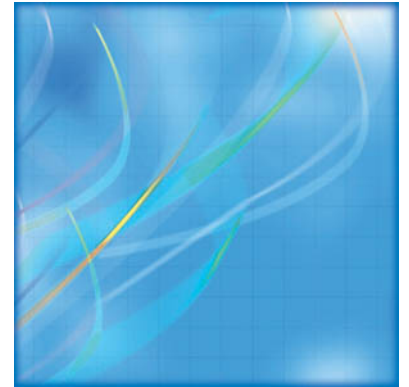


N° 97-561-X au catalogue

Habitudes de navettage et lieux de travail des Canadiens, Recensement de 2006



Année de recensement de 2006



Statistique
Canada

Statistics
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.ca. Vous pouvez également communiquer avec nous par courriel à infostats@statcan.ca ou par téléphone entre 8 h 30 et 16 h 30 du lundi au vendredi aux numéros suivants :

Centre de contact national de Statistique Canada

Numéros sans frais (Canada et États-Unis) :

Service de renseignements	1-800-263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Télécopieur	1-877-287-4369

Appels locaux ou internationaux :

Service de renseignements	1-613-951-8116
Télécopieur	1-613-951-0581

Programme des services de dépôt

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

Renseignements pour accéder au produit

Le produit n° 97-561-X au catalogue est disponible gratuitement sous format électronique. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à www.statcan.ca et de choisir la rubrique « Publications ».

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 qui sont observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. 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.ca sous « À propos de nous » > « Offrir des services aux Canadiens ».

Habitudes de navettage et lieux de travail des Canadiens, Recensement de 2006

Année de recensement 2006

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2008

Tous droits réservés. Le contenu de la présente publication électronique peut être reproduit en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sans autre permission de Statistique Canada, sous réserve que la reproduction soit effectuée uniquement à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé destiné aux journaux et/ou à des fins non commerciales. Statistique Canada doit être cité comme suit : Source (ou « Adapté de », s'il y a lieu) : Statistique Canada, année de publication, nom du produit, numéro au catalogue, volume et numéro, période de référence et page(s). Autrement, il est interdit de reproduire le contenu de la présente publication, ou de l'emmagasiner dans un système d'extraction, ou de le transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, reproduction électronique, mécanique, photographique, pour quelque fin que ce soit, sans l'autorisation écrite préalable des Services d'octroi de licences, Division des services à la clientèle, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Avril 2008

N° 97-561-X au catalogue
ISBN 978-0-662-08599-7

Périodicité : hors série

Ottawa

This publication is available in English upon request (catalogue no. 97-561-X).

Note de reconnaissance

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

Habitudes de navettage et lieux de travail des Canadiens, Recensement de 2006

Table des matières

	Page
Faits saillants.....	6
Portraits national, provinciaux et territoriaux	6
Portraits des régions métropolitaines de recensement et de leurs municipalités	6
Portraits national, provinciaux et territoriaux.....	8
Habitudes de navettage	9
La distance de navettage continue d'augmenter	9
La proportion de conducteurs diminue	9
Augmentation de la proportion de travailleurs utilisant le transport en commun ou se rendant au travail en automobile en tant que passagers.....	10
Une plus faible proportion de Canadiens marchent et une proportion légèrement plus élevée pédalent.....	11
Catégorie de lieu de travail.....	12
Le travail à domicile est moins répandu	12
La diminution de l'emploi dans l'industrie de l'agriculture se reflète par une diminution du nombre de fermiers, de gestionnaires d'exploitations et d'ouvriers agricoles travaillant à domicile.....	13
Le nombre de personnes sans adresse de travail fixe est à la hausse.....	14
Le secteur de la construction représente le tiers de l'augmentation des travailleurs sans adresse de travail fixe.....	14
Travailler dans une province ou un territoire autre que son lieu de résidence habituel ...	15
Portrait des régions métropolitaines de recensement et de leurs municipalités	16
Lieu de travail	16
Forte croissance du nombre de travailleurs dans les régions métropolitaines de recensement de Barrie, de Kelowna et de Calgary	16
La croissance de l'emploi continue d'être plus forte dans les municipalités de banlieue que dans les municipalités centrales des RMR	18
Forte croissance du nombre de travailleurs dans les municipalités de Vaughan, de Surrey et de Laval.....	20
Localisation de l'emploi dans l'espace métropolitain : de nombreux emplois dans les secteurs périphériques des grandes régions urbaines	21
Malgré la décentralisation des travailleurs, les quartiers centraux demeurent des pôles d'emploi importants	22
Les municipalités où habitent les travailleurs ne sont pas toujours celles où se concentrent les emplois	23

Table des matières – suite

	Page
Habitudes de navettage	23
Les résidents de la RMR d'Oshawa sont ceux qui parcourent les plus longues distances pour aller travailler	23
Les logements construits récemment sont plus éloignés des lieux de travail dans les RMR	25
Modes de transport	26
L'automobile était moins utilisée que par le passé dans la plupart des RMR	27
Le transport en commun est surtout une option dans les plus grandes RMR.....	28
Le transport en commun augmente considérablement à Calgary.....	29
L'utilisation du transport en commun est plus fréquente dans les grandes régions métropolitaines canadiennes qu'américaines	30
Les travailleurs de Victoria marchent et pédalent plus pour se rendre au travail.....	31
Les travailleurs plus jeunes utilisent plus le transport durable	32
Certains progrès de l'utilisation du transport durable chez les travailleurs qui demeurent loin de leur lieu de travail	34
Le transport durable peu utilisé pour se rendre à Vaughan, à Surrey et à Laval	36
Portrait des régions métropolitaines de recensement les plus peuplées dans les régions du pays.....	38
Halifax.....	38
Montréal.....	38
Toronto	39
Calgary	40
Vancouver	41
Définitions	43

Faits saillants

Portraits national, provinciaux et territoriaux

- La distance médiane parcourue par les travailleurs canadiens pour se rendre au travail a augmenté de 8,6 % dans les 10 dernières années, passant de 7,0 kilomètres en 1996 à 7,2 kilomètres en 2001 et à 7,6 kilomètres en 2006.
- Malgré l'augmentation de 1 263 400 travailleurs ayant à se déplacer pour se rendre au travail, la proportion de ceux qui conduisaient leur automobile a légèrement diminué, passant de 73,8 % en 2001 à 72,3 % en 2006.
- La proportion des navetteurs canadiens utilisant le transport en commun pour se rendre au travail continue de progresser, passant de 10,1 % en 1996 à 10,5 % en 2001 et à 11,0 % en 2006. La proportion de travailleurs faisant la navette en tant que passagers est, quant à elle, passée de 6,9 % en 2001 à 7,7 % en 2006.
- En 2006, 6,4 % des travailleurs marchaient pour se rendre au travail, en baisse par rapport à 1996 (7,0 %) et à 2001 (6,6 %).
- La proportion de personnes ayant leur lieu de travail habituel à domicile a diminué au cours des 10 dernières années, passant de 8,2 % en 1996 à 8,0 % en 2001 et à 7,7 % en 2006. La diminution du nombre de travailleurs dans l'industrie de l'agriculture est en grande partie à l'origine de ce déclin.
- On a assisté à une progression du nombre de travailleurs sans adresse de travail fixe au cours des cinq dernières années (10,3 % en 2006, comparativement à 8,7 % en 2001). Cette hausse s'est faite de façon concomitante avec une forte croissance de l'emploi dans le secteur de la construction (+24,7 % entre 2001 et 2006), une industrie au sein de laquelle plusieurs travailleurs n'ont pas d'adresse de travail fixe.

Portraits des régions métropolitaines de recensement et de leurs municipalités

- Dans les régions métropolitaines de recensement de Toronto, de Montréal et de Vancouver, le nombre de travailleurs a crû de façon plus rapide dans les municipalités périphériques que dans la municipalité centrale (selon leur lieu de travail). Par exemple, à Toronto, la croissance était de 12,9 % dans les municipalités périphériques prises dans leur ensemble, comparativement à seulement 0,7 % dans la municipalité centrale (la Ville de Toronto).
- Parmi les 25 municipalités comptant le plus grand nombre de travailleurs au Canada, les trois ayant connu la plus forte croissance du nombre de travailleurs étaient Vaughan (+22,2 %), Surrey (+17,0 %) et Laval (+15,8 %). Il s'agissait, dans les trois cas, de municipalités périphériques de leur région métropolitaine de recensement respective (Toronto, Vancouver et Montréal).
- Malgré la croissance des secteurs périphériques, les pôles d'emploi des centres-villes demeurent dominants dans plusieurs régions métropolitaines de recensement. Par exemple, dans cinq des six plus grandes régions métropolitaines de recensement du Canada, le secteur de recensement comptant le plus grand nombre de travailleurs était situé en plein cœur du centre-ville.

- Parmi les 25 municipalités comptant le plus grand nombre de travailleurs en 2006, c'est celle de Montréal qui était caractérisée par le plus fort gain net de travailleurs (le nombre de personnes y travaillant excédait de près de 270 000 le nombre de travailleurs qui y vivaient).
- Entre 2001 et 2006, la distance médiane de déplacement des résidents de Toronto (9,4 kilomètres) et de Montréal (8,1 kilomètres) a légèrement augmenté (+0,2 et +0,1 kilomètres respectivement). À l'inverse, la distance médiane a diminué pour les résidents de Vancouver, passant de 7,6 kilomètres en 2001 à 7,4 kilomètres en 2006.
- En 2006, les travailleurs qui résidaient dans les régions métropolitaines de recensement de Barrie (35,3 %), d'Oshawa (32,6 %) et d'Abbotsford (24,4 %) étaient les plus susceptibles de parcourir 25 kilomètres et plus pour se rendre au travail.
- Les résidents d'Oshawa étaient ceux dont la distance médiane de déplacement était la plus élevée (11 kilomètres). Suivaient les résidents de Toronto (9,4 kilomètres), de Barrie (9 kilomètres), de Hamilton (8,3 kilomètres), de Calgary (8,2 kilomètres), de Montréal (8,1 kilomètres) et d'Ottawa - Gatineau (8,1 kilomètres).
- En 2006, les trois régions métropolitaines de recensement ayant les taux d'utilisation du transport en commun les plus élevés étaient Toronto (22,2 %), Montréal (21,4 %) et Ottawa - Gatineau (19,4 %).
- Entre 1996 et 2006, la proportion de travailleurs utilisant le transport en commun a augmenté dans les régions métropolitaines de recensement de Calgary (+3,1 points de pourcentage), d'Oshawa (+2,3), d'Ottawa - Gatineau (+2,2) et de Vancouver (+2,2).
- Dans plusieurs régions métropolitaines de recensement, les progrès du point de vue de l'utilisation du transport durable, c'est-à-dire le transport en commun, la marche ou la bicyclette, ont surtout été réalisés chez les travailleurs âgés de moins de 35 ans, les taux d'utilisation ayant généralement peu progressé chez les 35 ans et plus.
- L'utilisation du transport en commun était plus fréquente dans les grandes régions métropolitaines canadiennes que dans les régions métropolitaines américaines telles que Boston ou San Francisco (mais moins fréquente que dans la région de New York).
- En 2006, plus de 40 % des travailleurs dont le lieu de travail habituel se situait dans les municipalités de Toronto, de Montréal et de Vancouver utilisaient un mode de transport durable pour se rendre au travail. Ces proportions étaient beaucoup plus faibles dans les municipalités périphériques des régions métropolitaines de recensement (où une forte croissance de l'emploi attire de plus en plus de navetteurs).

Portraits national, provinciaux et territoriaux

Ce rapport présente des informations à propos de la population active occupée, c'est-à-dire les 16 millions de Canadiens âgés de 15 ans et plus qui occupaient un emploi durant la semaine précédant le Recensement de 2006. On y examine les différents lieux de travail et les modes de transport privilégiés par les travailleurs lorsqu'ils doivent faire la navette.

En 2006, une forte majorité des travailleurs (13 069 900 ou 81,6 %) faisaient la navette pour se rendre à leur lieu de travail habituel. Pour un petit groupe de travailleurs (76 500 ou 0,5 %), ce lieu habituel se situait à l'extérieur du pays. Un autre 10,3 % des travailleurs avaient aussi à se déplacer pour aller travailler (1 644 400), mais n'avaient pas d'adresse de travail fixe, leur destination variant durant la journée ou d'un jour à l'autre. Finalement, 7,7 % des travailleurs canadiens avaient leur lieu de travail habituel à domicile (1 230 400).

