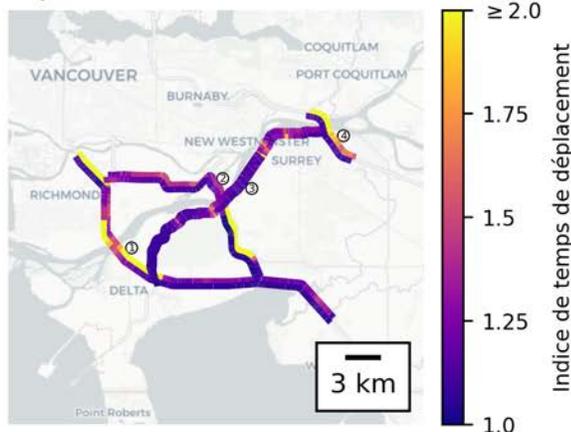
Septembre 2020, AM (6h - 10h)



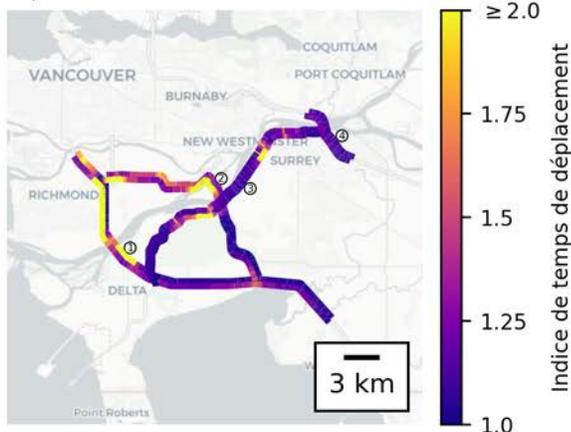
Septembre 2020, PM (15h - 19h)



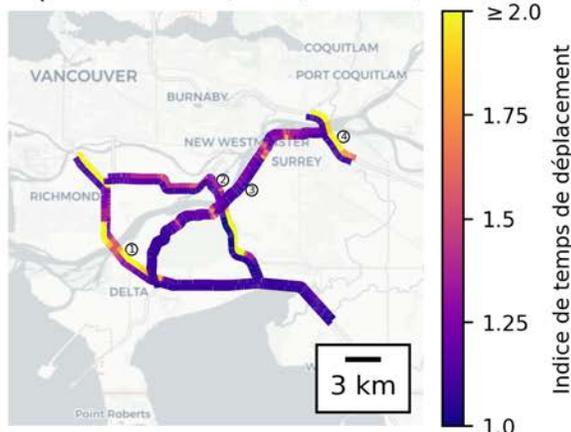
Septembre 2019, AM (6h - 10h)



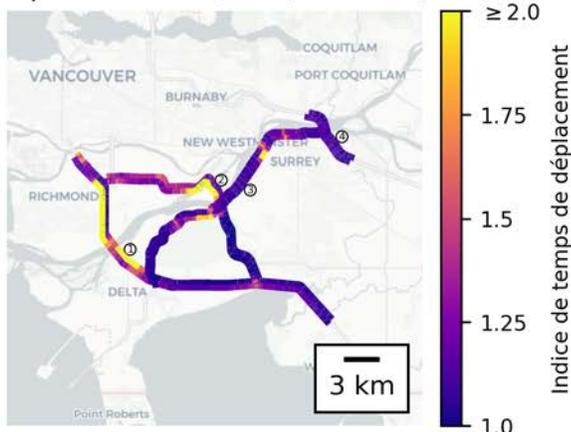
Septembre 2019, PM (15h - 19h)



Septembre 2018, AM (6h - 10h)



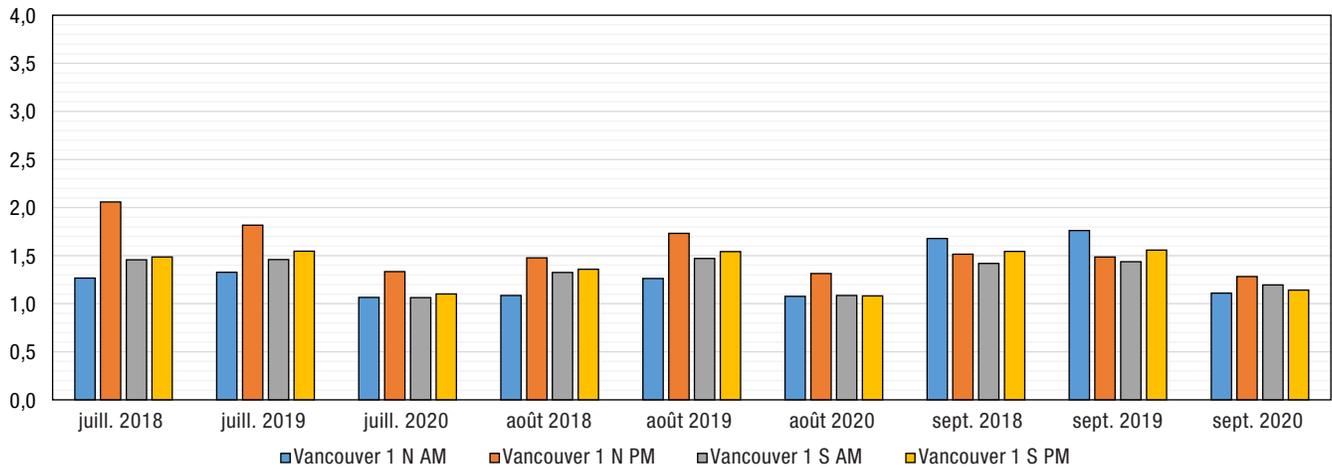
Septembre 2018, PM (15h - 19h)



Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic.
Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M. Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous « Open Database License CC BY-SA ».

Graphique 1.1
Indice de temps de déplacement (ITD) sur Vancouver 1, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement

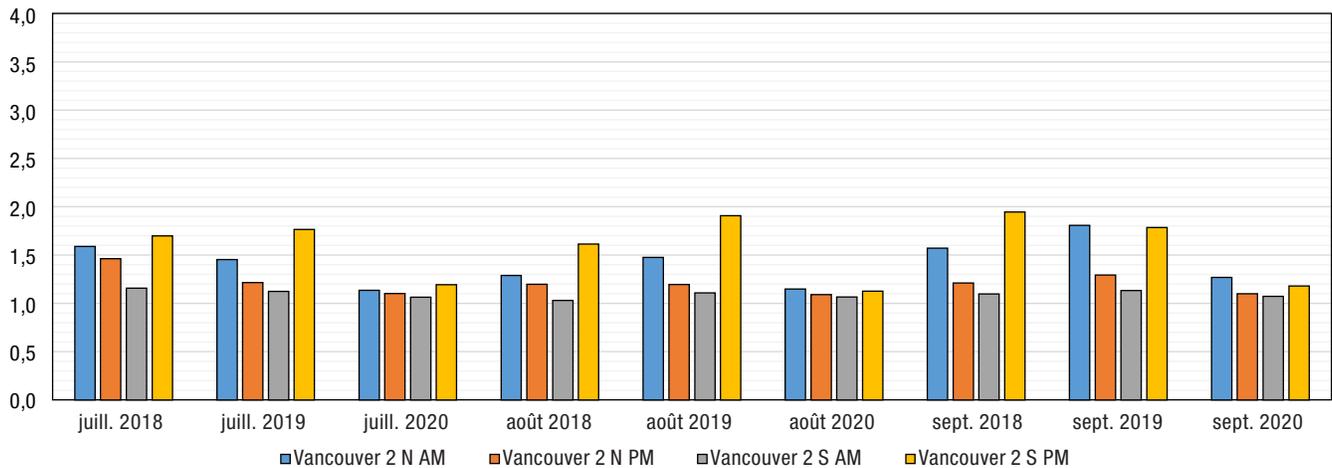


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Graphique 1.2
Indice de temps de déplacement (ITD) sur Vancouver 2, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement

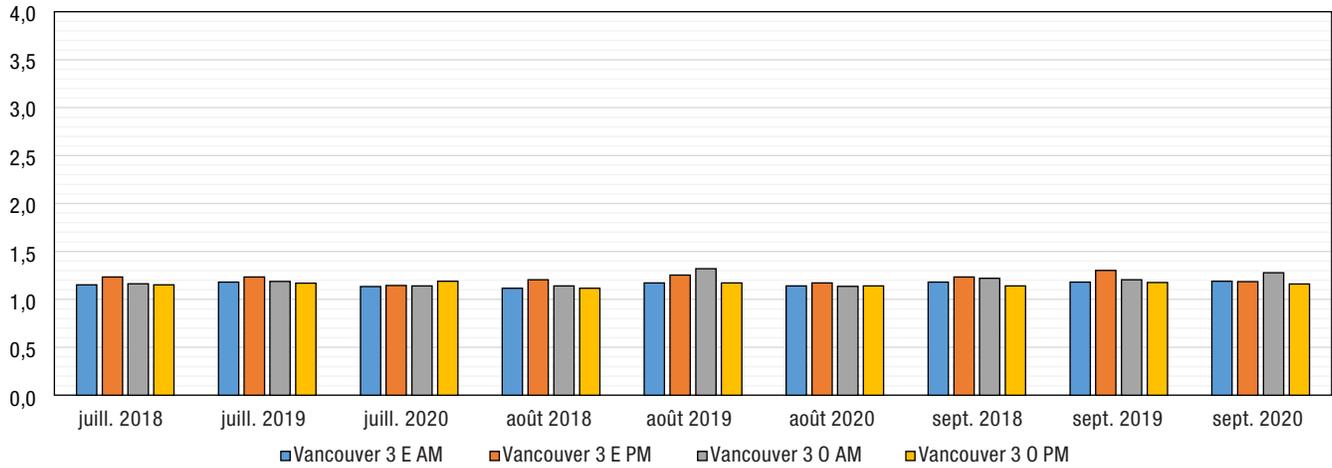


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Graphique 1.3 Indice de temps de déplacement (ITD) sur Vancouver 3, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement

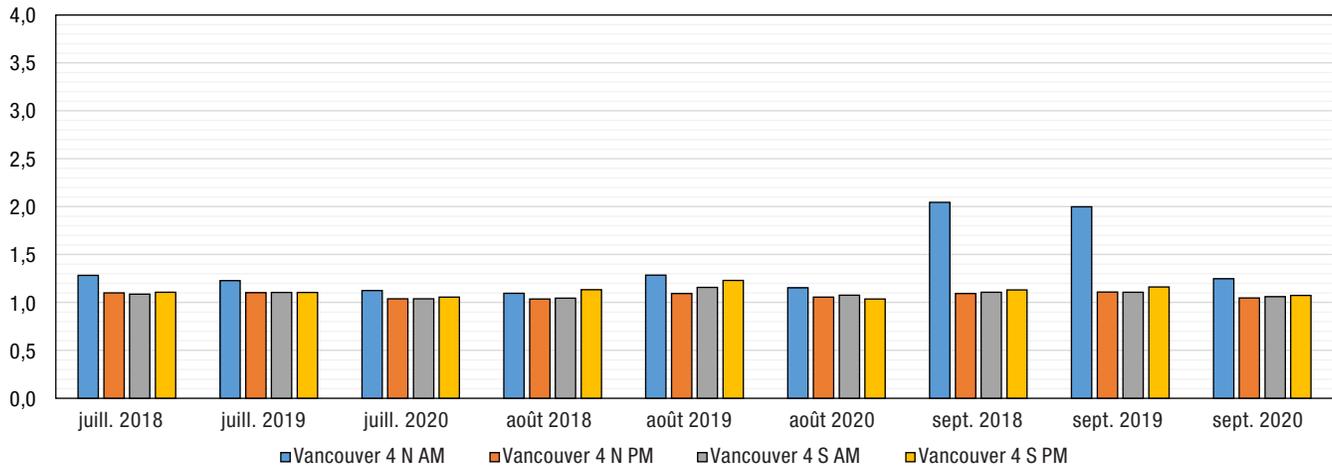


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Graphique 1.4 Indice de temps de déplacement (ITD) sur Vancouver 4, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement



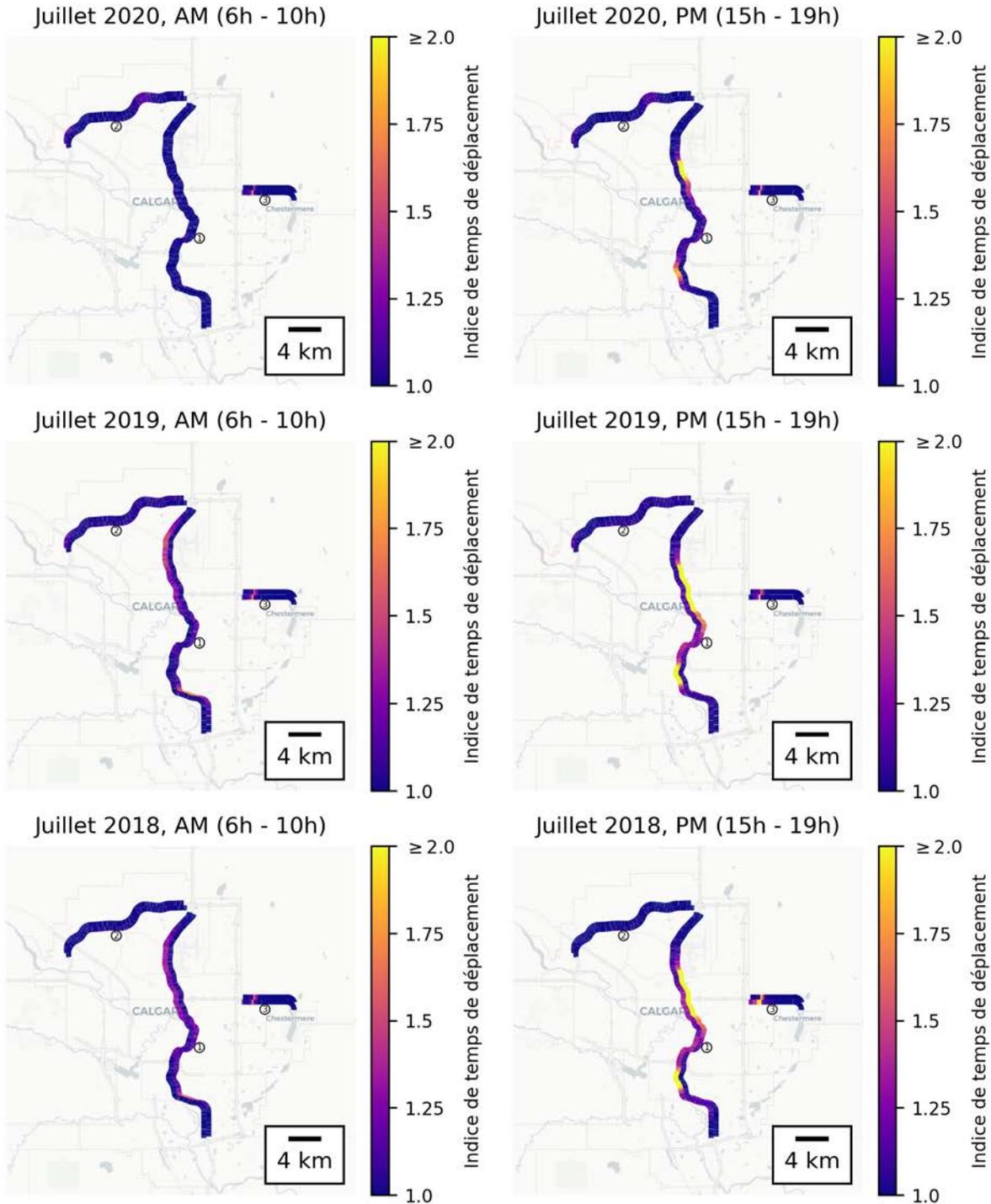
Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Calgary

Carte 2.1

Indice de temps de déplacement, lundi - vendredi, par période de pointe, juillet 2018, 2019 et 2020, Calgary, AB

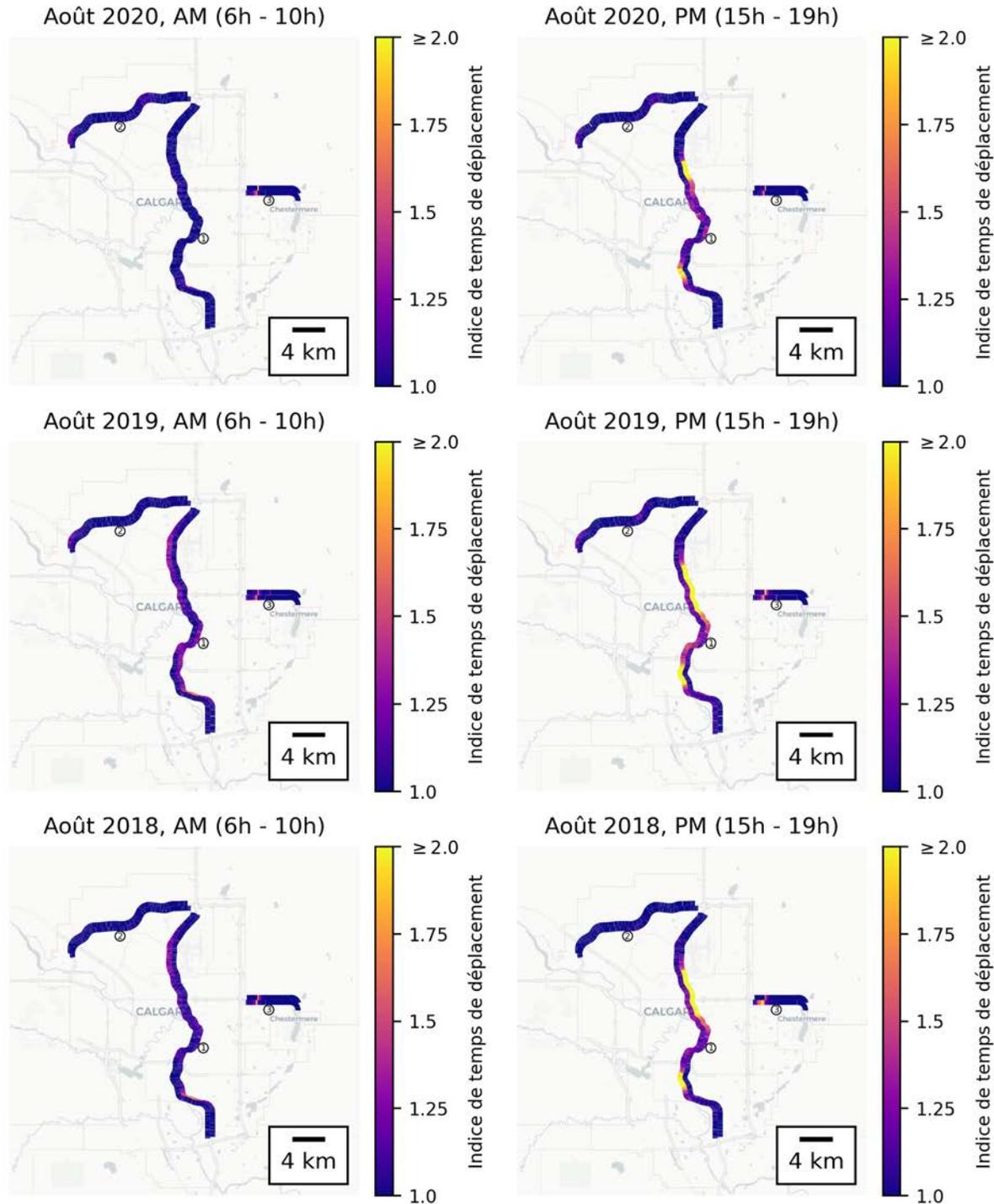


Notes : L'indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M. Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous « Open Database License CC BY-SA ».

Carte 2.2

Indice de temps de déplacement, lundi - vendredi, par période de pointe, août 2018, 2019 et 2020, Calgary, AB

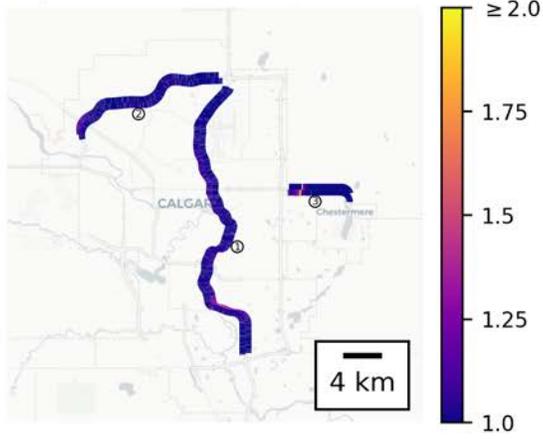


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic.
Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M. Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous « Open Database License CC BY-SA ».

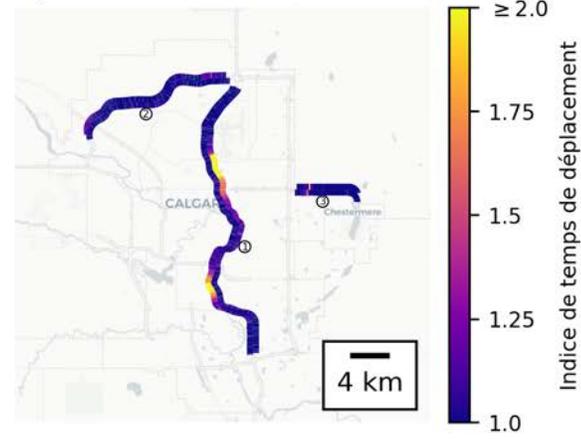
Carte 2.3

Indice de temps de déplacement, lundi - vendredi, par période de pointe, septembre 2018, 2019 et 2020, Calgary, AB

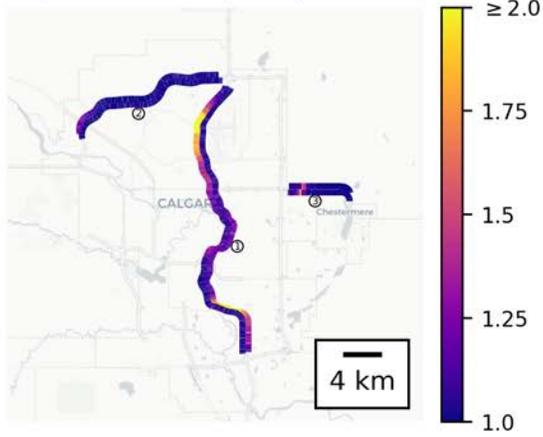
Septembre 2020, AM (6h - 10h)



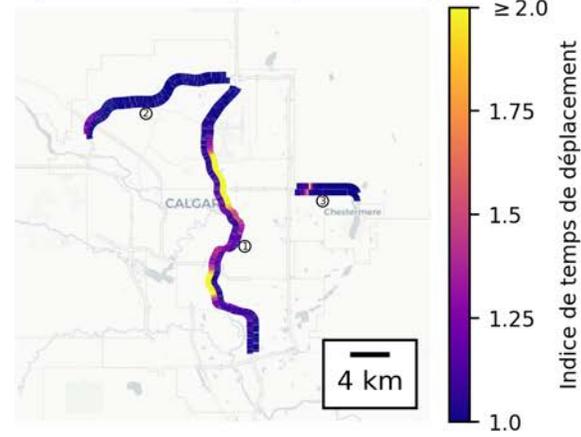
Septembre 2020, PM (15h - 19h)



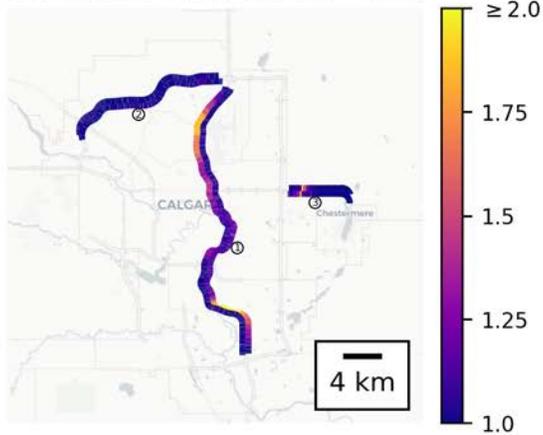
Septembre 2019, AM (6h - 10h)



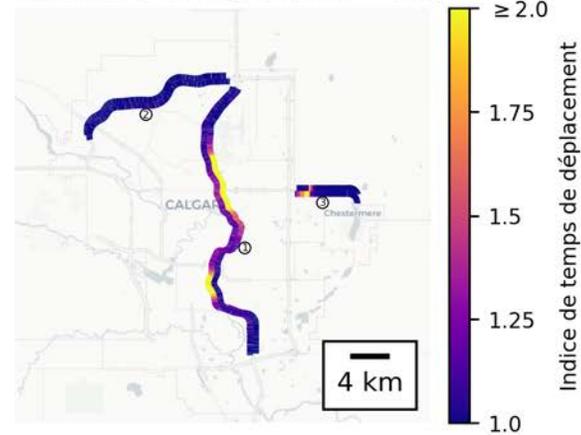
Septembre 2019, PM (15h - 19h)



Septembre 2018, AM (6h - 10h)



Septembre 2018, PM (15h - 19h)

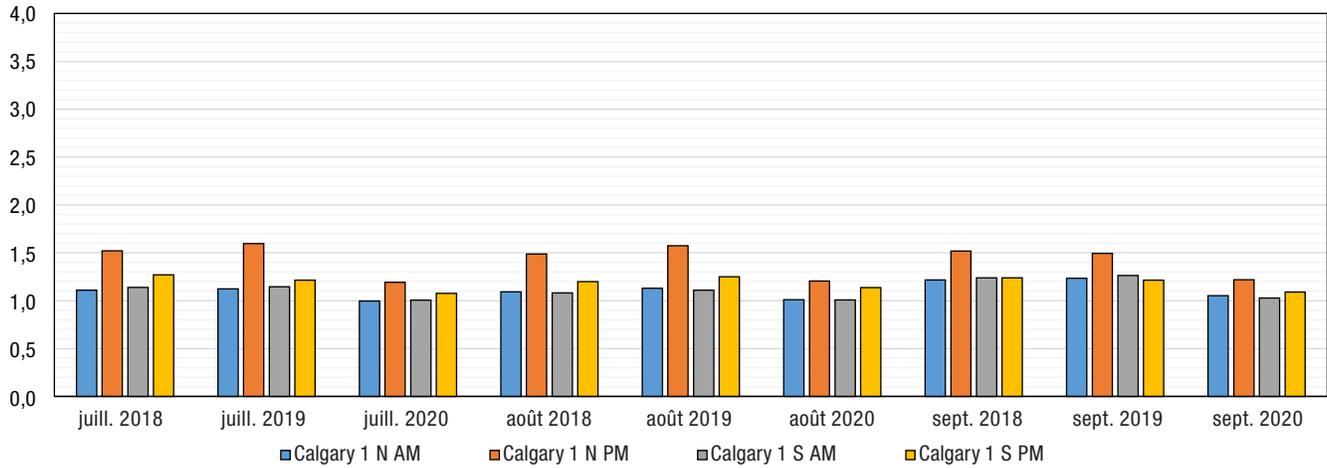


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M. Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous « Open Database License CC BY-SA ».