Tableau 1 Proportion des travailleurs selon leur lieu de travail, Canada, provinces et territoires, 1996, 2001 et 2006

Régions	Lieu de travail											
	Travail à domicile ¹			Sans adresse de travail fixe			En dehors du Canada			Lieu de travail habituel		
	1996	2001	2006	1996	2001	2006	1996	2001	2006	1996	2001	2006
	pourcentage											
Canada	8,2	8,0	7,7	7,6	8,7	10,3	0,4	0,5	0,5	83,9	82,9	81,6
Terre-Neuve-et-Labrador	6,6	6,1	5,6	7,7	8,4	11,1	0,2	0,3	0,4	85,5	85,2	82,9
Île-du-Prince-Édouard	8,6	8,9	7,9	8,7	9,5	11,0	0,1	0,3	0,3	82,6	81,3	80,8
Nouvelle-Écosse	6,7	6,7	6,4	9,3	10,1	11,3	0,3	0,6	0,4	83,7	82,6	81,9
Nouveau-Brunswick	6,1	6,2	5,9	8,8	9,2	10,5	0,3	0,5	0,4	84,8	84,1	83,2
Québec	6,5	6,5	6,7	5,6	6,6	8,0	0,2	0,3	0,3	87,6	86,6	85,0
Ontario	7,1	7,1	7,1	6,9	8,2	9,7	0,5	0,6	0,6	85,5	84,1	82,6
Manitoba	10,8	9,9	9,1	7,2	7,9	8,9	0,2	0,3	0,3	81,8	82,0	81,8
Saskatchewan	19,2	18,0	14,1	7,4	8,4	9,9	0,2	0,2	0,2	73,3	73,4	75,8
Alberta	11,1	10,3	8,9	9,9	11,8	13,7	0,3	0,4	0,4	78,7	77,5	77,0
Colombie-Britannique	8,8	9,1	9,0	10,8	11,2	13,1	0,5	0,6	0,7	79,9	79,1	77,2
Territoire du Yukon	6,8	6,7	6,5	9,3	10,1	11,8	0,2	0,2	0,3	83,7	82,9	81,5
Territoires du Nord-Ouest	5,3	4,2	3,8	6,9	7,7	8,5	0,1	0,1	0,0	87,7	88,1	87,6
Nunavut	...	4,9	3,4	...	9,1	7,4	...	0,0	0,1	...	86,0	89,2

... n'ayant pas lieu de figurer

Note :

1. Le travail à domicile peut être mesuré de différentes façons. D'autres enquêtes de Statistique Canada recueillent également des données sur les personnes travaillant à domicile. Toutefois, les données de ces enquêtes ne sont pas directement comparables à celles du recensement, puisque, dans le cadre des enquêtes, les répondants doivent indiquer s'ils font une partie ou la totalité de leur travail rémunéré à domicile, alors qu'au recensement, ils doivent indiquer où ils travaillent habituellement la plupart du temps.

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 1996 à 2006.

Habitudes de navettage

La distance de navettage continue d'augmenter

En 2006, la distance médiane parcourue par les travailleurs canadiens était de 7,6 kilomètres, soit une hausse par rapport à 7,2 kilomètres en 2001 et à 7,0 kilomètres en 1996¹.

Tableau 2 Distance médiane de navettage des travailleurs (en kilomètres), Canada, provinces et territoires, 1996, 2001 et 2006

Régions	Distance médiane de navettage		
	1996	2001	2006
	kilomètres		
Canada	7,0	7,2	7,6
Terre-Neuve-et-Labrador	4,5	4,9	6,1
Île-du-Prince-Édouard	5,6	5,5	6,1
Nouvelle-Écosse	8,3	7,8	8,4
Nouveau-Brunswick	8,1	6,5	6,8
Québec	6,9	7,3	7,8
Ontario	7,7	8,2	8,7
Manitoba	6,0	6,0	6,2
Saskatchewan	4,0	4,2	4,5
Alberta	6,9	7,1	7,6
Colombie-Britannique	6,4	6,4	6,5
Territoire du Yukon	3,8	4,5	3,9
Territoires du Nord-Ouest	1,1	3,1	2,9
Nunavut	...	1,9	2,1

... n'ayant pas lieu de figurer

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 1996 à 2006.

Parmi les 10 provinces et les trois territoires, les travailleurs qui parcouraient les plus longues distances pour se rendre au travail étaient ceux qui résidaient en Ontario (8,7 km), en Nouvelle-Écosse (8,4 km) et au Québec (7,8 km). À l'opposé, ce sont les travailleurs du Nunavut (2,1 km), des Territoires du Nord-Ouest (2,9 km) et du Territoire du Yukon (3,9 km) qui parcouraient les distances les plus courtes.

La proportion de conducteurs diminue

Comme on pouvait s'y attendre, étant donné la forte croissance de l'emploi que le Canada a connue entre 2001 et 2006, le nombre de personnes appelées à se déplacer pour se rendre au travail (lieu habituel ou sans adresse de travail fixe) a considérablement augmenté au cours des cinq dernières années (+9,4 %, passant de 13 450 900 en 2001 à 14 714 300 en 2006). Bien que l'automobile soit toujours le mode de transport le plus utilisé pour se rendre au travail, on a observé une baisse de la proportion de conducteurs au cours des cinq dernières années, laquelle est passée de 73,8 % des travailleurs en 2001 à 72,3 % en 2006.

1. Dans le cadre du recensement, on ne demande pas directement quelle distance les travailleurs parcourent pour se rendre au travail. Cette distance est plutôt estimée en mesurant la ligne droite qui relie le lieu de résidence des travailleurs à leur lieu de travail. Dans la plupart des cas, il s'agit d'une sous-estimation de la distance parcourue pour se rendre au travail puisqu'il est très rare que le lieu de résidence des travailleurs soit relié à leur lieu de travail par un axe routier qui minimise la distance parcourue (tel qu'une ligne droite).

En 2006, plus de 10 millions de travailleurs canadiens se rendaient au travail en conduisant leur automobile, soit 714 900 conducteurs de plus que cinq ans auparavant. Cette progression était cependant inférieure au million de conducteurs supplémentaires que l'on avait dénombré entre 1996 et 2001.

Cette augmentation relativement moins importante a fait en sorte que, dans la période intercensitaire la plus récente, la proportion de travailleurs qui conduisaient pour aller travailler a diminué.

Tableau 3a Proportion des travailleurs utilisant l'automobile pour se rendre au travail et groupes d'âge, Canada, provinces et territoires, 1996, 2001 et 2006

Régions et groupes d'âge	Automobile - En tant que conducteurs			Automobile - En tant que passagers			Total - Utilisateurs de l'automobile		
	1996	2001	2006	1996	2001	2006	1996	2001	2006
	pourcentage								
Canada	73,3	73,8	72,3	7,4	6,9	7,7	80,7	80,7	80,0
Terre-Neuve-et-Labrador	74,8	76,4	73,7	11,1	10,5	12,6	85,9	86,9	86,3
Île-du-Prince-Édouard	79,8	81,9	79,6	10,5	9,6	11,1	90,3	91,5	90,7
Nouvelle-Écosse	74,3	75,2	72,8	10,2	9,6	10,8	84,5	84,8	83,6
Nouveau-Brunswick	78,7	79,6	77,9	10,4	9,9	11,2	89,1	89,5	89,1
Québec	73,1	72,9	72,7	6,0	5,3	5,5	79,1	78,2	78,2
Ontario	72,3	72,6	71,0	7,6	7,1	8,3	79,9	79,7	79,2
Manitoba	70,3	72,4	72,3	8,9	8,1	8,7	79,2	80,4	81,0
Saskatchewan	77,6	79,7	79,3	7,1	6,7	7,3	84,8	86,3	86,5
Alberta	76,0	76,2	74,3	7,4	6,9	7,9	83,3	83,2	82,2
Colombie-Britannique	73,6	75,0	71,6	7,3	7,1	7,7	80,9	82,1	79,3
Territoire du Yukon	68,1	71,1	72,2	9,4	7,4	7,4	77,5	78,5	79,6
Territoires du Nord-Ouest	39,5	51,6	53,2	9,3	10,4	10,1	48,8	61,9	63,2
Nunavut	...	19,6	25,1	...	10,3	11,9	...	30,0	37,0
15 à 24 ans	55,1	53,7	50,1	15,5	15,9	18,6	70,6	69,6	68,7
25 à 34 ans	73,5	73,5	70,6	6,8	6,0	6,9	80,3	79,5	77,5
35 à 44 ans	78,3	79,3	78,3	5,6	4,8	5,2	83,9	84,0	83,4
45 à 54 ans	78,7	79,3	78,7	5,4	4,9	5,3	84,1	84,2	84,1
55 à 64 ans	76,2	78,6	78,3	5,6	4,8	5,3	81,8	83,4	83,6
65 ans et plus	72,6	75,5	76,6	5,6	4,8	5,0	78,2	80,3	81,6

... n'ayant pas lieu de figurer

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 1996 à 2006.

Augmentation de la proportion de travailleurs utilisant le transport en commun ou se rendant au travail en automobile en tant que passagers

En 2006, 11 % des travailleurs canadiens s'étaient rendus au travail en transport public, comparativement à 10,5 % en 2001 et à 10,1 % en 1996. Cela correspondait, par rapport à 2001, à une hausse de clientèle de 216 100 nouveaux passagers pour les fournisseurs de service de transport en commun du pays.

Tableau 3b Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun pour se rendre au travail et groupes d'âge, Canada, provinces et territoires, 1996, 2001 et 2006

Régions et groupes d'âge	Transport en commun		
	1996	2001	2006
	pourcentage		
Canada	10,1	10,5	11,0
Terre-Neuve-et-Labrador	1,7	1,7	1,9
Île-du-Prince-Édouard	0,3	0,2	0,5
Nouvelle-Écosse	5,1	4,8	5,9
Nouveau-Brunswick	1,8	1,8	2,0
Québec	11,8	12,8	12,8
Ontario	12,2	12,7	12,9
Manitoba	9,8	9,1	8,9
Saskatchewan	2,8	2,4	2,2
Alberta	7,7	7,9	9,2
Colombie-Britannique	8,8	7,5	10,3
Territoire du Yukon	2,7	3,0	2,6
Territoires du Nord-Ouest	1,3	0,9	0,7
Nunavut	...	0,5	0,2
15 à 24 ans	14,2	15,8	16,6
25 à 34 ans	11,0	11,9	13,5
35 à 44 ans	8,8	8,8	9,5
45 à 54 ans	8,4	8,5	8,6
55 à 64 ans	9,1	8,3	8,4
65 ans et plus	8,9	7,7	7,2

... n'ayant pas lieu de figurer

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 1996 à 2006.

Pour ce qui est des personnes se rendant au travail en tant que passagères, celles-ci représentaient 7,7 % des navetteurs en 2006, comparativement à 6,9 % en 2001. Il s'agit d'une hausse importante de 209 200 personnes (+22,6 %). En comparaison, l'augmentation du nombre de personnes se rendant au travail en tant que passagères n'avait été que de 24 600 (+2,7 %) entre 1996 et 2001. L'ouverture de voies réservées au covoiturage, dans plusieurs régions urbaines du Canada, de même que la hausse du prix de l'essence et une plus grande conscientisation environnementale sont au nombre des facteurs qui peuvent permettre d'expliquer cette augmentation du nombre de passagers.

Une plus faible proportion de Canadiens marchent et une proportion légèrement plus élevée pédalent

Au mois de mai 2006, 939 300 travailleurs marchaient pour se rendre au travail. Ceux-ci représentaient 6,4 % des travailleurs en 2006, soit une légère diminution par rapport à 6,6 % d'entre eux en 2001.

Malgré une légère augmentation de l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport pour se rendre au travail, la proportion de cyclistes est demeurée faible. En 2006, seulement 1,3 % des travailleurs pédalaient pour se rendre au travail, comparativement à 1,2 % en 2001 et 1,1 % en 1996. Malgré cela, la bicyclette est devenue plus populaire chez les navetteurs âgés de 45 à 54 ans. Environ 1,0 % des navetteurs dans ce groupe d'âge ont pédalé pour se rendre au travail en 2006, le double de la proportion enregistrée en 1996 (0,5 %).