Graphique 2.1 Indice de temps de déplacement (ITD) sur Calgary 1, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement

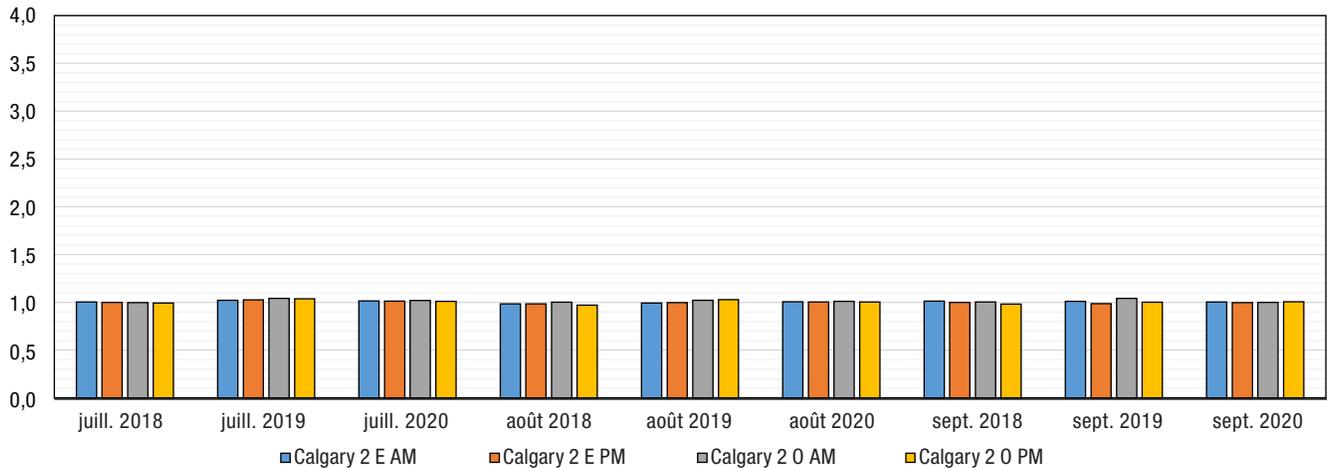


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Graphique 2.2 Indice de temps de déplacement (ITD) sur Calgary 2, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement

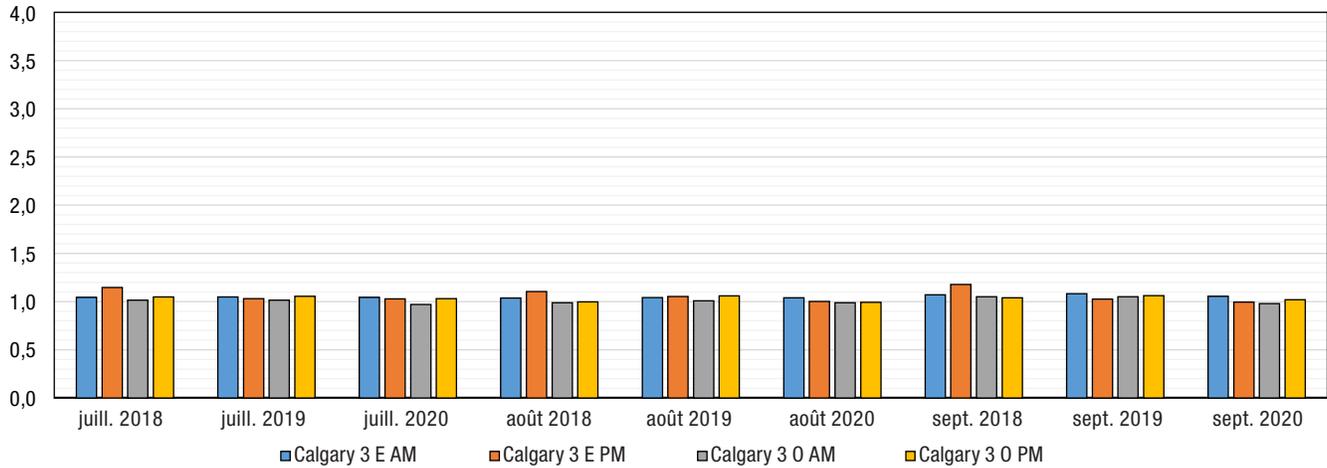


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Graphique 2.3
Indice de temps de déplacement (ITD) sur Calgary 3, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement



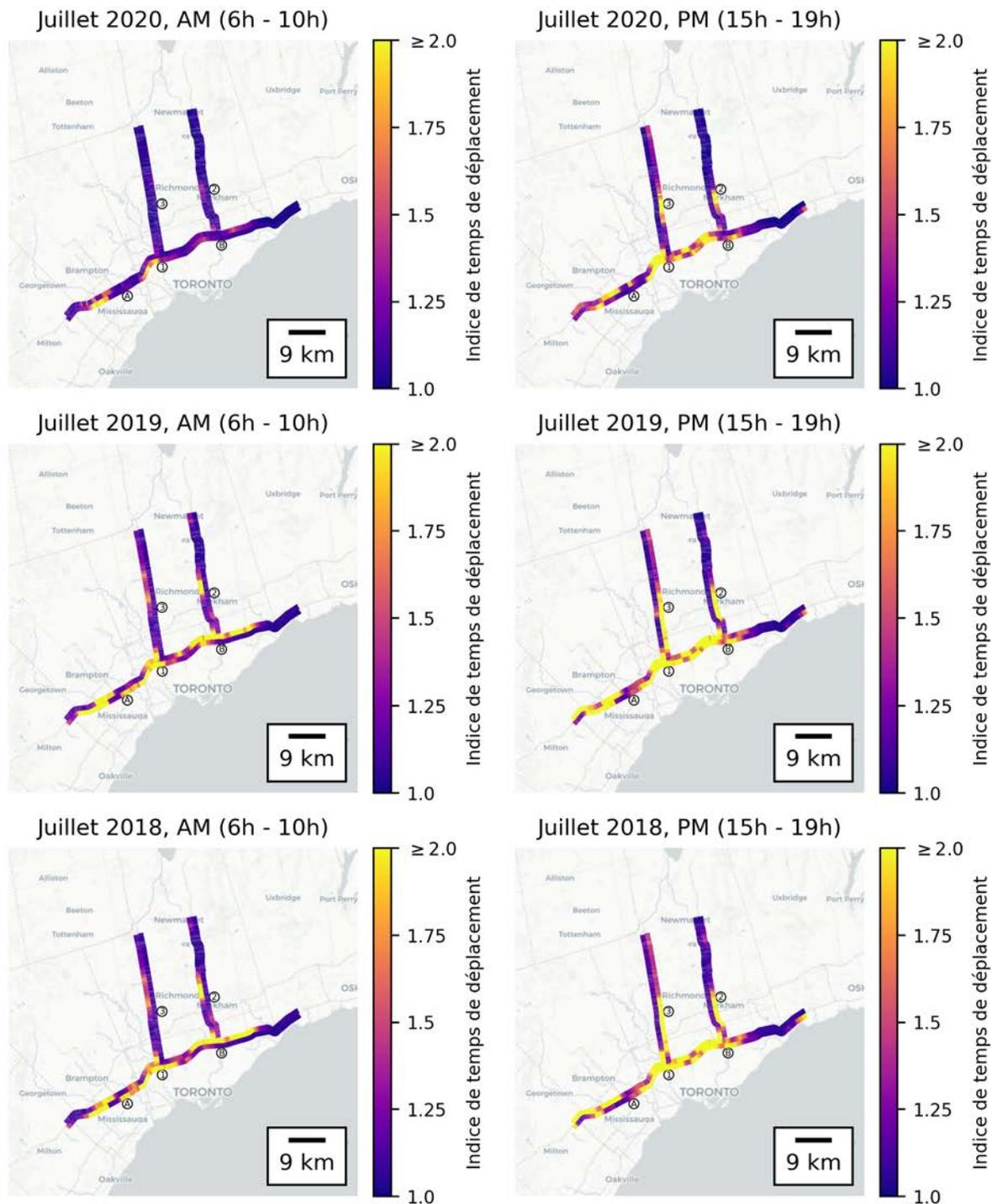
Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Toronto

Carte 3.1

Indice de temps de déplacement, lundi - vendredi, par période de pointe, juillet 2018, 2019 et 2020, Toronto, ON

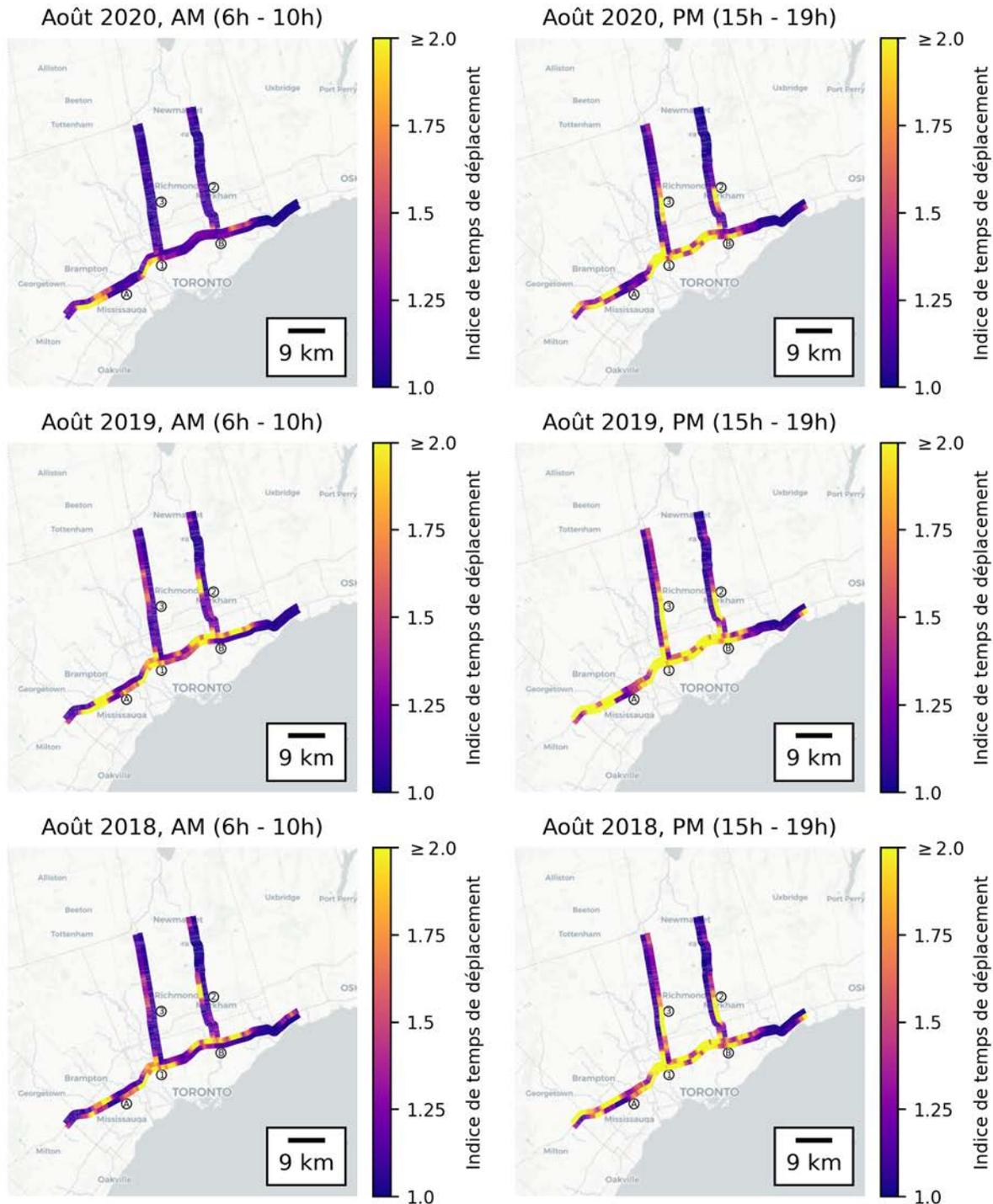


Notes : L'indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M. Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous « Open Database License CC BY-SA ».