Tableau 3c Proportion des travailleurs marchant, utilisant la bicyclette ou un autre moyen de transport pour se rendre au travail et groupes d'âge, Canada, provinces et territoires, 1996, 2001 et 2006

Régions et groupes d'âge	Marche			Bicyclette			Autres moyens de transport ¹		
	1996	2001	2006	1996	2001	2006	1996	2001	2006
	pourcentage								
Canada	7,0	6,6	6,4	1,1	1,2	1,3	1,0	1,1	1,2
Terre-Neuve-et-Labrador	9,2	8,3	7,7	0,3	0,1	0,3	3,0	2,9	3,8
Île-du-Prince-Édouard	7,4	6,4	6,6	0,5	0,4	0,7	1,5	1,5	1,4
Nouvelle-Écosse	8,3	8,3	8,2	0,7	0,6	0,7	1,4	1,5	1,6
Nouveau-Brunswick	7,2	6,7	6,6	0,5	0,5	0,7	1,4	1,6	1,7
Québec	7,4	6,9	6,6	1,0	1,2	1,4	0,7	0,8	0,9
Ontario	6,1	5,6	5,6	1,0	1,0	1,2	0,8	0,9	1,0
Manitoba	8,5	8,0	7,4	1,4	1,4	1,6	1,1	1,1	1,2
Saskatchewan	9,7	8,3	8,1	1,4	1,6	1,5	1,4	1,4	1,7
Alberta	6,5	6,2	5,9	1,1	1,2	1,1	1,4	1,5	1,5
Colombie-Britannique	6,9	7,1	6,9	1,9	2,0	2,0	1,4	1,3	1,5
Territoire du Yukon	15,4	14,8	13,2	2,1	2,0	2,6	2,3	1,7	2,0
Territoires du Nord-Ouest	41,5	28,4	26,3	1,1	1,7	2,0	7,3	7,2	7,6
Nunavut	...	52,2	49,5	...	0,1	0,1	...	17,2	13,2
15 à 24 ans	11,5	11,0	11,0	2,5	2,2	2,3	1,3	1,4	1,4
25 à 34 ans	6,4	6,1	6,4	1,4	1,5	1,6	1,0	1,0	1,2
35 à 44 ans	5,5	5,1	4,8	0,9	1,1	1,2	0,9	1,0	1,1
45 à 54 ans	6,1	5,6	5,2	0,5	0,8	1,0	1,0	1,0	1,1
55 à 64 ans	7,5	6,5	5,9	0,4	0,5	0,7	1,3	1,3	1,4
65 ans et plus	10,2	9,2	8,0	0,3	0,5	0,5	2,4	2,4	2,5

... n'ayant pas lieu de figurer

Note :

1. Correspond aux moyens de transport résiduels, comme la motocyclette, le taxi ou les « autres moyens » tels que le patin à roues alignées, la motoneige, etc.

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 1996 à 2006.

Malgré tout, ce sont les jeunes travailleurs qui demeuraient les plus susceptibles de se rendre au travail à bicyclette. En 2006, 3,3 % des hommes âgés de 15 à 24 ans et 1,3 % des femmes dans ce groupe d'âge avaient pédalé pour se rendre au travail.

Catégorie de lieu de travail

Le travail à domicile est moins répandu

Depuis les 10 dernières années, la proportion de travailleurs à domicile est à la baisse : 8,2 % en 1996, 8,0 % en 2001 et 7,7 % en 2006.

Le déclin du travail à domicile s'explique en grande partie par la baisse du nombre de travailleurs dans l'industrie agricole (-5,7 % entre 2001 et 2006). En effet, le secteur de l'agriculture est celui où la proportion de travailleurs à domicile est la plus élevée (49,1 % des travailleurs en 2006).

L'ampleur de la diminution du travail à domicile variait sensiblement d'une région à l'autre, reflétant l'importance plus ou moins grande de l'industrie agricole dans les différentes économies régionales. Si la proportion de travailleurs à domicile a peu varié au Québec et en Ontario, elle a, au contraire, diminué de façon substantielle dans chacune des provinces des Prairies.

C'est particulièrement le cas en Saskatchewan. Dans cette province, 69 700 personnes, ou 14,1 % des travailleurs, ont déclaré que leur domicile était leur lieu de travail habituel en 2006. Dix ans plus tôt, c'était le cas de 89 600 personnes, ou 19,2 % des travailleurs de cette province.

La diminution de l'emploi dans l'industrie de l'agriculture se reflète par une diminution du nombre de fermiers, de gestionnaires d'exploitations et d'ouvriers agricoles travaillant à domicile

En 2006, comme en 2001, la profession qui comptait le plus grand nombre de travailleurs à domicile était celle des exploitants/exploitantes agricoles et des gestionnaires d'exploitations agricoles. Le nombre de personnes occupant cette profession à domicile était néanmoins à la baisse, étant passé de 198 700 travailleurs en 2001 à 154 900 en 2006 (une baisse de 22 %). En Saskatchewan, ce déclin était encore plus marqué, le nombre d'exploitants/exploitantes agricoles et de gestionnaires d'exploitations agricoles travaillant à domicile ayant chuté de 28 % au cours des cinq dernières années.

Le nombre d'ouvriers et ouvrières agricoles a également diminué, passant de 57 300 en 2001 à 46 000 en 2006.

Les données du Recensement de l'agriculture de 2006 ont démontré que le nombre de fermes et d'exploitants agricoles avait continué à diminuer au cours des cinq dernières années (dans toutes les provinces, mais à un rythme plus rapide à Terre-Neuve-et-Labrador et en Saskatchewan). Malgré cette décroissance, le recensement de l'agriculture a aussi indiqué que la taille moyenne des fermes, en superficie, avait augmenté et que le nombre de fermes « millionnaires » c'est-à-dire les fermes ayant des revenus agricoles bruts de 1 million de dollars et plus, avait progressé².

Tableau 4 Nombre et proportion des cinq principales professions des travailleurs à domicile, Canada, 2001 et 2006

Professions	Travailleurs à domicile				Variation de 2001 à 2006	
	2001		2006		nombre	pourcentage
	nombre	pourcentage	nombre	pourcentage		
Exploitants / exploitantes agricoles et gestionnaires d'exploitations agricoles (I011)	198 745	16,9	154 945	12,6	-43 800	-22,0
Éducatrices / éducateurs et aides-éducatrices / aides-éducateurs de la petite enfance (E217)	42 630	3,6	49 005	4,0	6 375	15,0
Ouvriers / ouvrières agricoles (I021)	57 345	4,9	46 045	3,7	-11 300	-19,7
Secrétaires (sauf domaines juridique et médical) (B211)	35 000	3,0	39 995	3,3	4 995	14,3
Teneurs / teneuses de livres (B111)	37 025	3,1	35 960	2,9	-1 065	-2,9

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 2001 et 2006.

2. Statistique Canada. 2007. *Le Quotidien : Recensement de l'agriculture de 2006 : exploitations et exploitants agricoles*, 16 mai 2007.

Le nombre de personnes sans adresse de travail fixe est à la hausse

La croissance du nombre de travailleurs qui n'ont pas de d'adresse de travail fixe constitue un défi pour les planificateurs en transport urbain, les urbanistes et les experts en sécurité publique. Entre autres, il est difficile d'estimer combien de personnes utiliseront les différentes routes ou les services de transport en commun lorsque la destination de plusieurs travailleurs varie au jour le jour.

En 2006, 1 644 400 personnes, ou 10,3 % de tous les travailleurs, ont déclaré ne pas avoir d'adresse de travail fixe, soit une hausse par rapport à 2001 (alors que 1 273 400 personnes, ou 8,7 % de l'ensemble des travailleurs, n'avaient pas d'adresse de travail fixe). Ces travailleurs sont plus susceptibles que les autres de se rendre au travail en conduisant leur automobile³.

C'est en Alberta que l'on a dénombré la plus forte proportion de travailleurs sans adresse de travail fixe (13,7 %). À l'inverse, cette proportion était la plus faible au Québec (8,0 %) et au Nunavut (7,4 %).

Les travailleurs de certaines industries sont beaucoup plus susceptibles de ne pas avoir d'adresse de travail fixe : la construction (50,5 %), le transport et l'entreposage (24,0 %) et l'extraction minière, de pétrole et de gaz (22,4 %).

La proportion de l'ensemble des travailleurs oeuvrant dans ces industries variant d'une province à l'autre, il en va de même des proportions de travailleurs sans adresse de travail fixe.

Le secteur de la construction représente le tiers de l'augmentation des travailleurs sans adresse de travail fixe

L'industrie de la construction représentait à elle seule un tiers (33 %) des 370 900 travailleurs supplémentaires qui ont indiqué ne pas avoir d'adresse de travail fixe entre 2001 et 2006.

Environ 500 700 travailleurs de l'industrie de la construction étaient sans adresse de travail fixe en 2006, en hausse de 24,7 %, ou 123 700, par rapport à 2001.

La progression de la construction se reflète dans les diverses professions de cette industrie. Par exemple, entre 2001 et 2006, le nombre d'aides de soutien des métiers et manoeuvres en construction sans adresse de travail fixe a fait un bond de 62,8 % (soit 29 800 nouveaux travailleurs ayant cette profession).

Cependant, la profession qui comptait le plus grand nombre de travailleurs sans adresse de travail fixe demeurait celle de conducteurs/conductrices de camions (108 800 en 2006, soit 28,1 % de plus qu'en 2001).

3. Y compris les camions et les fourgonnettes.

Tableau 5 Nombre et pourcentage des cinq principales professions des travailleurs sans adresse de travail fixe, Canada, 2001 et 2006

Professions	Travailleurs sans adresse de travail fixe				Variation de 2001 à 2006	
	2001		2006		nombre	pourcentage
	nombre	pourcentage	nombre	pourcentage		
Conducteurs / conductrices de camions (H711)	84 900	6,7	108 755	6,6	23 855	28,1
Charpentiers-menuisiers / charpentières-menuisières (H121)	65 385	5,1	93 265	5,7	27 880	42,6
Aides de soutien des métiers et manoeuvres en construction (H821)	47 405	3,7	77 175	4,7	29 770	62,8
Préposés / préposées à l'entretien ménager et au nettoyage, travaux légers (G931)	32 675	2,6	43 950	2,7	11 275	34,5
Manoeuvres en aménagement paysager et en entretien des terrains (I212)	26 005	2,0	39 725	2,4	13 720	52,8

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 2001 et 2006.

Travailler dans une province ou un territoire autre que son lieu de résidence habituel

Le nombre de travailleurs canadiens ayant leur lieu de travail dans une province ou un territoire différent de celui de leur lieu de résidence habituel est relativement faible.

À l'échelle nationale, seulement 147 300 ou 1,0 % de tous les travailleurs demeuraient dans une province et travaillaient dans une autre en 2006. De ceux-ci, plus du tiers (36,4 % ou 53 600) faisaient la navette en provenance de la rive québécoise de la région métropolitaine de recensement (RMR) d'Ottawa - Gatineau vers la rive ontarienne de cette RMR. Un autre 17 000 travailleurs faisaient la navette en direction inverse.

En conséquence de la croissance rapide de l'économie albertaine, plus de personnes travaillaient dans cette province alors qu'elles avaient leur lieu de résidence habituel dans une autre.

En 2006, 1,1 % des travailleurs ayant leur lieu de résidence habituel à Terre-Neuve-et-Labrador travaillaient en Alberta. Cette proportion était beaucoup plus élevée qu'en 2001 (0,3 %)⁴.

Environ 1,7 % des travailleurs dont le lieu de résidence habituel était en Saskatchewan travaillaient en Alberta en 2006 (1,2 % en 2001).

4. Il faut faire preuve de prudence en interprétant ces données. Le recensement demande aux répondants d'inscrire dans le formulaire toutes les personnes qui vivent habituellement à cette adresse, y compris (entre autres) les conjoints qui demeurent ailleurs à cause de leur travail ou de leurs études, mais qui reviennent périodiquement. Il est possible que certaines personnes qui ont travaillé dans une autre province entre le 1^{er} janvier 2005 et la semaine incluant le 15 mai 2006 aient aussi travaillé dans leur province de résidence (et qu'ils aient déclaré qu'ils n'avaient pas de lieu de travail habituel). Il est aussi possible que les époux et épouses dont le conjoint ou la conjointe avait quitté temporairement la résidence habituelle pour aller travailler dans une autre province n'aient pas considéré qu'il ou elle faisait partie des résidents habituels du ménage au moment du recensement, malgré les instructions fournies dans la documentation.

Portrait des régions métropolitaines de recensement et de leurs municipalités

En 2006, le nombre de personnes ayant un lieu de travail habituel ou travaillant à domicile dans les régions métropolitaines de recensement (RMR) atteignait 10 millions, une hausse de 7,9 % par rapport à 2001. Il s'agissait d'une croissance légèrement inférieure à celle enregistrée dans les centres urbains de taille moyenne (+8,7 %) mais de loin supérieure à celle enregistrée dans les territoires, les régions rurales et les petites villes (+1,8 %).

Tableau 6 Nombre de travailleurs¹ selon le type de région du lieu de travail, Canada, provinces et territoires, 2001 et 2006

Régions	Total		Régions métropolitaines de recensement		Agglomérations de recensement		Territoires, régions rurales et petites villes	
	2006	Variation de 2001 à 2006	2006	Variation de 2001 à 2006	2006	Variation de 2001 à 2006	2006	Variation de 2001 à 2006
	nombre	pourcentage	nombre	pourcentage	nombre	pourcentage	nombre	pourcentage
Canada	14 300 245	7,1	10 290 245	7,9	1 902 330	8,7	2 107 665	1,8
Terre-Neuve-et-Labrador	175 425	3,2	83 375	9,6	19 065	1,1	72 985	-2,7
Île-du-Prince-Édouard	59 010	3,0	...	...	39 750	7,1	19 255	-4,7
Nouvelle-Écosse	381 135	6,3	189 345	8,4	80 175	7,5	111 615	2,1
Nouveau-Brunswick	306 775	4,5	120 800	6,8	86 330	7,7	99 645	-0,5
Québec	3 383 055	7,0	2 427 060	8,0	432 125	7,3	523 870	2,8
Ontario	5 570 865	6,1	4 574 705	6,3	514 975	6,6	481 180	3,3
Manitoba	524 865	4,0	342 570	4,4	40 780	2,9	141 510	3,5
Saskatchewan	439 965	0,8	215 570	7,4	70 960	2,2	153 430	-7,8
Alberta	1 609 905	13,6	1 073 455	15,0	250 360	21,0	286 090	3,3
Colombie-Britannique	1 802 280	8,6	1 263 370	9,5	344 835	8,8	194 075	2,7
Territoire du Yukon	15 450	7,3	...	...	12 060	8,7	3 390	2,7
Territoires du Nord-Ouest	21 095	15,4	...	...	10 890	18,8	10 205	12,0
Nunavut	10 410	13,1	...	...	...	...	10 410	13,1

... n'ayant pas lieu de figurer

Note :

1. Personnes ayant un lieu de travail habituel ou travaillant à la maison.

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 2001 et 2006.

Lieu de travail

Forte croissance du nombre de travailleurs dans les régions métropolitaines de recensement de Barrie, de Kelowna et de Calgary

Entre 2001 et 2006, le nombre de personnes dont le lieu de travail se situait dans la RMR de Barrie a crû de 20,2 %, passant de 54 300 à 65 300 travailleurs. C'était le taux de croissance le plus élevé de toutes les RMR. Parmi les autres RMR s'étant distinguées avec des taux de croissance de l'emploi nettement au-dessus de la moyenne, mentionnons Kelowna (+17,3 %) et Calgary (+15,7 %).

De façon générale, la hausse du nombre de travailleurs dans les différentes RMR reflète assez bien la croissance démographique enregistrée dans celles-ci. Par exemple, la RMR de Barrie, qui a connu la plus forte croissance du nombre de travailleurs, était aussi celle ayant connu la plus forte croissance démographique au cours de la période intercensitaire.

Tableau 7 Répartition des travailleurs ayant un lieu de travail habituel ou travaillant à domicile, régions métropolitaines de recensement, 2001 et 2006

Régions métropolitaines de recensement	Travailleurs ayant un lieu de travail habituel ou travaillant à domicile		
	2001	2006	Variation de 2001 à 2006
	nombre		pourcentage
Total	9 532 925	10 290 250	7,9
St. John's (T.-N.-L.)	76 080	83 375	9,6
Halifax (N.-É.)	174 710	189 340	8,4
Moncton (N.-B.)	61 545	66 420	7,9
Saint John (N.-B.)	51 605	54 380	5,4
Saguenay (Qc)	62 285	65 815	5,7
Québec (Qc)	325 515	363 315	11,6
Sherbrooke (Qc)	80 345	86 430	7,6
Trois-Rivières (Qc)	57 855	63 120	9,1
Montréal (Qc)	1 627 320	1 743 650	7,1
Ottawa - Gatineau (Ont./Qc)	552 690	579 710	4,9
Kingston (Ont.)	69 160	72 845	5,3
Peterborough (Ont.)	45 290	50 735	12,0
Oshawa (Ont.)	103 930	116 935	12,5
Toronto (Ont.)	2 361 435	2 503 745	6,0
Hamilton (Ont.)	265 670	284 465	7,1
St. Catharines - Niagara (Ont.)	158 855	165 785	4,4
Kitchener (Ont.)	205 680	230 030	11,8
Brantford (Ont.)	49 675	52 490	5,7
Guelph (Ont.)	65 485	70 450	7,6
London (Ont.)	204 835	221 030	7,9
Windsor (Ont.)	143 580	141 090	-1,7
Barrie (Ont.)	54 325	65 290	20,2
Greater Sudbury / Grand Sudbury (Ont.)	65 650	69 950	6,5
Thunder Bay (Ont.)	52 805	54 890	3,9
Winnipeg (Man.)	328 195	342 570	4,4
Regina (Sask.)	95 675	101 185	5,8
Saskatoon (Sask.)	104 990	114 385	8,9
Calgary (Alb.)	485 525	561 730	15,7
Edmonton (Alb.)	448 035	511 725	14,2
Kelowna (C.-B.)	59 480	69 785	17,3
Abbotsford (C.-B.)	50 670	57 790	14,1
Vancouver (C.-B.)	901 780	977 615	8,4
Victoria (C.-B.)	142 255	158 175	11,2

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 2001 et 2006.

La croissance de l'emploi continue d'être plus forte dans les municipalités de banlieue que dans les municipalités centrales des RMR

Les grandes régions urbaines sont formées de plusieurs municipalités et l'une d'entre elles, nommée municipalité centrale, donne son nom à la RMR⁵. Les autres municipalités sont considérées comme des municipalités périphériques ou avoisinantes. La répartition des emplois entre les différentes municipalités des grandes régions urbaines est importante, puisque les administrations locales bénéficient des taxes foncières provenant des entreprises qui s'établissent chez elles.

Il existe des particularités aux différentes RMR. Entre autres, certaines RMR sont composées d'un nombre de municipalités beaucoup plus important que d'autres (par exemple, une centaine de municipalités à Montréal, comparativement à seulement huit à Calgary), ce qui a, évidemment, des répercussions sur la répartition des travailleurs entre les municipalités centrales et celles de banlieue. Cela étant dit, on a généralement assisté, depuis les 25 dernières années, à une progression plus rapide de l'emploi dans les municipalités de banlieue que dans les municipalités centrales⁶.

Les plus récentes données du recensement confirment cette tendance. Entre 2001 et 2006, la croissance de l'emploi a été plus forte dans les municipalités de banlieue que dans les municipalités centrales de la plupart des RMR (voir l'encadré pour la distinction entre subdivisions de recensement et régions métropolitaines de recensement).

5. Dans les RMR d'Ottawa - Gatineau et de St. Catharines - Niagara, deux municipalités sont considérées comme centrales.

6. Statistique Canada. 2003. *Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils?*, Statistique Canada, n° 96F0030XIF2001010 au catalogue, Ottawa.

Tableau 8 Répartition des travailleurs dans les municipalités centrales et périphériques des régions métropolitaines de recensement, 2001 et 2006

Régions métropolitaines de recensement (RMR)	Municipalités centrales			Municipalités périphériques			Travailleurs de la RMR dans les municipalités centrales	
	2001	2006	Variation de 2001 à 2006	2001	2006	Variation de 2001 à 2006	2001	2006
	nombre		pourcentage	nombre		pourcentage	pourcentage	
Total	6 423 980	6 800 590	5,9	3 108 950	3 489 655	12,2	67,4	66,1
St. John's (T.-N.-L.)	62 530	66 210	5,9	13 550	17 165	26,7	82,2	79,4
Halifax (N.-É.)	174 670	189 275	8,4	40	70	75,0	100,0	100,0
Moncton (N.-B.)	43 930	48 270	9,9	17 615	18 150	3,0	71,4	72,7
Saint John (N.-B.)	43 705	45 720	4,6	7 895	8 655	9,6	84,7	84,1
Saguenay (Qc)	61 145	64 265	5,1	1 140	1 550	36,0	98,2	97,6
Québec (Qc)	255 390	282 470	10,6	70 125	80 845	15,3	78,5	77,7
Sherbrooke (Qc)	64 145	70 240	9,5	16 200	16 195	0,0	79,8	81,3
Trois-Rivières (Qc)	50 055	55 250	10,4	7 800	7 870	0,9	86,5	87,5
Montréal (Qc)	950 730	985 455	3,7	676 585	758 195	12,1	58,4	56,5
Ottawa - Gatineau (Ont./Qc)	541 190	566 790	4,7	11 495	12 915	12,4	97,9	97,8
Kingston (Ont.)	63 065	66 945	6,2	6 100	5 895	-3,4	91,2	91,9
Peterborough (Ont.)	36 515	41 225	12,9	8 775	9 510	8,4	80,6	81,3
Oshawa (Ont.)	57 835	60 280	4,2	46 095	56 650	22,9	55,6	51,6
Toronto (Ont.)	1 327 610	1 336 540	0,7	1 033 820	1 167 205	12,9	56,2	53,4
Hamilton (Ont.)	188 370	197 200	4,7	77 300	87 265	12,9	70,9	69,3
St. Catharines - Niagara (Ont.)	92 790	98 625	6,3	66 065	67 155	1,6	58,4	59,5
Kitchener (Ont.)	81 555	87 860	7,7	124 125	142 170	14,5	39,7	38,2
Brantford (Ont.)	37 450	40 125	7,1	12 225	12 365	1,1	75,4	76,4
Guelph (Ont.)	62 315	66 460	6,7	3 170	3 990	25,9	95,2	94,3
London (Ont.)	164 950	177 645	7,7	39 885	43 390	8,8	80,5	80,4
Windsor (Ont.)	115 640	107 695	-6,9	27 940	33 395	19,5	80,5	76,3
Barrie (Ont.)	45 690	55 050	20,5	8 630	10 235	18,6	84,1	84,3
Greater Sudbury / Grand Sudbury (Ont.)	65 565	69 830	6,5	80	120	50,0	99,9	99,8
Thunder Bay (Ont.)	50 835	52 090	2,5	1 965	2 800	42,5	96,3	94,9
Winnipeg (Man.)	314 160	328 340	4,5	14 030	14 230	1,4	95,7	95,8
Regina (Sask.)	88 945	94 470	6,2	6 725	6 720	-0,1	93,0	93,4
Saskatoon (Sask.)	96 475	105 715	9,6	8 515	8 670	1,8	91,9	92,4
Calgary (Alb.)	464 755	536 265	15,4	20 770	25 465	22,6	95,7	95,5
Edmonton (Alb.)	351 755	398 055	13,2	96 285	113 665	18,1	78,5	77,8
Kelowna (C.-B.)	48 925	56 880	16,3	10 555	12 910	22,3	82,3	81,5
Abbotsford (C.-B.)	41 940	48 400	15,4	8 735	9 390	7,5	82,8	83,8
Vancouver (C.-B.)	312 660	331 280	6,0	589 115	646 330	9,7	34,7	33,9
Victoria (C.-B.)	66 665	69 660	4,5	75 585	88 515	17,1	46,9	44,0

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 2001 et 2006.

Il convient de distinguer les concepts de régions métropolitaines de recensement (RMR) et de municipalités (subdivisions de recensement – SDR). Les RMR regroupent très souvent de nombreuses municipalités et l'une d'elles, appelée « municipalité centrale », donne son nom à la RMR. Par exemple, la RMR de Montréal regroupe près d'une centaine de municipalités comme Laval, Longueuil, La Prairie et Mirabel. La municipalité de Montréal, sur l'Île de Montréal, est la municipalité centrale de la RMR, c'est-à-dire la subdivision de recensement qui a donné son nom à la RMR.

Ces tendances ont notamment été observées dans les trois plus grandes RMR canadiennes, soit Toronto, Montréal et Vancouver. Ainsi, à Toronto, le nombre de personnes ayant leur lieu de travail dans les municipalités de banlieue a progressé de 12,9 % entre 2001 et 2006, comparativement à seulement 0,7 % à l'intérieur de la municipalité de Toronto. Dans la RMR de Montréal, les pourcentages d'augmentation correspondants étaient de 12,1 % et 3,7 %. À Vancouver, l'emploi a progressé de 9,7 % dans les municipalités de banlieue, comparativement à 6,0 % dans la Ville de Vancouver.