Carte 3.2

Indice de temps de déplacement, lundi - vendredi, par période de pointe, août 2018, 2019 et 2020, Toronto, ON

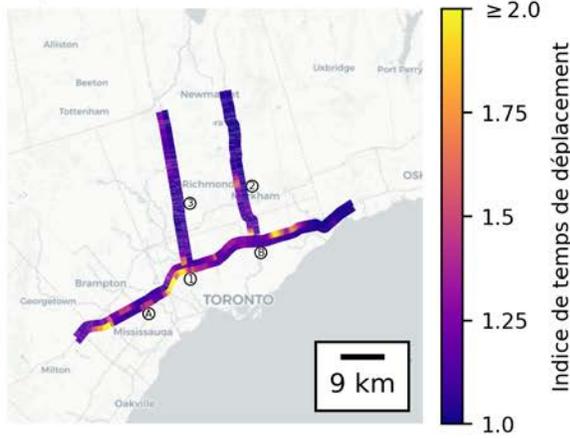


Notes : L'indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic.
Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M. Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous « Open Database License CC BY-SA ».

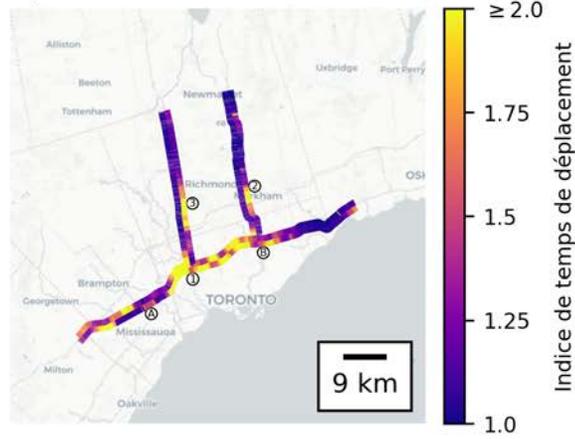
Carte 3.3

Indice de temps de déplacement, lundi - vendredi, par période de pointe, septembre 2018, 2019 et 2020, Toronto, ON

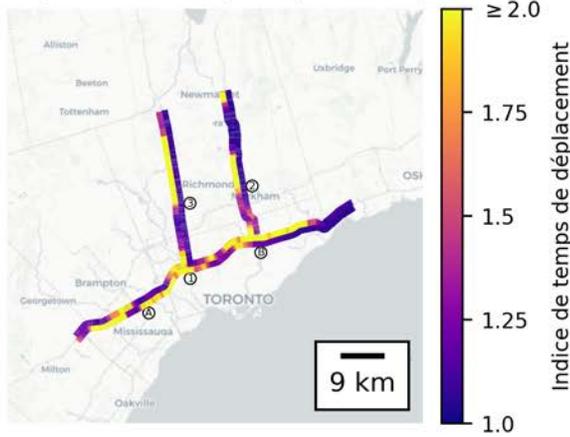
Septembre 2020, AM (6h - 10h)



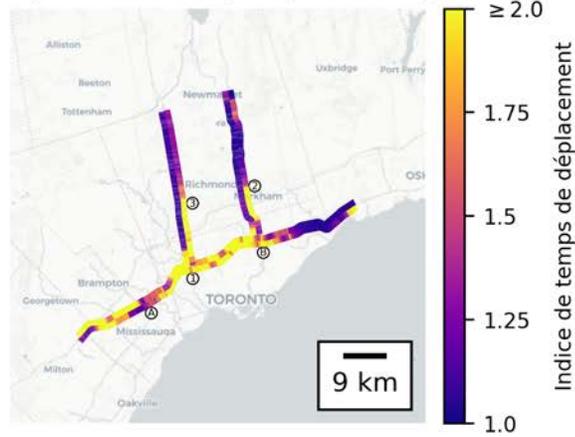
Septembre 2020, PM (15h - 19h)



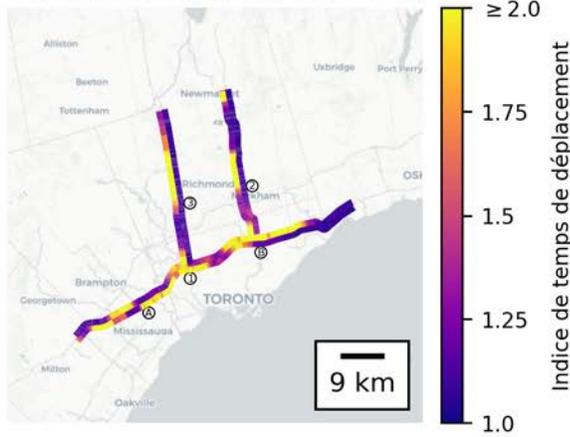
Septembre 2019, AM (6h - 10h)



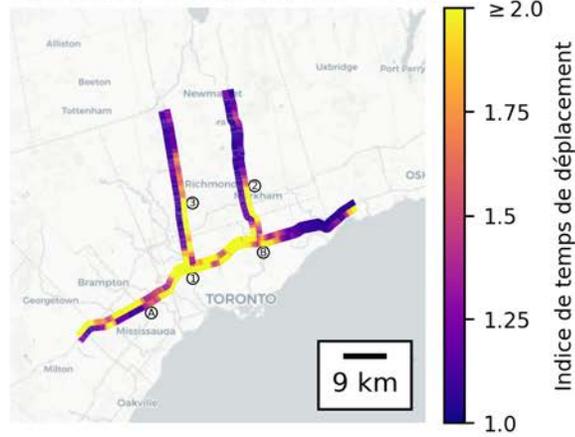
Septembre 2019, PM (15h - 19h)



Septembre 2018, AM (6h - 10h)



Septembre 2018, PM (15h - 19h)

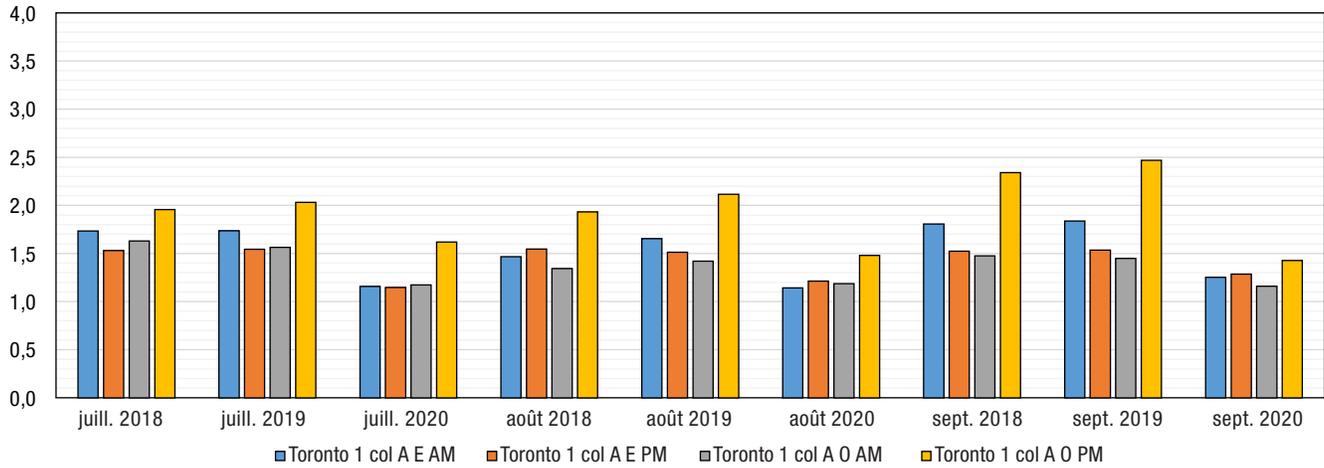


Notes : L'indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M. Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous « Open Database License CC BY-SA ».

Graphique 3.1 Indice de temps de déplacement (ITD) sur Toronto 1 col A, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement

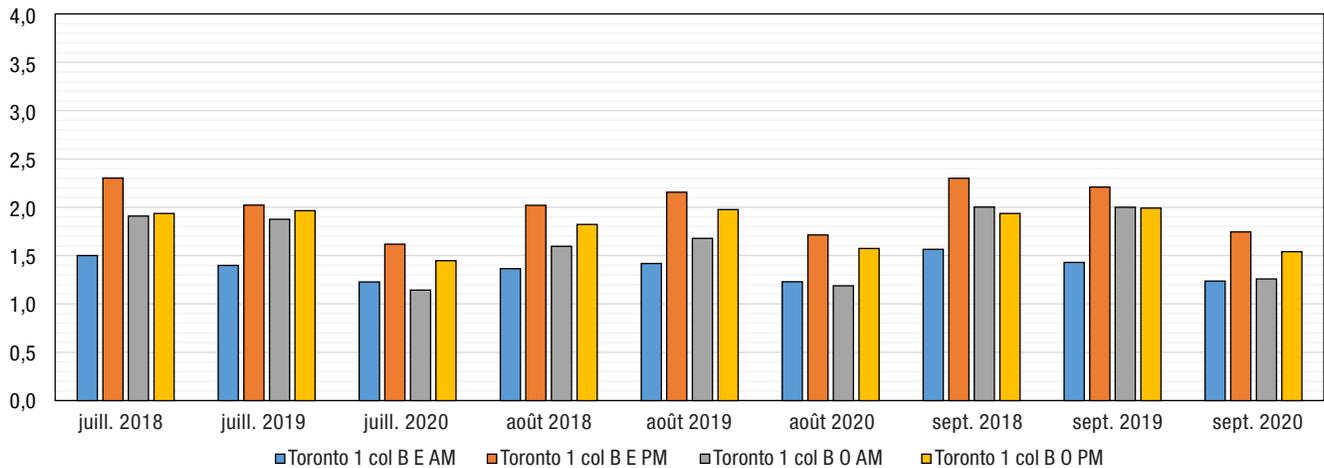


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Graphique 3.2 Indice de temps de déplacement (ITD) sur Toronto 1 col B, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement

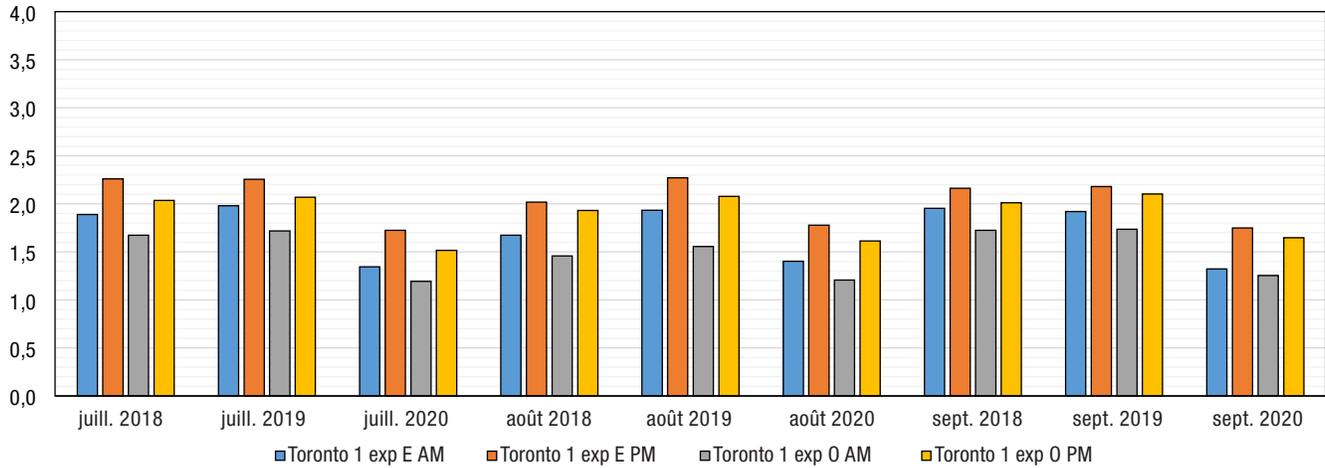


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Graphique 3.3 Indice de temps de déplacement (ITD) sur Toronto 1 exp, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement

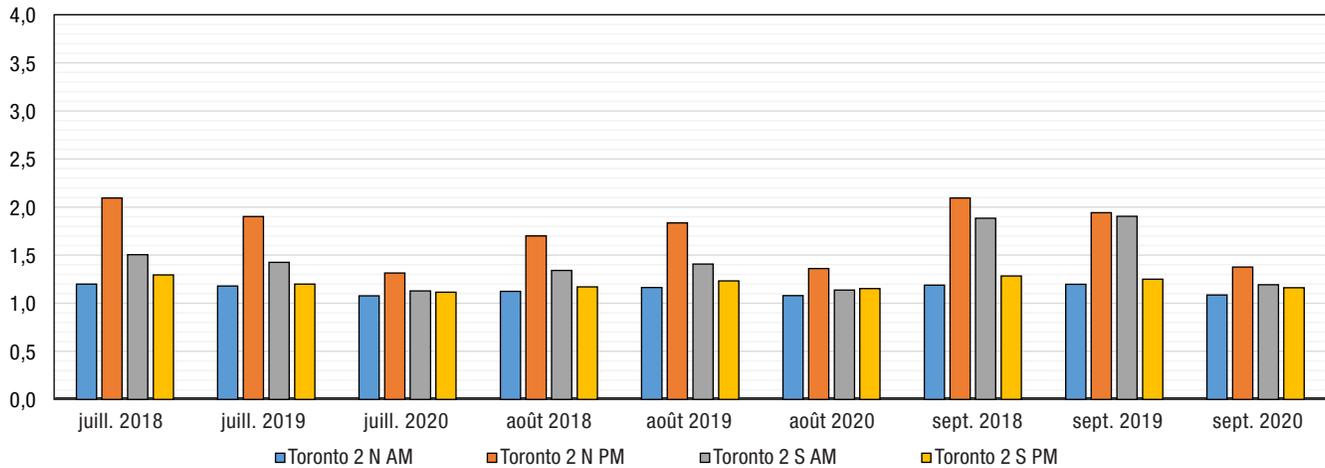


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Graphique 3.4 Indice de temps de déplacement (ITD) sur Toronto 2, juillet à septembre 2018-2020

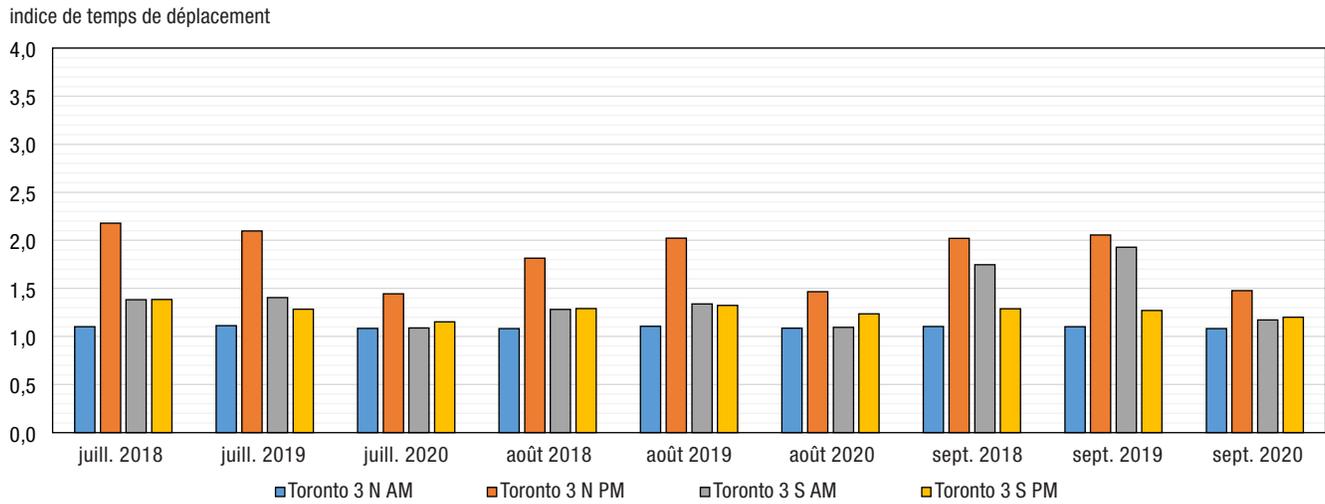
indice de temps de déplacement



Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Graphique 3.5
Indice de temps de déplacement (ITD) sur Toronto 3, juillet à septembre 2018-2020

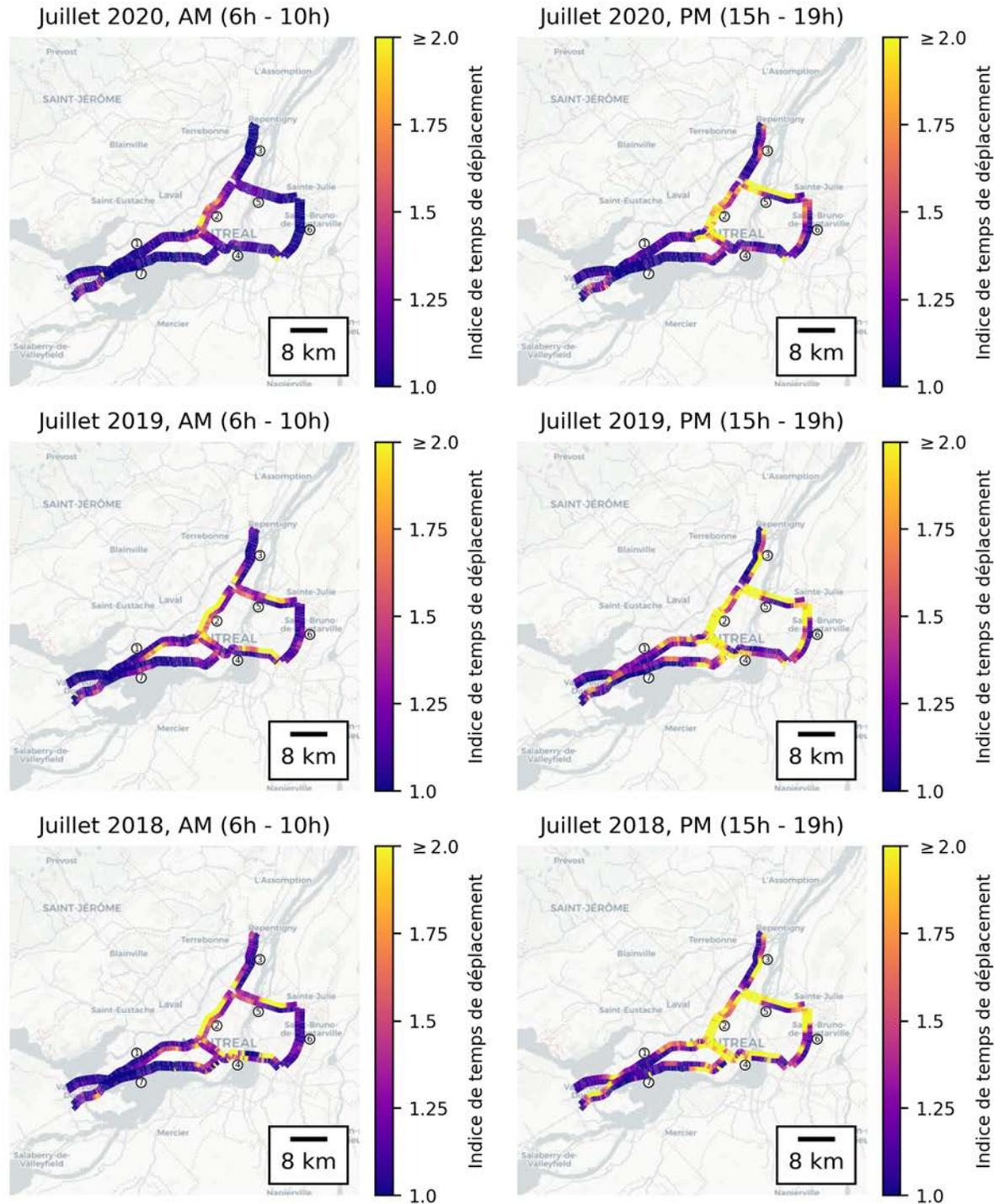


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Montréal

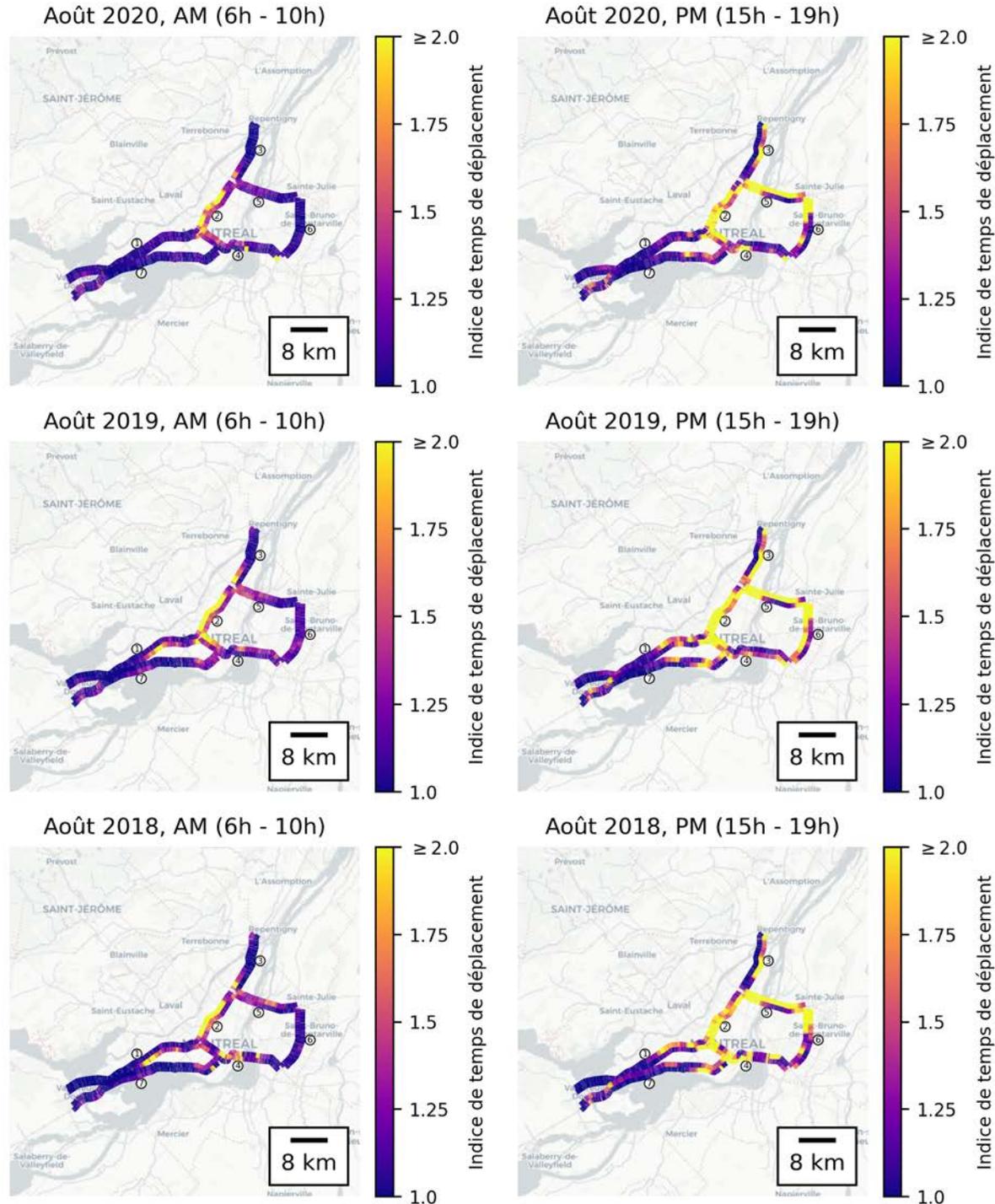
Carte 4.1
Indice de temps de déplacement, lundi - vendredi, par période de pointe, juillet 2018, 2019 et 2020,
Montréal, QC



Notes : L'indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic.
Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M. Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous « Open Database License CC BY-SA ».