La résultante de ces taux de croissance variables entre municipalités centrales et périphériques signifie, entre autres pour Toronto, Montréal et Vancouver, une diminution de la proportion des personnes qui ont leur lieu de travail à l'intérieur de la municipalité centrale. Par exemple, en 2006, 53,4 % des travailleurs de la RMR de Toronto avaient leur lieu de travail dans la municipalité de Toronto, comparativement à 56,2 % en 2001.

Malgré cette décentralisation des travailleurs dans les municipalités de banlieue, la majorité d'entre eux continuent d'avoir leur lieu de travail dans la municipalité centrale de leur RMR (et ce, dans presque toutes les RMR).

Forte croissance du nombre de travailleurs dans les municipalités de Vaughan, de Surrey et de Laval

Parmi les 25 municipalités (ou subdivisions de recensement) les plus importantes au Canada en terme du nombre de travailleurs y ayant leur lieu d'emploi habituel, les trois ayant connu la plus forte croissance du nombre de travailleurs, au cours de la plus récente période intercensitaire, étaient toutes des municipalités de banlieue de leur RMR respective : Vaughan, située dans la RMR de Toronto (+22,2 %), Surrey, située dans la RMR de Vancouver (+17,0 %) et Laval, située dans la RMR de Montréal (+15,8 %).

La première place en terme de croissance nette de travailleurs revenait cependant à la Ville de Calgary. En 2006, 71 510 travailleurs de plus qu'en 2001 avaient leur lieu de travail habituel dans cette municipalité (une croissance de 15,4 %).

Dans les deux principales municipalités de la région de la capitale nationale, on a constaté que l'emploi a crû plus rapidement dans la municipalité de Gatineau (+9,7 %) que dans celle d'Ottawa (+3,7 %).

Tableau 9 Répartition des travailleurs selon leur lieu de travail et leur lieu de résidence pour les 25 municipalités comptant le plus grand nombre de travailleurs, 2001 et 2006

Municipalités comptant le plus grand nombre de travailleurs	Lieu de travail			Lieu de résidence			Gains ou pertes nets de travailleurs dans la municipalité	
	2001	2006	Variation de 2001 à 2006	2001	2006	Variation de 2001 à 2006	2001	2006
	nombre		pourcentage	nombre		pourcentage	nombre	
Toronto (Ont.)	1 327 610	1 336 540	0,7	1 114 380	1 104 220	-0,9	213 230	232 320
Montréal (Qc)	950 730	985 455	3,7	692 135	715 875	3,4	258 595	269 580
Calgary (Alb.)	464 755	536 265	15,4	440 530	504 130	14,4	24 225	32 135
Ottawa (Ont.)	450 925	467 760	3,7	381 725	395 495	3,6	69 200	72 265
Edmonton (Alb.)	351 755	398 060	13,2	314 970	358 700	13,9	36 785	39 360
Mississauga (Ont.)	348 780	383 880	10,1	302 930	315 230	4,1	45 850	68 650
Vancouver (C.-B.)	312 660	331 285	6,0	250 130	272 870	9,1	62 530	58 415
Winnipeg (Man.)	314 165	328 340	4,5	293 255	304 750	3,9	20 910	23 590
Québec (Qc)	255 390	282 470	10,6	219 100	239 535	9,3	36 290	42 935
Hamilton (Ont.)	188 365	197 200	4,7	211 600	221 050	4,5	-23 235	-23 850
Halifax (N.-É.)	174 670	189 275	8,4	165 180	179 070	8,4	9 490	10 205
London (Ont.)	165 185	177 645	7,5	151 955	162 475	6,9	13 230	15 170
Brampton (Ont.)	122 280	139 560	14,1	162 750	198 435	21,9	-40 470	-58 875
Vaughan (Ont.)	112 570	137 600	22,2	87 760	111 795	27,4	24 810	25 805
Laval (Qc)	118 425	137 190	15,8	161 780	173 955	7,5	-43 355	-36 765
Markham (Ont.)	116 585	129 290	10,9	100 840	122 350	21,3	15 745	6 940
Surrey (C.-B.)	101 990	119 335	17,0	145 410	166 700	14,6	-43 420	-47 365
Burnaby (C.-B.)	107 965	115 010	6,5	82 355	89 225	8,3	25 610	25 785
Richmond (C.-B.)	104 530	108 095	3,4	72 115	76 830	6,5	32 415	31 265
Windsor (Ont.)	115 640	107 695	-6,9	88 070	85 910	-2,5	27 570	21 785
Saskatoon (Sask.)	96 475	105 710	9,6	90 430	97 515	7,8	6 045	8 195
Gatineau (Qc)	90 270	99 030	9,7	112 065	119 315	6,5	-21 795	-20 285
Regina (Sask.)	88 945	94 465	6,2	85 275	89 100	4,5	3 670	5 365
Kitchener (Ont.)	81 550	87 860	7,7	92 275	100 460	8,9	-10 725	-12 600
Longueuil (Qc)	78 310	86 820	10,9	105 490	108 280	2,6	-27 180	-21 460

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 2001 et 2006.

Localisation de l'emploi dans l'espace métropolitain : de nombreux emplois dans les secteurs périphériques des grandes régions urbaines

La localisation des emplois au sein des régions métropolitaines de recensement peut avoir une influence importante sur les besoins en matière d'infrastructures de transport, sur la vitalité et la santé économique des quartiers centraux, de même que sur les distances de navettage des travailleurs. C'est pourquoi il importe de connaître où sont situés les principaux sites d'emploi à l'intérieur des grandes régions urbaines.

Pour mieux comprendre la localisation des emplois, il est intéressant d'observer les RMR à l'échelle des secteurs de recensements (SR) (voir l'encadré).

Les cartes des 33 RMR ([série 1](#)), découpées selon leurs secteurs de recensement (SR), permettent de visualiser la localisation des principales concentrations de lieux de travail dans les grandes régions urbaines. Elles permettent aussi de visualiser où sont situés les lieux de résidence des travailleurs.

Les secteurs de recensement (SR) sont de petites régions géographiques relativement stables qui comptent habituellement entre 2 500 et 8 000 habitants. Ils sont créés au sein de régions métropolitaines de recensement et d'agglomérations de recensement dont le noyau urbain compte 50 000 habitants ou plus d'après le recensement précédent.

Un comité de spécialistes locaux (par exemple, des planificateurs, des travailleurs sociaux, des travailleurs du secteur de la santé et des éducateurs) délimite initialement les secteurs de recensement, de concert avec Statistique Canada.

L'analyse des SR montre qu'il existe généralement un pôle d'emploi dominant au centre-ville, ainsi que d'autres pôles d'emploi en périphérie, dont certains très importants du point de vue du nombre de travailleurs.

Par exemple, parmi le millier de secteurs de recensement (SR) de la RMR de Toronto, celui qui comptait le plus grand nombre de travailleurs était situé à environ 20 km du centre-ville, dans la municipalité de Mississauga (108 500 travailleurs y ayant leur lieu de travail habituel). Ce SR, campé à l'ouest de l'intersection des autoroutes 427 et 401 (et dont fait partie l'aéroport international Lester B. Pearson), était également le SR comptant le plus grand nombre d'emplois au Canada en 2006.

Dans la plupart des RMR, l'analyse des SR montre que bon nombre d'emplois sont aussi éparpillés un peu partout dans les régions métropolitaines de recensement, en dehors du pôle du centre-ville et des autres pôles d'emploi plus périphériques. Étant donné la nature des systèmes de transport public, qui ne peuvent être viables que si une masse d'utilisateurs se rendent vers un lieu commun (un pôle d'emploi important, par exemple), il peut être difficile d'avoir accès à ces lieux de travail par le transport en commun.

De plus, l'analyse des SR révèle que le nombre de travailleurs qui résident dans les quartiers centraux est généralement beaucoup plus restreint que le nombre de personnes qui y travaillent. La même chose est généralement vraie des pôles d'emploi situés en périphérie.

Malgré la décentralisation des travailleurs, les quartiers centraux demeurent des pôles d'emploi importants

Malgré la décentralisation et parfois une certaine dispersion des emplois (et de la population) observée dans la plupart des RMR, les quartiers centraux demeurent des pôles d'emploi majeurs dans plusieurs régions urbaines⁷. Dans cinq des six RMR comptant une population de un million et plus, soit Montréal, Vancouver, Ottawa - Gatineau, Calgary et Edmonton, le secteur de recensement (SR) concentrant le plus grand nombre de travailleurs était situé au cœur du centre-ville ([voir les cartes, série 2](#)). À Toronto, le SR comptant le plus grand nombre de travailleurs était situé à Mississauga. Cependant, celui qui arrivait au deuxième rang se situait en plein cœur du quartier des affaires de Toronto. Ce petit SR, qui fait moins de 0,5 kilomètre carré, comptait à lui seul 103 900 travailleurs en 2006 (soit plus que le nombre de travailleurs dans plusieurs RMR). Il comptait la plus forte densité de travailleurs au kilomètre carré au Canada.

7. Heisz, Andrew et Sébastien Larochelle-Côté. 2005. *Le travail et le navettage dans les régions métropolitaines de recensement, 1996 à 2001*. Statistique Canada, n° 89-613-MIF au catalogue, Ottawa.

Une des caractéristiques distinctives des quartiers centraux par rapport aux autres pôles d'emploi de leur région respective est leur forte densité d'emploi, c'est-à-dire le nombre élevé de travailleurs par kilomètre carré. La présence de nombreux édifices à bureaux en hauteur, dans ces quartiers centraux, explique ce phénomène : ceux-ci occupent une superficie relativement faible au sol et peuvent accueillir un très grand nombre de travailleurs. La construction de tels édifices est en grande partie attribuable au coût élevé des terrains au centre-ville.

Les municipalités où habitent les travailleurs ne sont pas toujours celles où se concentrent les emplois

De façon générale, les travailleurs ont tendance à demeurer à proximité de leur lieu de travail, souvent dans la même municipalité. Cependant, alors que certaines municipalités sont surtout reconnues comme étant des lieux où résident les travailleurs, d'autres se caractérisent davantage comme des lieux de travail (des municipalités qui attirent des travailleurs provenant de municipalités environnantes).

Certaines municipalités comptent plus de travailleurs qu'elles n'en hébergent. Ces municipalités ont alors un solde positif (gain net de travailleurs). À l'inverse, certaines hébergent plus de travailleurs qu'elles n'en comptent, présentant un solde négatif (perte nette de travailleurs).

Parmi les 25 municipalités comptant le plus grand nombre de travailleurs en 2006, c'est celle de Montréal qui était caractérisée par le plus fort gain net de travailleurs (le nombre de personnes y travaillant excédait de près de 270 000 le nombre de travailleurs qui y vivaient). Suivait la municipalité de Toronto, qui affichait un gain net de 232 300 travailleurs. La municipalité de Mississauga se démarquait elle aussi, avec un fort afflux quotidien de travailleurs provenant des environs (gain net de 68 700 travailleurs).

Les municipalités de Laval et de Surrey se sont démarquées par leur croissance relativement forte en terme du nombre de travailleurs entre 2001 et 2006 (respectivement 15,8 % et 17,0 %). Dans ces deux municipalités, le nombre de travailleurs qui y vivaient était cependant encore supérieur au nombre de personnes qui y travaillaient. Dans le cas de Laval, la différence atteignait 36 800 et dans le cas de Surrey, elle était de 47 400. Autrement dit, le nombre de travailleurs sur le territoire de ces municipalités était plus grand la nuit que le jour.

C'est cependant la municipalité de Brampton, située dans la RMR de Toronto, qui affichait la perte nette de travailleurs la plus forte au profit des municipalités environnantes (59 000 travailleurs).

Habitudes de navettage

Les résidents de la RMR d'Oshawa sont ceux qui parcourent les plus longues distances pour aller travailler

Tout comme c'était le cas en 2001, les travailleurs d'Oshawa, dont un bon nombre se dirigeaient vers Toronto pour y travailler, parcouraient les plus longues distances parmi les navetteurs résidant dans une RMR (distance médiane de 11 kilomètres en 2006, comparativement à 10,7 kilomètres en 2001). Par contre, c'est à Barrie que l'on retrouvait la plus forte proportion de travailleurs parcourant 25 kilomètres ou plus pour se rendre au travail (35,3 % en 2006).

Tableau 10 Proportion de la distance médiane de navettage et de la distance de navettage des travailleurs, régions métropolitaines de recensement, 2001 et 2006

Régions métropolitaines de recensement	2001					2006				
	Distance médiane de navettage	Distance de navettage				Distance médiane de navettage	Distance de navettage			
		Moins de 5 km	5 à 14 km	15 à 24 km	25 km et plus		Moins de 5 km	5 à 14 km	15 à 24 km	25 km et plus
	kilomètres	pourcentage				kilomètres	pourcentage			
Total	7,3	35,8	40,6	13,7	9,9	7,5	35,3	40,4	13,9	10,4
St. John's (T.-N.-L.)	5,4	47,1	40,7	7,8	4,4	5,5	45,9	41,7	7,8	4,6
Halifax (N.-É.)	6,3	41,3	39,1	13,6	6,0	6,5	40,8	38,1	14,2	7,0
Moncton (N.-B.)	4,6	53,6	32,3	8,6	5,5	4,9	50,8	34,9	7,5	6,8
Saint John (N.-B.)	7,0	39,0	32,1	17,7	11,2	6,9	40,3	30,8	18,4	10,4
Saguenay (Qc)	4,7	51,2	34,4	8,7	5,7	5,3	48,0	34,8	10,2	7,0
Québec (Qc)	6,8	37,4	48,3	8,7	5,6	6,9	37,0	48,1	9,3	5,6
Sherbrooke (Qc)	4,9	50,5	31,4	9,5	8,5	5,0	49,3	31,8	9,4	9,5
Trois-Rivières (Qc)	5,0	49,7	32,3	8,0	10,0	5,1	48,8	32,7	8,8	9,6
Montréal (Qc)	8,0	34,0	41,0	16,9	8,1	8,1	33,6	40,8	16,9	8,7
Ottawa - Gatineau (Ont./Qc)	7,9	33,1	44,0	14,8	8,1	8,1	32,4	42,8	16,1	8,7
Kingston (Ont.)	5,4	47,4	32,3	11,3	9,0	5,9	44,5	34,4	11,0	10,1
Peterborough (Ont.)	5,0	49,5	24,0	9,6	16,8	5,1	49,5	24,5	9,5	16,5
Oshawa (Ont.)	10,7	30,1	27,2	12,0	30,8	11,0	28,3	28,7	10,4	32,6
Toronto (Ont.)	9,2	28,9	40,1	18,0	13,0	9,4	28,6	39,6	18,0	13,8
Hamilton (Ont.)	8,2	33,0	35,9	12,4	18,8	8,3	32,8	34,9	12,9	19,4
St. Catharines - Niagara (Ont.)	5,5	46,1	29,7	12,7	11,5	5,9	44,0	29,0	13,8	13,1
Kitchener (Ont.)	5,6	45,0	35,6	10,4	9,0	5,8	42,8	37,5	10,5	9,2
Brantford (Ont.)	5,9	44,5	27,7	8,2	19,6	5,3	47,9	23,6	7,2	21,2
Guelph (Ont.)	4,5	53,8	21,6	8,5	16,1	5,0	49,6	25,4	9,8	15,3
London (Ont.)	5,4	46,1	38,4	7,4	8,1	5,6	44,9	37,9	7,9	9,3
Windsor (Ont.)	6,1	41,3	44,1	9,1	5,4	6,6	37,9	45,0	10,1	7,0
Barrie (Ont.)	8,6	36,4	21,8	6,6	35,2	9,0	35,2	23,0	6,5	35,3
Greater Sudbury / Grand Sudbury (Ont.)	6,5	41,1	36,4	15,3	7,1	6,9	39,7	35,9	16,4	8,0
Thunder Bay (Ont.)	4,7	51,8	36,5	5,2	6,5	4,7	52,3	36,1	5,4	6,2
Winnipeg (Man.)	6,0	40,8	49,7	5,0	4,5	6,1	40,3	49,8	5,1	4,7
Regina (Sask.)	4,5	56,8	35,7	2,8	4,8	4,6	55,4	36,9	2,9	4,8
Saskatoon (Sask.)	4,8	51,5	36,3	4,7	7,6	5,0	49,6	37,5	5,6	7,3
Calgary (Alb.)	7,7	31,9	53,4	9,8	4,9	8,2	30,5	52,0	12,4	5,1
Edmonton (Alb.)	7,6	33,7	46,3	10,9	9,1	7,8	33,1	46,4	11,4	9,1
Kelowna (C.-B.)	5,7	43,9	41,2	8,1	6,7	5,6	45,2	39,7	8,8	6,3
Abbotsford (C.-B.)	7,7	38,6	27,0	8,2	26,2	7,3	40,3	27,2	8,1	24,4
Vancouver (C.-B.)	7,6	34,8	41,2	16,2	7,7	7,4	35,4	41,2	15,7	7,7
Victoria (C.-B.)	4,7	52,4	34,1	8,1	5,4	4,6	52,8	34,4	7,9	4,8

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 2001 et 2006.

À Toronto et à Montréal, les distances médianes de navettage sont demeurées pratiquement inchangées au cours des 10 dernières années. Les navetteurs de Toronto parcouraient 9,4 km en 2006, en hausse de 0,2 km par rapport à 2001 et ceux de Montréal, 8,1 km, une hausse de seulement 0,1 km.

Cependant, les navetteurs consacraient plus de temps pour se rendre à destination dans ces deux régions métropolitaines de recensement. Une étude antérieure de Statistique Canada a montré qu'entre 1992 et 2005, le temps moyen pour faire l'aller-retour entre le domicile et le lieu de travail avait augmenté de 16,2 % à Toronto et de 22,6 % à Montréal⁸. Cet écart entre l'évolution lente de la distance et la progression plus rapide des durées de navettage est possiblement dû à une intensification de la congestion routière, qui fait en sorte que plusieurs navetteurs doivent consacrer plus de temps qu'auparavant pour franchir une distance pratiquement équivalente.

La distance médiane des travailleurs de la RMR de Vancouver a, quant à elle, légèrement diminué au cours des dernières années, passant de 7,6 kilomètres en 2001 à 7,4 kilomètres en 2006.

La RMR de Regina était, quant à elle, celle comptant la plus forte proportion de travailleurs parcourant moins de 5 kilomètres pour se rendre au travail (55,4 %).

Lorsqu'on examine les distances de déplacement en fonction de la RMR du lieu de travail (plutôt que de la RMR de résidence), on constate que ce sont les travailleurs dont le lieu de travail se situe dans la région de Toronto qui parcourent les plus longs trajets (10,3 kilomètres), suivis de ceux d'Ottawa - Gatineau (8,7 kilomètres), de Montréal (8,5 kilomètres) et de Calgary (8,4 kilomètres).

Les logements construits récemment sont plus éloignés des lieux de travail dans les RMR

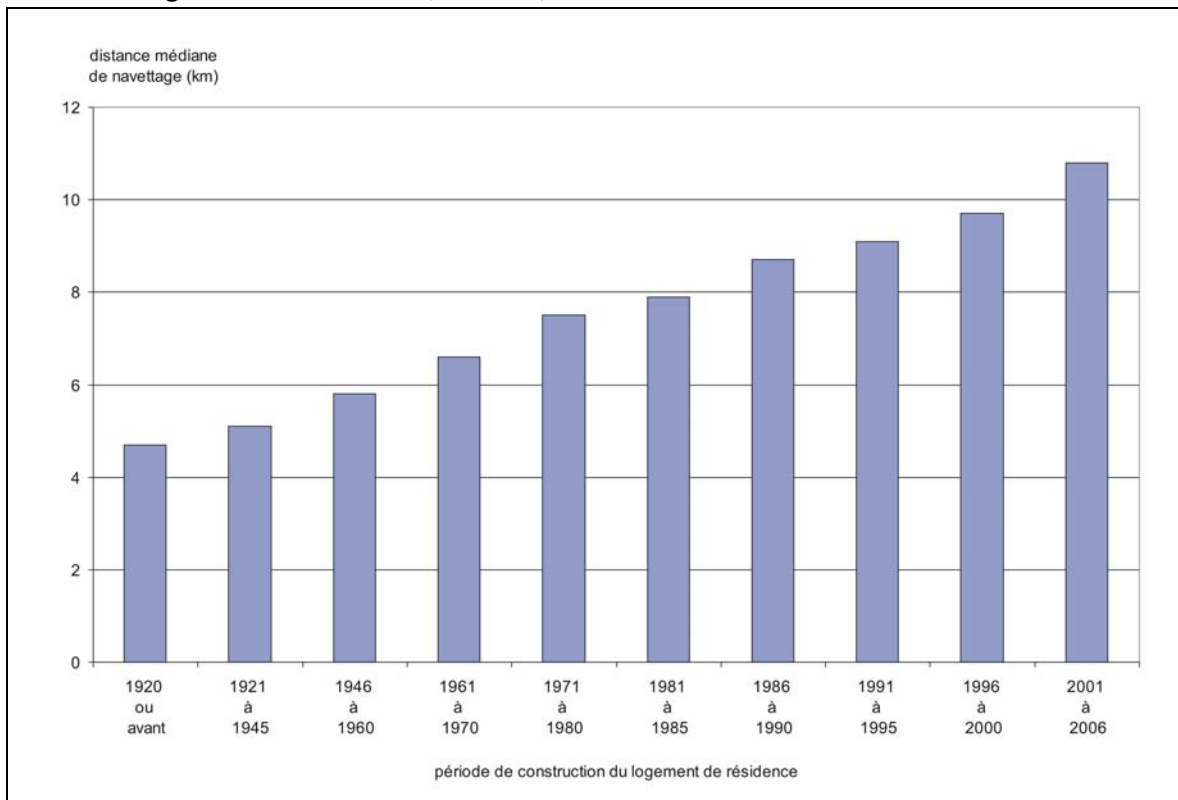
Dans la plupart des RMR, les logements les plus récents ont tendance à être bâtis à une plus grande distance du centre-ville⁹. On sait que plusieurs personnes se rendent dans des secteurs périphériques des RMR pour y travailler. Cette dernière tendance ne permet cependant pas de contrebalancer le fait que ces nouveaux domiciles sont en moyenne plus éloignés de la plupart des lieux de travail.

En effet, plus le logement habité par les travailleurs avait été construit récemment, plus la distance qu'ils parcouraient pour se rendre au travail était susceptible d'être grande. Par exemple, en 2006, la distance médiane pour se rendre au travail des personnes qui demeuraient dans un logement construit entre 2001 et 2006 était de 10,8 kilomètres, comparativement à 6,6 kilomètres pour ceux vivant dans un logement bâti entre 1961 et 1970 et à 4,7 kilomètres pour ceux qui vivaient dans un logement qui avait été bâti en 1920 ou avant.

8. Statistique Canada. 2006. *Le temps pour se rendre au travail et en revenir*. N° 89-622-XWF2006001 au catalogue, Statistique Canada, Ottawa.

9. Turcotte, Martin. 2008. « L'opposition ville/banlieue : comment la mesurer? » *Tendances sociales canadiennes*. Statistique Canada. N° 11-008 au catalogue, hiver, p. 2 à 20.

Figure 1 Distance médiane de navettage (en kilomètres) parcourue par les travailleurs des régions métropolitaines de recensement selon la période de construction du logement de résidence, Canada, 2006



Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2006.

Les cartes suivantes, qui représentent les huit plus grandes RMR du Canada, permettent d'ailleurs de visualiser dans quelle mesure les travailleurs, selon qu'ils demeurent près du centre ou plutôt en banlieue, ont tendance à parcourir de longues distances pour se rendre au travail. Dans les plus grandes RMR, les travailleurs résidant dans les quartiers plus périphériques ont tendance à franchir de plus longues distances pour se rendre au travail ([voir les cartes, série 3](#)).

Modes de transport

Les informations relatives à l'utilisation de l'automobile, du transport en commun et des autres modes de transport au niveau du Canada, des provinces et des territoires sont d'un grand intérêt pour plusieurs intervenants.

C'est néanmoins dans les régions urbaines, en particulier les plus grandes d'entre elles, que les grands enjeux de transport se jouent. C'est en effet à ce niveau que se font sentir les pressions sur les infrastructures de transport engendrées par l'augmentation du nombre de navetteurs et par la diversification des lieux de travail. C'est aussi au niveau des grandes agglomérations urbaines que l'on planifie les projets d'aménagement urbain qui peuvent avoir une incidence sur les modes de transport utilisés par les travailleurs (nouvelles routes, prolongement des parcours de trains de banlieue, stationnements incitatifs, mise en place de voies pour le covoiturage, etc.).