Carte 4.2

Indice de temps de déplacement, lundi - vendredi, par période de pointe, août 2018, 2019 et 2020, Montréal, QC

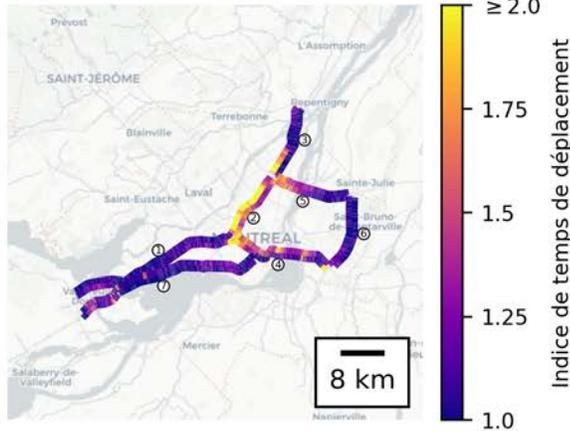


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic.
Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M. Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous « Open Database License CC BY-SA ».

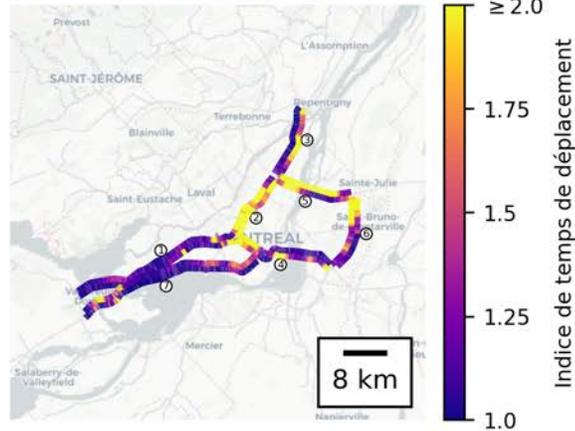
Carte 4.3

Indice de temps de déplacement, lundi - vendredi, par période de pointe, septembre 2018, 2019 et 2020, Montréal, QC

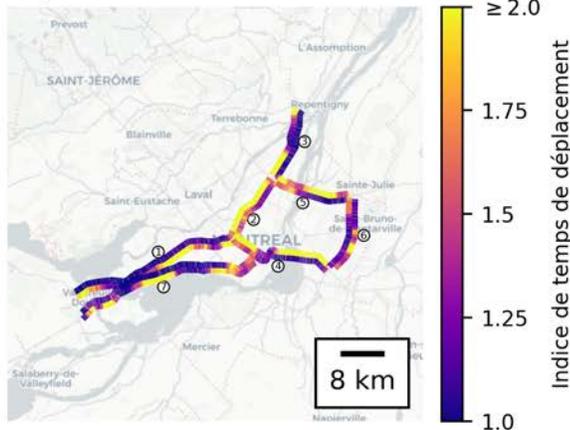
Septembre 2020, AM (6h - 10h)



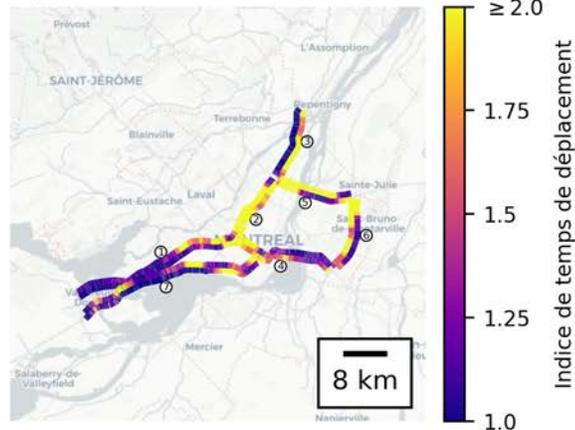
Septembre 2020, PM (15h - 19h)



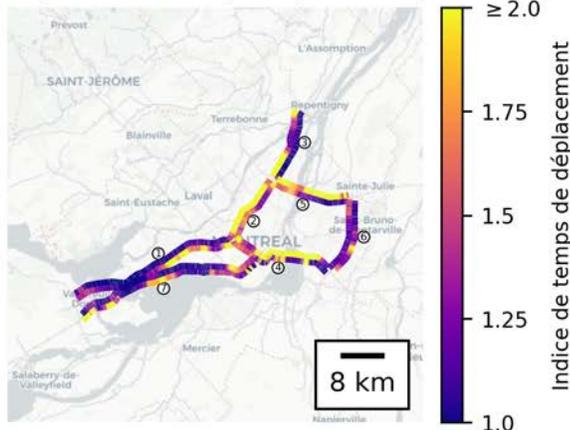
Septembre 2019, AM (6h - 10h)



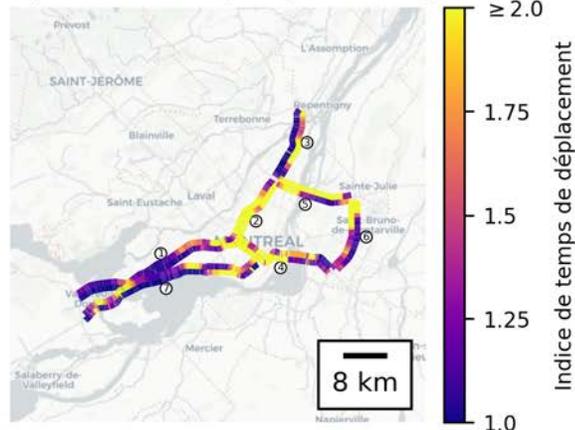
Septembre 2019, PM (15h - 19h)



Septembre 2018, AM (6h - 10h)



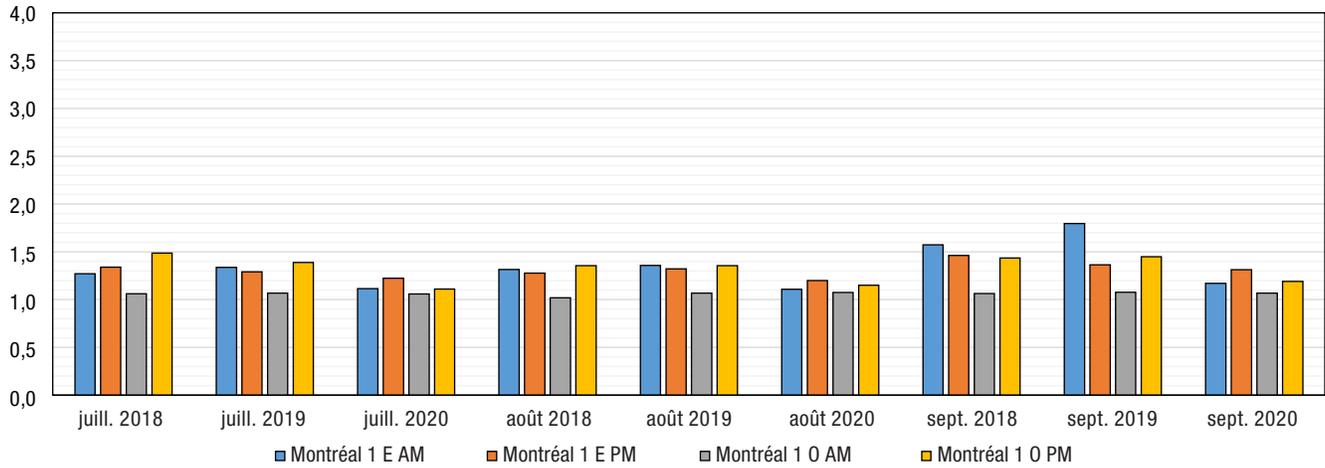
Septembre 2018, PM (15h - 19h)



Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic.
Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M. Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous « Open Database License CC BY-SA ».

Graphique 4.1
Indice de temps de déplacement (ITD) sur Montréal 1, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement

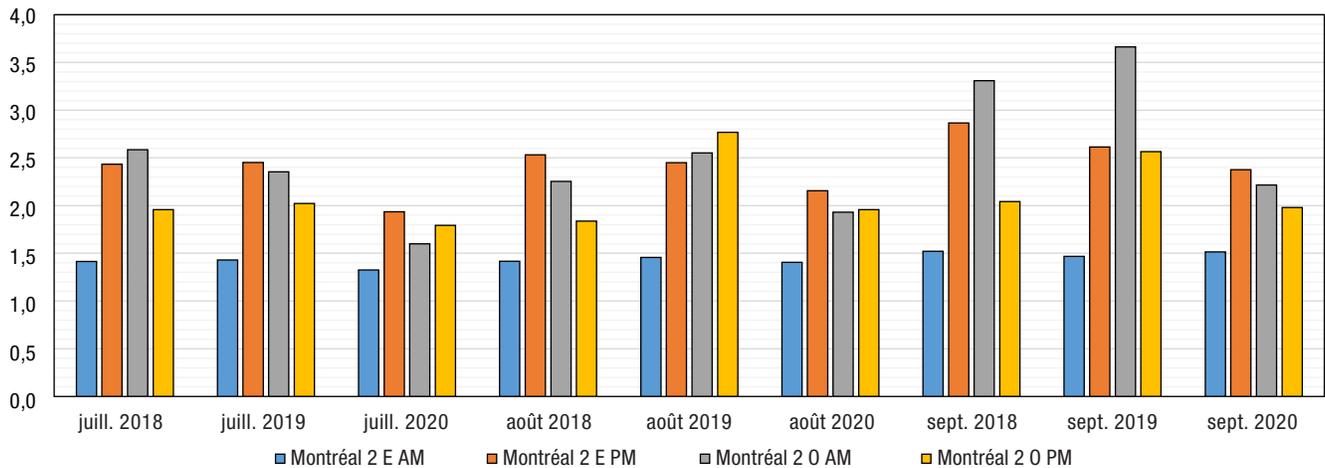


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Graphique 4.2
Indice de temps de déplacement (ITD) sur Montréal 2, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement

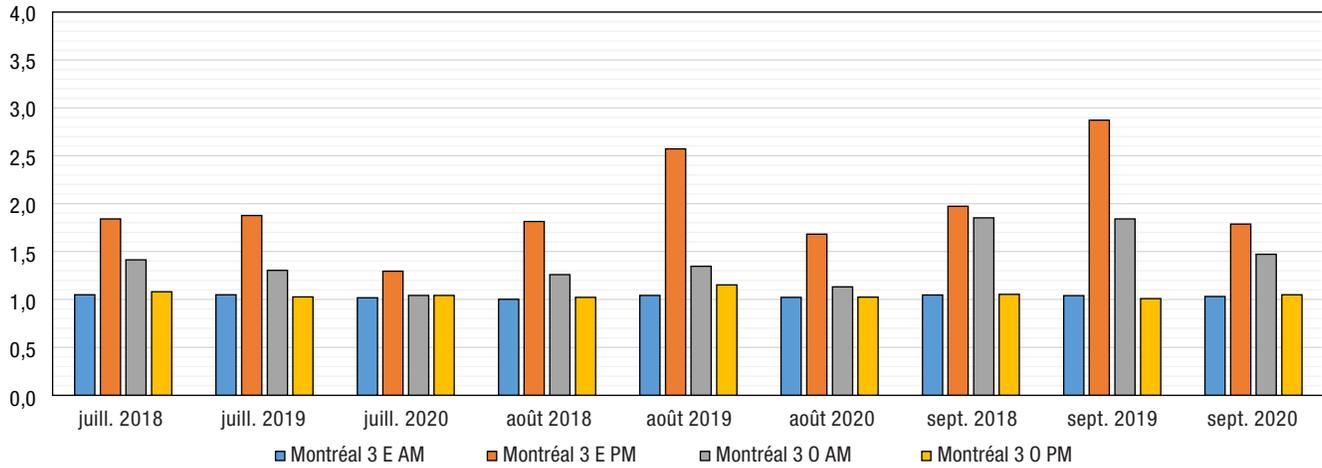


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Graphique 4.3 Indice de temps de déplacement (ITD) sur Montréal 3, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement

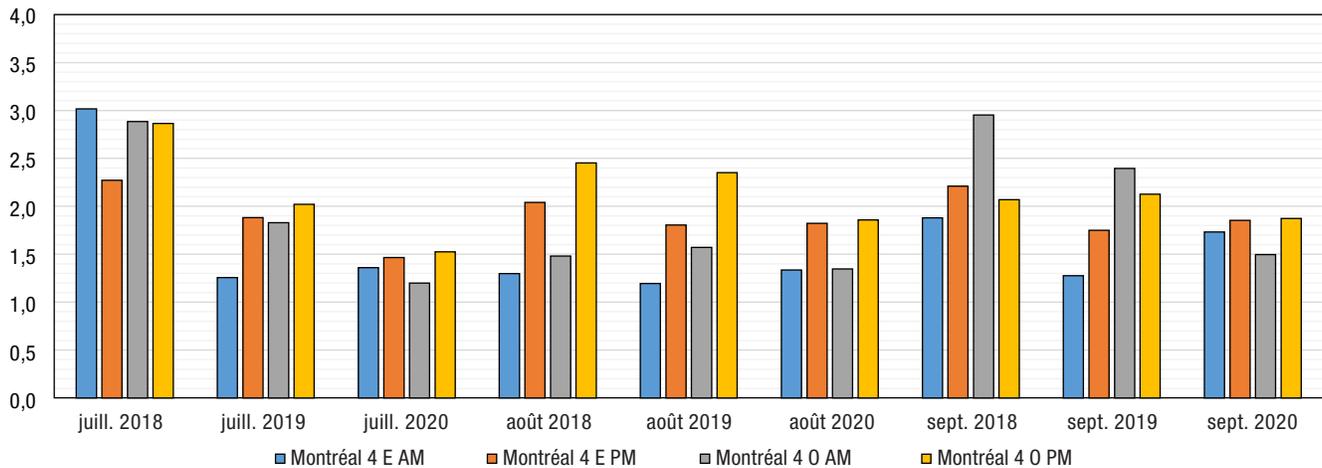


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Graphique 4.4 Indice de temps de déplacement (ITD) sur Montréal 4, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement

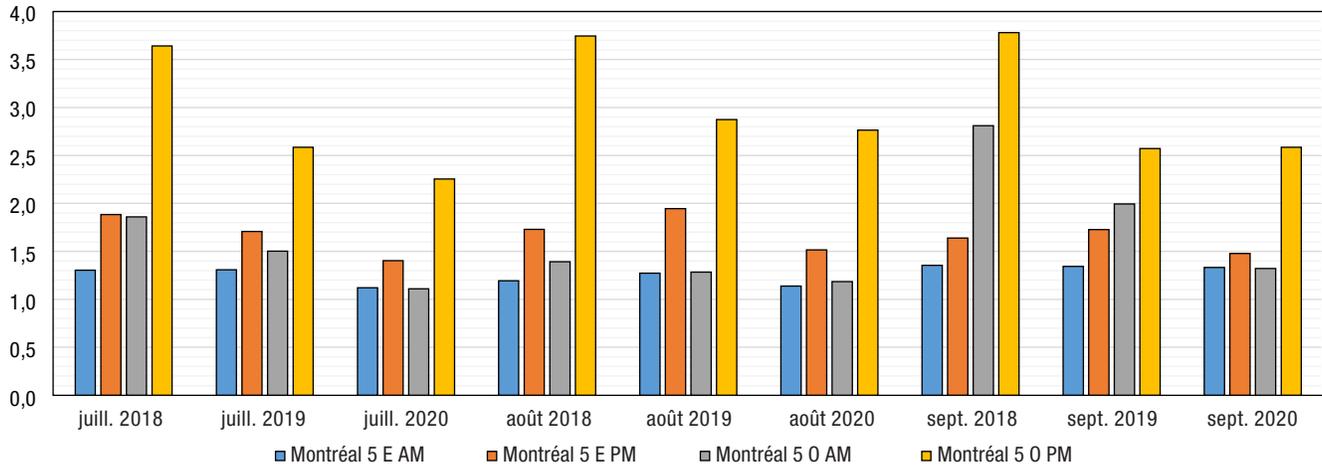


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Graphique 4.5 Indice de temps de déplacement (ITD) sur Montréal 5, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement

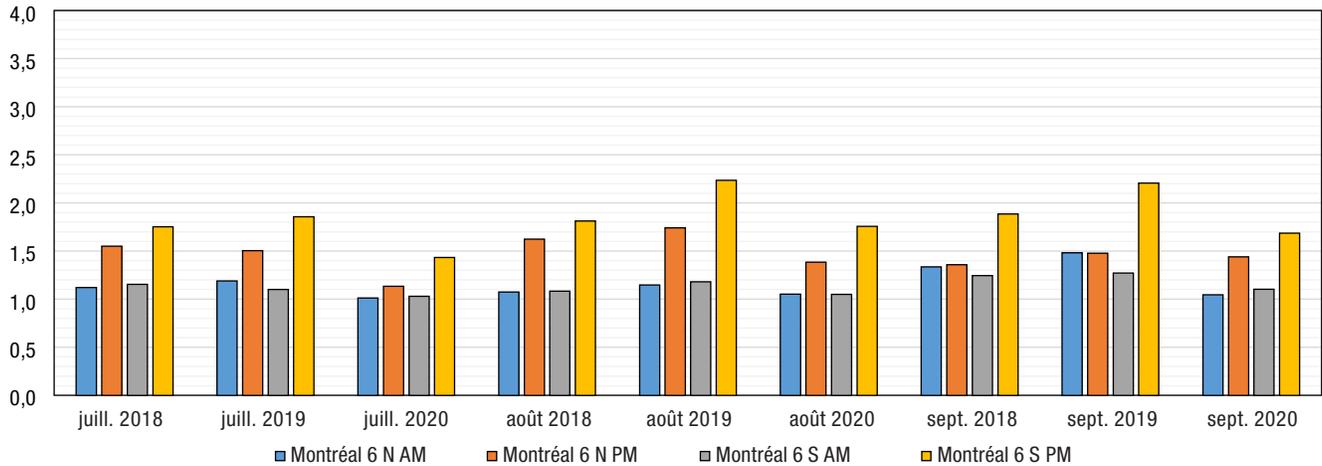


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Graphique 4.6 Indice de temps de déplacement (ITD) sur Montréal 6, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement

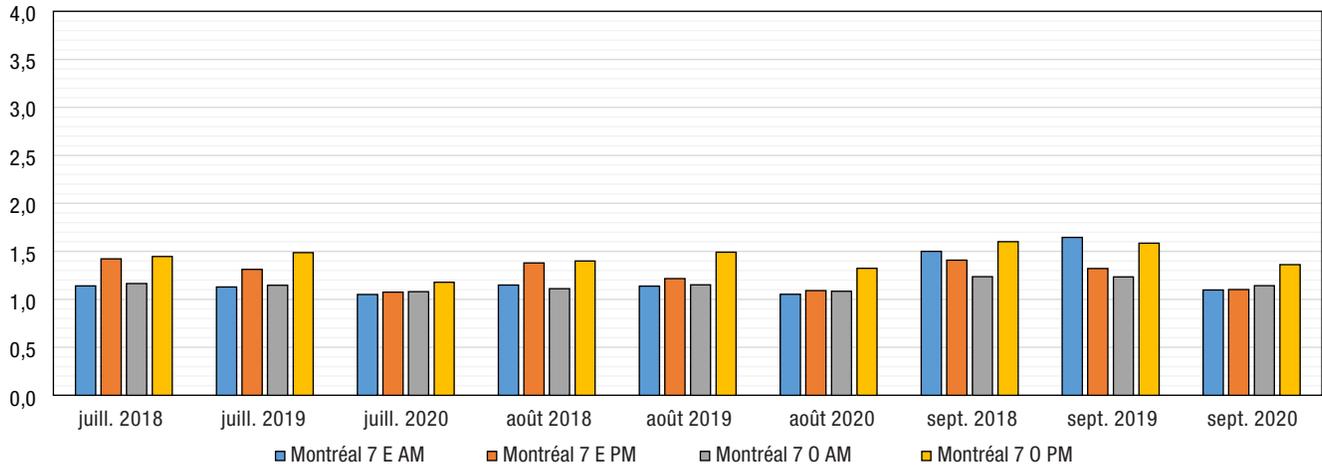


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Graphique 4.7
Indice de temps de déplacement (ITD) sur Montréal 7, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement



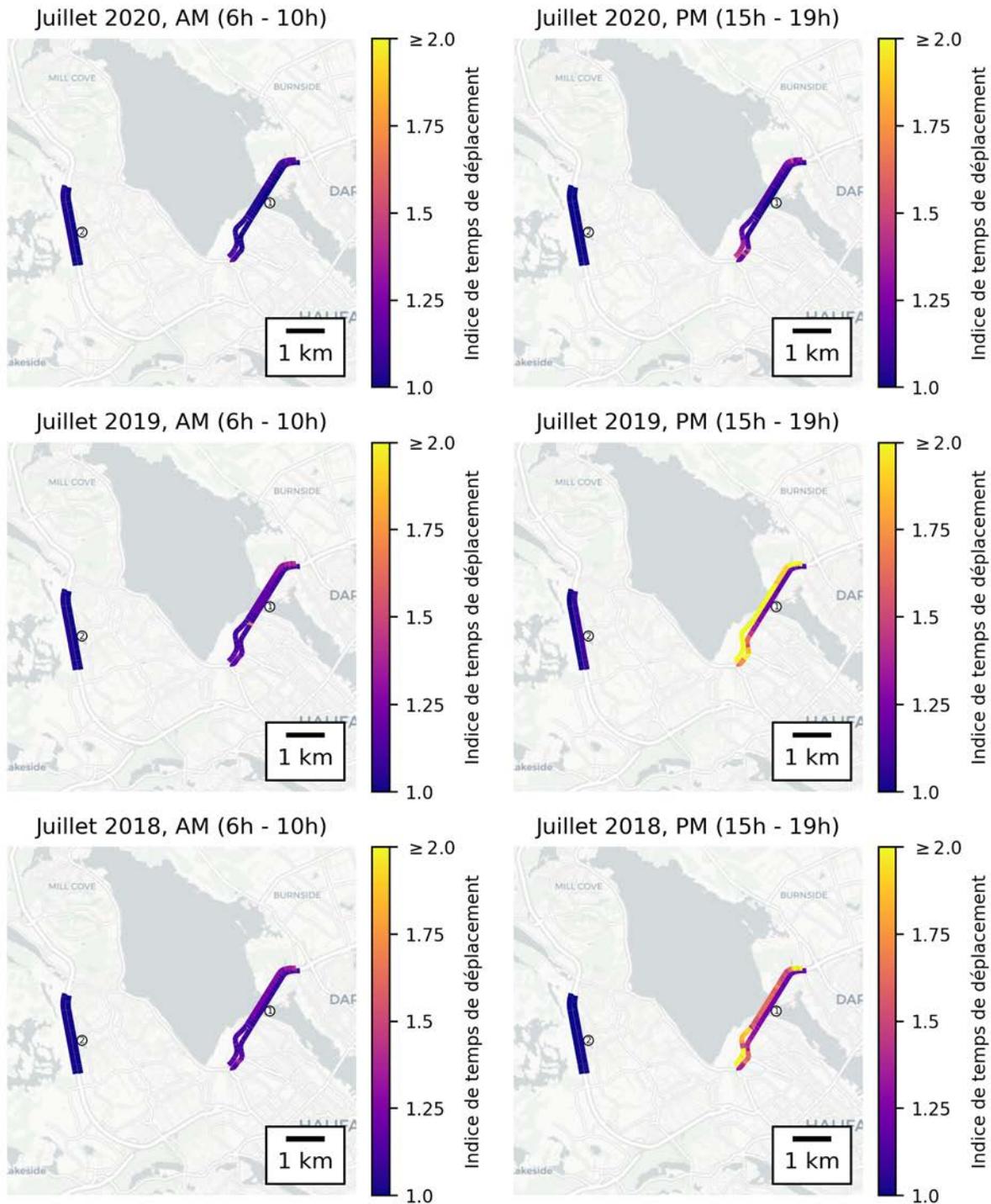
Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Halifax

Carte 5.1

Indice de temps de déplacement, lundi - vendredi, par période de pointe, juillet 2018, 2019 et 2020, Halifax, NS