L'automobile était moins utilisée que par le passé dans la plupart des RMR

En 2006, 69,4 % des travailleurs résidant dans l'une ou l'autre des 33 RMR avaient conduit leur automobile pour se rendre au travail, et 7,4 % s'étaient rendus au travail en tant que passagers d'une automobile. C'est dans la RMR d'Ottawa - Gatineau que l'on trouvait la plus faible proportion de travailleurs conduisant pour se rendre au travail (62,7 %), suivie de Toronto (63,6 %) et de Victoria (64,9 %).

Tableau 11a Proportion des travailleurs utilisant l'automobile pour se rendre au travail, régions métropolitaines de recensement, 1996, 2001 et 2006

Régions métropolitaines de recensement	Automobile - En tant que conducteurs			Automobile - En tant que passagers			Total - Utilisateurs de l'automobile		
	1996	2001	2006	1996	2001	2006	1996	2001	2006
	pourcentage								
Total	71,0	71,2	69,4	7,1	6,6	7,4	78,1	77,8	76,8
St. John's (T.-N.-L.)	76,5	77,3	74,4	12,7	12,3	13,8	89,2	89,5	88,2
Halifax (N.-É.)	66,8	68,0	65,1	10,5	9,6	10,6	77,3	77,6	75,8
Moncton (N.-B.)	77,4	77,9	74,7	10,8	10,3	12,4	88,2	88,2	87,1
Saint John (N.-B.)	75,4	76,5	75,1	11,3	10,5	11,2	86,7	87,0	86,3
Saguenay (Qc)	83,3	85,1	85,1	6,5	4,9	5,3	89,8	90,0	90,4
Québec (Qc)	76,3	76,0	74,9	5,8	5,2	5,4	82,1	81,2	80,3
Sherbrooke (Qc)	80,1	79,9	80,3	5,9	5,7	5,8	85,9	85,6	86,1
Trois-Rivières (Qc)	84,1	84,3	84,8	4,7	4,6	4,5	88,8	88,9	89,4
Montréal (Qc)	66,7	65,8	65,4	5,5	4,8	5,0	72,2	70,6	70,4
Ottawa - Gatineau (Ont./Qc)	64,2	64,7	62,7	8,7	7,4	8,0	73,0	72,1	70,7
Ottawa - Gatineau (partie Qc)	72,7	70,7	69,5	10,1	8,8	9,0	82,7	79,5	78,5
Ottawa - Gatineau (partie Ont.)	61,5	62,7	60,4	8,3	6,9	7,7	69,8	69,6	68,0
Kingston (Ont.)	73,9	74,2	73,1	8,2	8,2	9,3	82,2	82,4	82,4
Peterborough (Ont.)	78,7	79,3	76,4	8,8	8,3	9,9	87,5	87,6	86,3
Oshawa (Ont.)	81,2	80,2	79,0	8,1	7,7	8,6	89,3	88,0	87,6
Toronto (Ont.)	65,3	65,2	63,6	6,7	6,3	7,5	71,9	71,4	71,1
Hamilton (Ont.)	78,1	78,2	76,1	7,2	7,1	8,5	85,4	85,3	84,6
St. Catharines - Niagara (Ont.)	83,0	83,8	81,0	7,8	7,4	8,8	90,8	91,1	89,9
Kitchener (Ont.)	79,8	81,3	78,3	8,8	8,1	9,4	88,6	89,3	87,7
Brantford (Ont.)	82,5	82,6	80,2	8,2	8,2	9,5	90,7	90,8	89,7
Guelph (Ont.)	75,8	77,9	76,0	9,1	7,0	8,5	84,9	84,8	84,5
London (Ont.)	77,5	78,0	75,5	7,9	7,7	9,1	85,4	85,8	84,6
Windsor (Ont.)	82,6	83,8	83,1	7,2	6,5	7,6	89,7	90,3	90,6
Barrie (Ont.)	81,5	83,0	81,2	9,2	8,4	9,4	90,6	91,4	90,6
Greater Sudbury / Grand Sudbury (Ont.)	77,8	78,2	77,4	9,3	8,8	9,5	87,1	87,0	86,9
Thunder Bay (Ont.)	81,1	82,5	79,8	7,8	7,0	8,6	88,9	89,5	88,4
Winnipeg (Man.)	68,2	70,2	69,8	9,0	8,4	8,9	77,3	78,6	78,7
Regina (Sask.)	79,2	80,3	79,6	8,0	7,9	8,1	87,2	88,2	87,7
Saskatoon (Sask.)	77,8	79,7	78,7	7,3	6,6	7,5	85,0	86,2	86,1
Calgary (Alb.)	72,8	71,8	69,1	7,2	6,8	7,5	80,1	78,6	76,6
Edmonton (Alb.)	76,9	77,7	75,0	6,9	6,6	7,8	83,8	84,3	82,8
Kelowna (C.-B.)	83,6	83,3	81,4	6,7	5,9	7,7	90,3	89,2	89,1
Abbotsford (C.-B.)	84,5	84,4	83,2	8,7	8,7	10,0	93,2	93,1	93,2
Vancouver (C.-B.)	70,6	72,2	67,3	6,6	7,0	7,1	77,2	79,2	74,4
Victoria (C.-B.)	67,1	67,5	64,9	6,8	6,0	6,8	74,0	73,5	71,7

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 1996 à 2006.

La proportion des travailleurs résidant dans les RMR qui s'étaient rendus au travail en automobile, que ce soit comme conducteurs ou comme passagers, a légèrement fléchi depuis les 10 dernières années (78,1 % en 1996, 77,8 % en 2001 et 76,8 % en 2006). Ce fléchissement était plus accentué dans le cas des travailleurs résidant dans les RMR de Calgary et de Vancouver.

La RMR au sein de laquelle la plus faible proportion de travailleurs utilisaient l'automobile pour se rendre au travail demeurait Montréal (70,4 %). Suivaient les RMR d'Ottawa - Gatineau, avec 70,7 % et de Toronto, avec 71,1 %.

À l'opposé, ce sont les travailleurs d'Abbotsford (93,2 %), de Barrie (90,6 %) et de Windsor (90,6 %) qui étaient les plus susceptibles d'aller travailler en automobile.

Le transport en commun est surtout une option dans les plus grandes RMR

On assiste, depuis 1996, à une progression de l'utilisation du transport en commun dans plusieurs RMR. Dans leur ensemble, la proportion de travailleurs des 33 RMR canadiennes se rendant au travail en transport en commun est en effet passée de 14,1 % en 1996 à 14,4 % en 2001 et à 15,1 % en 2006.

Tableau 11b Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun pour se rendre au travail, régions métropolitaines de recensement, 1996, 2001 et 2006

Régions métropolitaines de recensement	Transport en commun		
	1996	2001	2006
	pourcentage		
Total	14,1	14,4	15,1
St. John's (T.-N.-L.)	2,4	2,8	2,9
Halifax (N.-É.)	10,7	9,9	11,9
Moncton (N.-B.)	2,5	2,3	2,8
Saint John (N.-B.)	4,6	4,3	4,4
Saguenay (Qc)	2,2	2,5	2,4
Québec (Qc)	9,2	9,8	10,2
Sherbrooke (Qc)	4,7	4,9	4,8
Trois-Rivières (Qc)	2,3	3,0	2,4
Montréal (Qc)	20,2	21,6	21,4
Ottawa - Gatineau (Ont./Qc)	17,2	18,5	19,4
Ottawa - Gatineau (partie Qc)	11,1	13,7	14,4
Ottawa - Gatineau (partie Ont.)	19,3	20,1	21,2
Kingston (Ont.)	3,7	3,5	4,1
Peterborough (Ont.)	2,3	2,5	2,5
Oshawa (Ont.)	5,6	7,1	7,9
Toronto (Ont.)	22,0	22,4	22,2
Hamilton (Ont.)	8,0	8,0	8,7
St. Catharines - Niagara (Ont.)	2,0	2,0	2,5
Kitchener (Ont.)	3,9	3,9	4,8
Brantford (Ont.)	2,4	2,5	3,1
Guelph (Ont.)	5,0	5,8	6,0
London (Ont.)	5,9	6,0	6,7

Régions métropolitaines de recensement	Transport en commun		
	1996	2001	2006
	pourcentage		
Windsor (Ont.)	3,3	3,1	2,9
Barrie (Ont.)	3,2	3,4	3,8
Greater Sudbury / Grand Sudbury (Ont.)	4,9	4,9	5,2
Thunder Bay (Ont.)	3,4	3,0	3,2
Winnipeg (Man.)	14,3	13,1	13,0
Regina (Sask.)	5,0	4,4	4,2
Saskatoon (Sask.)	5,1	4,1	3,7
Calgary (Alb.)	12,6	13,2	15,6
Edmonton (Alb.)	9,0	8,6	9,7
Kelowna (C.-B.)	1,9	2,8	2,7
Abbotsford (C.-B.)	1,3	1,6	1,8
Vancouver (C.-B.) ¹	14,3	11,5	16,5
Victoria (C.-B.)	9,9	9,7	10,2

Note :

1. Dans la région métropolitaine de recensement de Vancouver, une grève d'autobus a eu lieu au moment du Recensement de 2001, affectant les estimations relatives à l'utilisation du transport en commun.

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 1996 à 2006.

La plus ou moins forte utilisation du transport en commun dans les différentes RMR dépend de plusieurs facteurs incluant, entre autres la densité de la population, la plus ou moins grande concentration des emplois dans des secteurs bien desservis par le transport public, les coûts associés à l'utilisation de la voiture par rapport au transport en commun, la disponibilité de stationnements à proximité des lieux de travail, la qualité du service, etc. Généralement, les plus grandes RMR possèdent un plus grand nombre de caractéristiques qui rendent le transport en commun plus attrayant pour bon nombre de travailleurs. Elles sont, entre autres, beaucoup plus susceptibles de posséder un réseau de transport en commun bien établi, incitant les travailleurs à l'utiliser pour atteindre leurs centres-villes.

Cette réalité se confirme en comparant les taux d'utilisation du transport en commun dans les six RMR comptant une population de un million ou plus, soit Toronto (22,2 %), Montréal (21,4 %), Vancouver (16,5 %), Ottawa - Gatineau (19,4 %), Calgary (15,6 %) et Edmonton (9,7 %).

En comparaison, les six plus petites RMR comptaient toutes des proportions beaucoup plus faibles de navetteurs utilisant le transport en commun : 2,5 % à Peterborough, 4,4 % à Saint John (N.-B.), 3,2 % à Thunder Bay, 3,1 % à Brantford, 2,8 % à Moncton et 6,0 % à Guelph.

Le transport en commun augmente considérablement à Calgary

Parmi les six grandes RMR, les progrès les plus importants du point de vue du transport en commun, au cours des 10 dernières années, ont été enregistrés à Calgary et à Vancouver. À Calgary, la proportion de travailleurs utilisant le transport en commun atteignait 15,6 % en 2006, comparativement à 12,6 % seulement 10 ans plus tôt. Parmi les facteurs susceptibles d'expliquer cette augmentation, notons la prolongation de la ligne du Ctrain de Calgary (9,4 kilomètres ont été ajoutés à ceux existant entre 2001 et 2004).

À Vancouver, une grève d'autobus a eu lieu au moment du Recensement de 2001, affectant les estimations relatives à l'utilisation du transport en commun. Lorsqu'on s'en tient au changement survenu entre 1996 et 2006, on constate une progression nette du transport public de 14,3 % à 16,5 %.

Dans les trois RMR comptant les plus fortes proportions de travailleurs se rendant au travail en transport en commun, soit Toronto, Montréal et Ottawa - Gatineau, des progrès ont uniquement été observés dans la capitale fédérale entre 2001 et 2006 (le taux d'utilisation du transport public y étant passé de 18,5 % à 19,4 %). Dans les RMR de Toronto et de Montréal, l'utilisation du transport en commun est demeurée pratiquement inchangée au cours des cinq dernières années (baisse de 0,2 point de pourcentage dans les deux cas, alors qu'elles avaient connu des hausses entre 1996 et 2001).