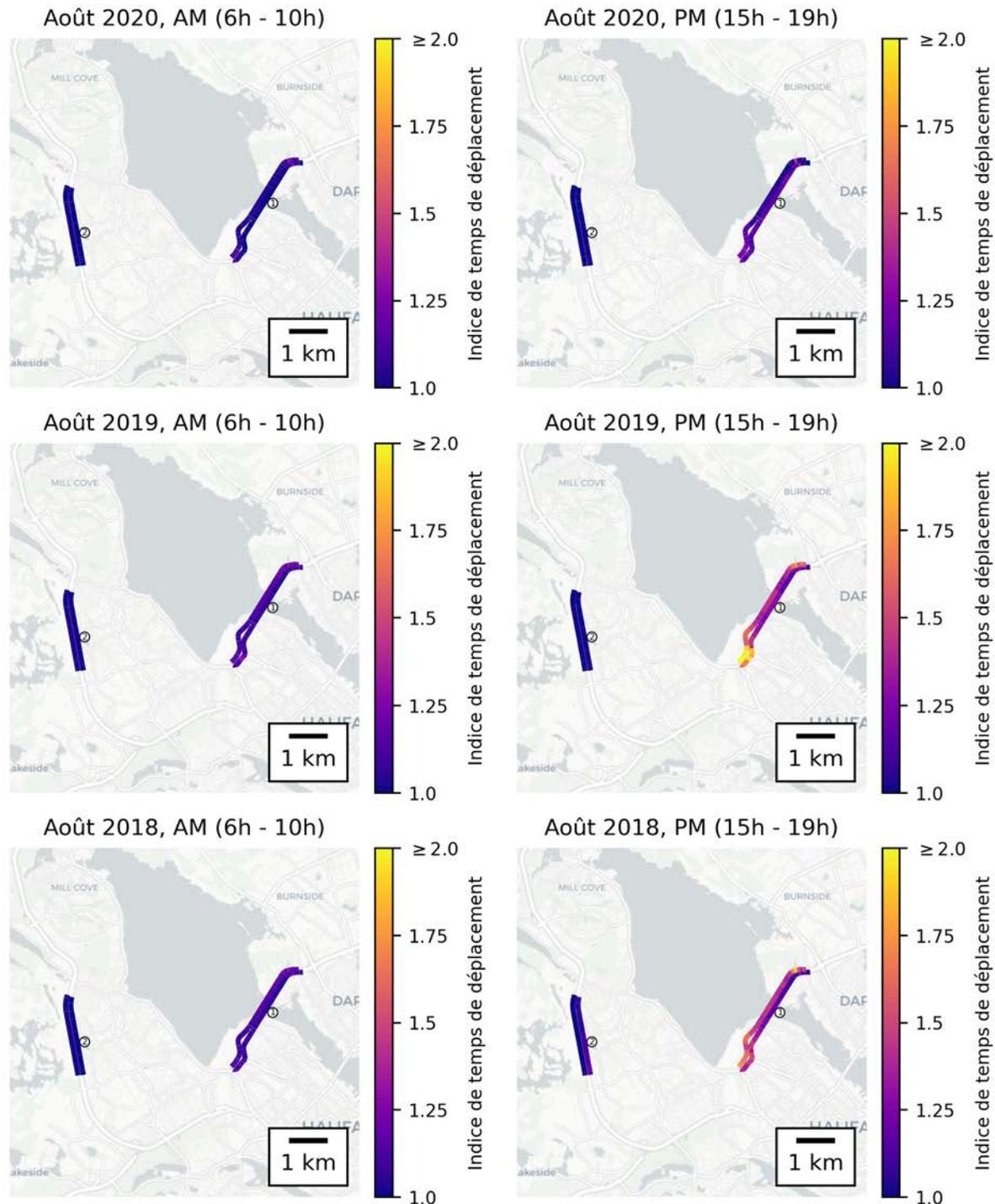


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M. Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous « Open Database License CC BY-SA ».

Carte 5.2

Indice de temps de déplacement, lundi - vendredi, par période de pointe, août 2018, 2019 et 2020, Halifax, NS

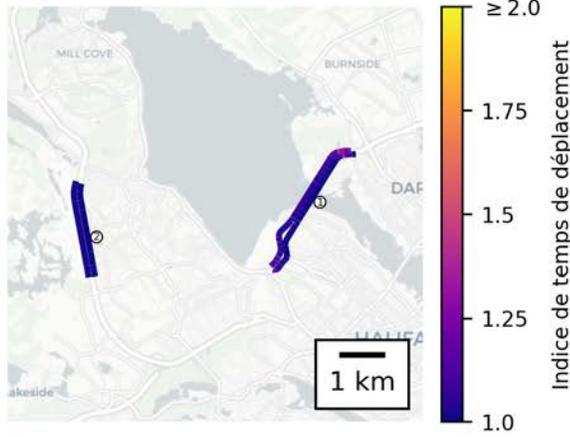


Notes : L'indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic.
Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M. Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous « Open Database License CC BY-SA ».

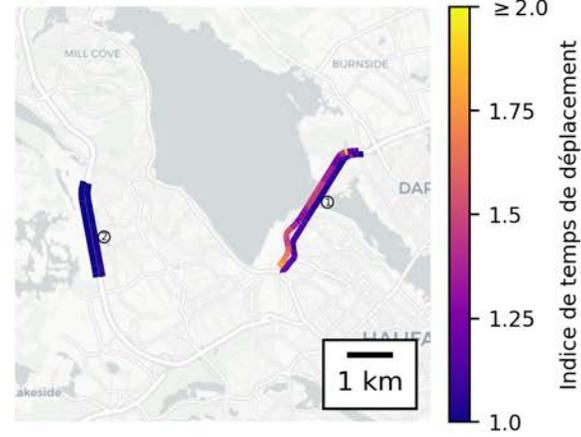
Carte 5.3

Indice de temps de déplacement, lundi - vendredi, par période de pointe, septembre 2018, 2019 et 2020, Halifax, NS

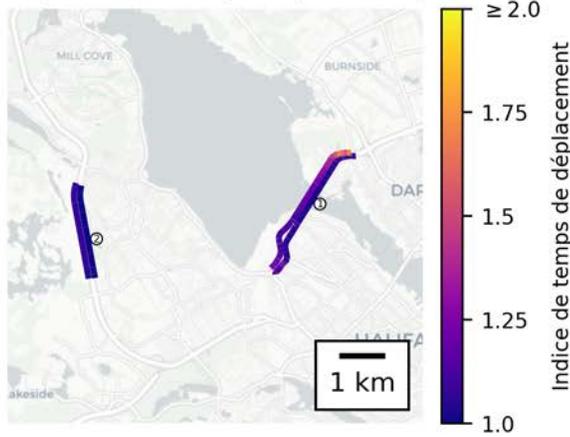
Septembre 2020, AM (6h - 10h)



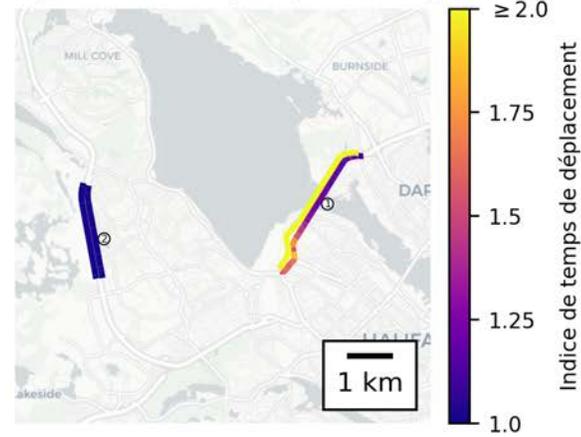
Septembre 2020, PM (15h - 19h)



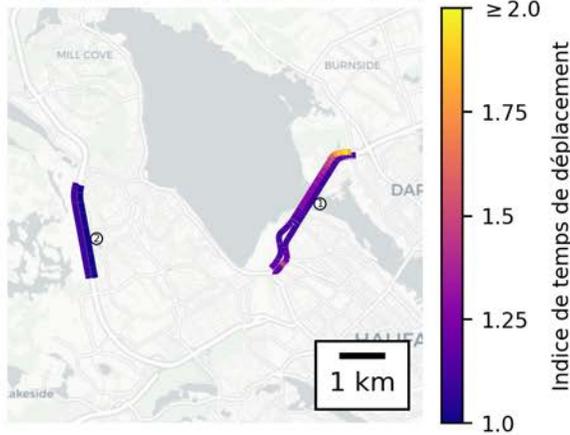
Septembre 2019, AM (6h - 10h)



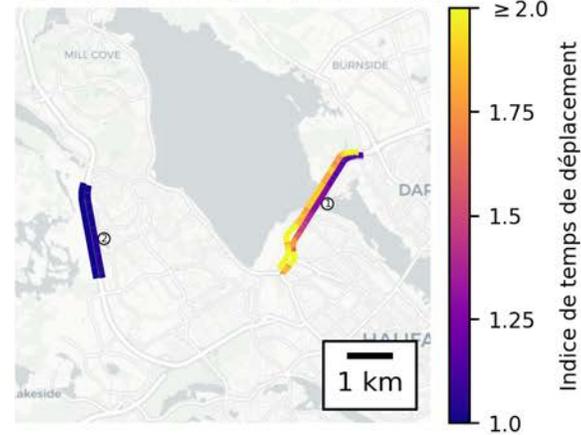
Septembre 2019, PM (15h - 19h)



Septembre 2018, AM (6h - 10h)



Septembre 2018, PM (15h - 19h)

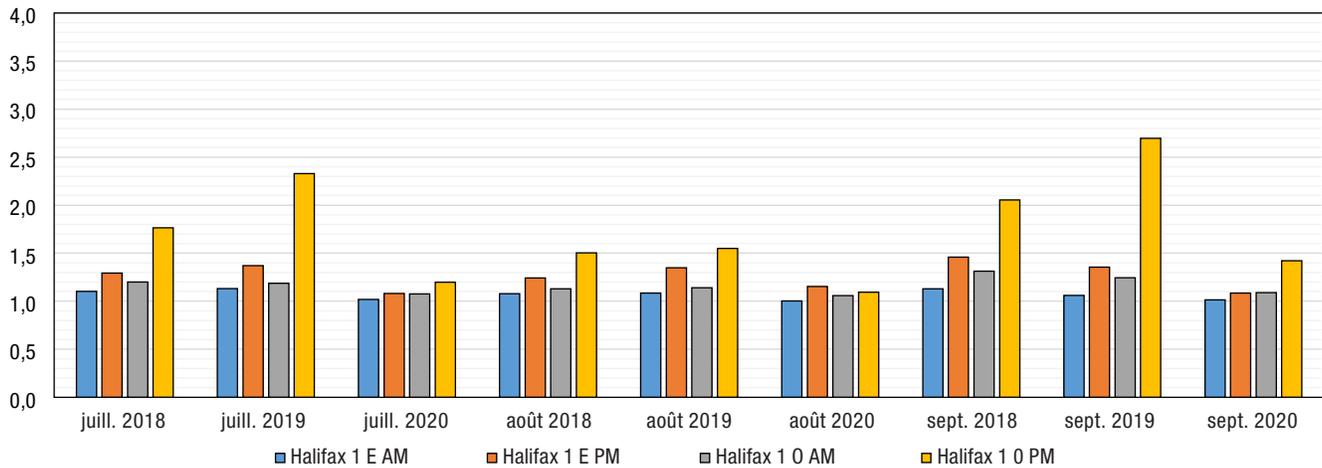


Notes : L'indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M. Les cartes © contributeurs à OpenStreetMap, © CARTO. Utilisé sous « Open Database License CC BY-SA ».

Graphique 5.1
Indice de temps de déplacement (ITD) sur Halifax 1, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement

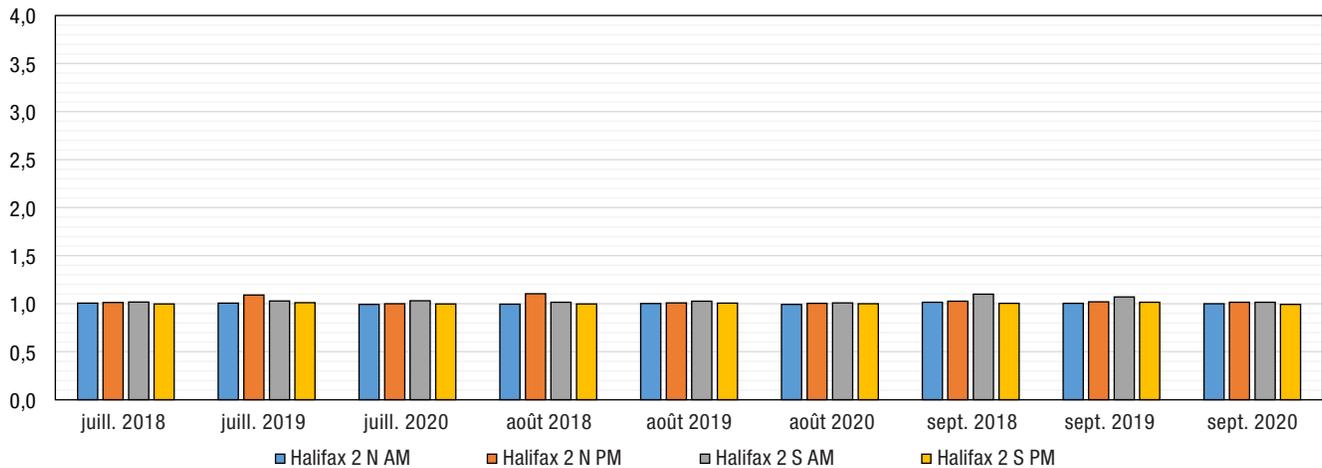


Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.

Graphique 5.2
Indice de temps de déplacement (ITD) sur Halifax 2, juillet à septembre 2018-2020

indice de temps de déplacement



Notes : L'Indice de temps de déplacement (ITD) est le ratio entre le temps de déplacement en période de pointe et le temps de déplacement en régime fluide. Par exemple, un ITD de 2,00 signifie qu'un trajet pendant la période de pointe prend deux fois plus de temps que le même trajet pendant les heures creuses. Un ITD de 1,00 représente une circulation libre du trafic. N, S, E et O représentent les directions nord, sud, est et ouest sur le corridor (respectivement), et AM et PM représentent les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (respectivement). La période de pointe du matin est définie de 6 h 00 à 9 h 59, et la période de pointe de l'après-midi est définie de 15 h 00 à 18 h 59.

Source : Données « HERE Technologies Traffic Analytics », méthodologie développée par Transports Canada à partir de la méthodologie de Texas A&M.