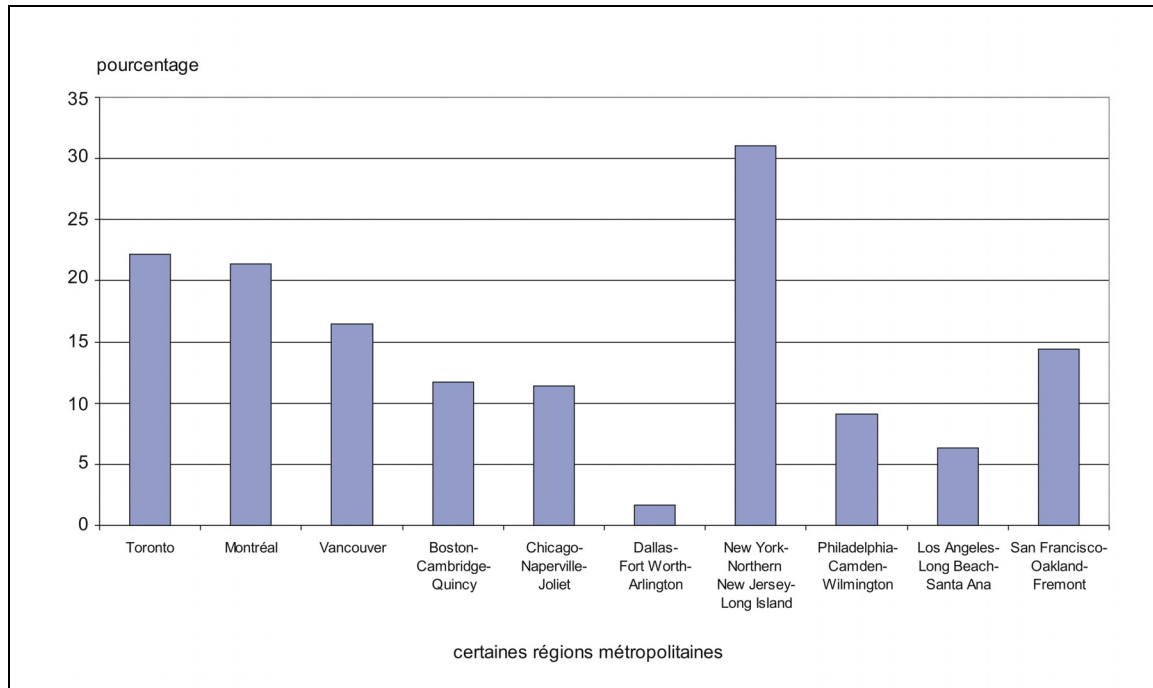
L'utilisation du transport en commun est plus fréquente dans les grandes régions métropolitaines canadiennes qu'américaines

Dans la plupart des grandes régions métropolitaines des États-Unis d'Amérique, l'automobile domine fortement comme mode de transport pour se rendre au travail. C'est particulièrement le cas des métropoles qui se sont développées plus récemment. Par exemple, à Dallas-Forth Worth-Arlington, 95,2 % des navetteurs se rendaient au travail en automobile en 2006, alors que seulement 1,7 % utilisaient le transport en commun¹⁰.

L'utilisation du transport en commun dans les régions de Boston (11,7 %) et de Chicago (11,4 %) se rapprochait, quant à elle, des taux observés dans des RMR canadiennes de taille beaucoup plus restreinte telles que Halifax (11,9 %) et Victoria (10,2 %).

La grande région de New York est la seule qui se distingue de toutes les autres grandes régions urbaines de l'Amérique du Nord, avec un taux d'utilisation du transport en commun de 31 % en 2006. Cela correspondait à 8,8 points de pourcentage de plus que dans la RMR de Toronto.

Figure 2 Proportion des travailleurs utilisant le transport en commun pour se rendre au travail, certaines régions métropolitaines, 2006



Sources : « American Community Survey », 2006, et Statistique Canada, Recensement de la population, 2006.

10. « American Community Survey », 2006.

Les travailleurs de Victoria marchent et pédalent plus pour se rendre au travail

En 2006, les travailleurs résidant dans la RMR de Victoria étaient les plus susceptibles, parmi tous les travailleurs des RMR, d'avoir marché pour se rendre au travail (10,4 %); ils étaient aussi les plus susceptibles d'avoir pédalé (5,6 %). Les RMR de Halifax (10,1 %) et de Kingston (9,6 %) se sont aussi démarquées avec des proportions relativement élevées de marcheurs.

Tableau 11c Proportion des travailleurs marchant, utilisant la bicyclette ou un autre moyen de transport pour se rendre au travail, régions métropolitaines de recensement, 1996, 2001 et 2006

Régions métropolitaines de recensement	Marche			Bicyclette			Autres moyens de transport ¹		
	1996	2001	2006	1996	2001	2006	1996	2001	2006
	pourcentage								
Total	5,8	5,7	5,7	1,2	1,3	1,4	0,8	0,9	1,0
St. John's (T.-N.-L.)	6,7	5,9	6,6	0,3	0,1	0,3	1,4	1,6	2,1
Halifax (N.-É.)	9,8	10,3	10,1	1,0	0,9	1,0	1,2	1,2	1,3
Moncton (N.-B.)	7,5	7,5	7,6	0,7	0,6	1,0	1,1	1,4	1,4
Saint John (N.-B.)	6,8	6,9	7,3	0,2	0,4	0,3	1,7	1,4	1,7
Saguenay (Qc)	6,5	5,9	5,3	0,6	0,8	0,8	0,9	0,8	1,1
Québec (Qc)	7,2	7,0	7,3	0,9	1,3	1,4	0,6	0,7	0,7
Sherbrooke (Qc)	8,0	7,9	7,4	0,7	0,9	0,9	0,6	0,7	0,8
Trois-Rivières (Qc)	7,0	6,0	6,1	1,2	1,5	1,4	0,7	0,6	0,8
Montréal (Qc)	5,9	5,9	5,7	1,0	1,3	1,6	0,6	0,7	0,8
Ottawa - Gatineau (Ont./Qc)	6,9	6,8	6,8	2,1	1,9	2,1	0,8	0,7	0,9
Ottawa - Gatineau (partie Qc)	4,1	4,6	4,6	1,4	1,6	1,7	0,7	0,6	0,8
Ottawa - Gatineau (partie Ont.)	7,9	7,5	7,6	2,3	2,0	2,2	0,8	0,8	0,9
Kingston (Ont.)	10,7	10,4	9,6	2,1	2,2	2,4	1,3	1,6	1,5
Peterborough (Ont.)	7,8	7,1	7,8	1,7	1,8	2,3	0,7	1,0	1,1
Oshawa (Ont.)	4,1	3,6	3,4	0,4	0,5	0,4	0,6	0,8	0,7
Toronto (Ont.)	4,6	4,6	4,8	0,8	0,8	1,0	0,7	0,8	0,9
Hamilton (Ont.)	5,2	5,1	5,0	0,7	0,9	0,9	0,7	0,7	0,8
St. Catharines - Niagara (Ont.)	5,4	5,0	5,0	0,9	0,9	1,5	0,8	1,0	1,1
Kitchener (Ont.)	5,7	4,9	5,1	1,1	1,1	1,6	0,7	0,7	0,8
Brantford (Ont.)	5,2	4,6	4,8	0,7	1,0	1,1	0,9	1,1	1,2
Guelph (Ont.)	7,1	6,9	6,1	2,1	1,8	2,3	0,8	0,7	1,0
London (Ont.)	6,5	5,9	6,1	1,5	1,4	1,6	0,7	0,9	0,9
Windsor (Ont.)	5,1	4,7	4,3	1,1	1,1	1,3	0,7	0,9	0,9
Barrie (Ont.)	4,7	3,7	3,9	0,7	0,5	0,6	0,8	0,9	1,0
Greater Sudbury / Grand Sudbury (Ont.)	6,4	6,5	6,2	0,5	0,4	0,7	1,0	1,1	1,1
Thunder Bay (Ont.)	5,8	5,4	5,9	1,0	1,0	1,6	0,9	1,1	0,9
Winnipeg (Man.)	6,2	6,1	5,8	1,4	1,4	1,6	0,9	0,8	0,9
Regina (Sask.)	5,8	5,2	5,8	1,1	1,4	1,4	0,9	0,8	0,9
Saskatoon (Sask.)	6,4	5,8	6,2	2,0	2,5	2,4	1,4	1,4	1,6
Calgary (Alb.)	5,4	5,9	5,4	1,1	1,5	1,3	0,9	0,9	1,0
Edmonton (Alb.)	5,0	4,7	5,1	1,1	1,2	1,1	1,0	1,2	1,2
Kelowna (C.-B.)	4,6	4,5	4,6	2,0	2,1	2,1	1,2	1,4	1,5
Abbotsford (C.-B.)	3,6	3,6	3,2	0,9	0,9	0,7	1,0	0,8	1,2
Vancouver (C.-B.)	5,8	6,5	6,3	1,7	1,9	1,7	1,0	1,0	1,1
Victoria (C.-B.)	9,8	10,4	10,4	4,9	4,8	5,6	1,5	1,6	2,0

Note :

1. Correspond aux moyens de transport résiduels, comme la motocyclette, le taxi ou les « autres moyens » tels que le patin à roues alignées, la motoneige, etc.

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 1996 à 2006.

En ce qui a trait à l'utilisation de la bicyclette, les autres RMR s'étant démarquées étaient Kingston (2,4 %), Saskatoon (2,4 %), Peterborough (2,3 %) et Guelph (2,3 %).

Les travailleurs plus jeunes utilisent plus le transport durable

Dans le contexte de la lutte aux changements climatiques et dans le but de contenir la congestion routière, on tente de plus en plus d'encourager les travailleurs à utiliser un mode de transport durable pour se rendre au travail, soit le transport en commun, la marche ou la bicyclette.

Certaines clientèles sont naturellement plus susceptibles d'utiliser les transports durables : les jeunes, les immigrants récents, les travailleurs à faible revenu n'ayant pas de voiture, les résidents des quartiers centraux des grandes villes, etc. Certains d'entre eux « choisissent » le transport en commun parce qu'ils n'ont pas d'autres options. D'autres groupes sont cependant traditionnellement moins enclins à utiliser le transport en commun, ou bien à marcher ou à pédaler pour se rendre au travail. Il s'agit des travailleurs vivant dans les banlieues, des travailleurs du secteur manufacturier et des travailleurs âgés de 35 ans et plus.

Attirer ces groupes vers le transport durable est souvent un défi. Dans plusieurs RMR, peu de travailleurs âgés de 35 ans et plus ont d'ailleurs laissé de côté les clés de leur voiture entre 2001 et 2006.

Par exemple, chez les travailleurs âgés de 35 à 44 ans résidant à Montréal, la proportion de ceux ayant utilisé un mode de transport durable pour se rendre au travail est demeurée pratiquement inchangée dans les cinq dernières années (23,2 % en 2001, comparativement à 23,1 % en 2006). On a observé la même tendance à Toronto. Pour ce qui est des groupes d'âge plus avancés, on n'a noté aucun progrès substantiel au cours de la dernière période intercensitaire. En fait, on a plutôt observé un recul assez marqué du transport durable chez les travailleurs âgés de 65 ans et plus.

Le scénario était passablement différent chez les travailleurs âgés de 25 à 34 ans. Parmi les travailleurs de ce groupe d'âge qui résidaient dans la RMR de Montréal, la hausse de l'utilisation des transports durables a été importante, passant de 29,5 % en 2001 à 32,9 % en 2006.

Tableau 12 Proportion des travailleurs utilisant le transport durable¹ selon les groupes d'âge, régions métropolitaines de recensement, 2001 et 2006

Régions métropolitaines de recensement	Groupes d'âge													
	Total - Groupes d'âge		15 à 24 ans		25 à 34 ans		35 à 44 ans		45 à 54 ans		55 à 64 ans		65 ans et plus	
	2001	2006	2001	2006	2001	2006	2001	2006	2001	2006	2001	2006	2001	2006
	pourcentage													
Total	21,3	22,2	33,7	35,1	23,0	25,4	17,7	18,4	17,3	17,6	17,5	17,6	18,5	17,5
St. John's (T.-N.-L.)	8,9	9,7	19,3	21,7	8,1	10,8	6,1	6,5	6,8	6,5	6,7	5,8	9,9	9,6
Halifax (N.-É.)	21,1	23,0	39,3	41,2	22,1	27,3	15,9	16,3	15,2	17,6	16,4	16,4	17,9	12,4
Moncton (N.-B.)	10,4	11,4	17,6	23,3	10,0	11,1	8,0	8,3	9,0	8,4	7,8	7,9	17,9	7,9
Saint John (N.-B.)	11,6	12,0	23,9	24,3	12,0	13,2	8,3	8,9	8,3	8,7	7,9	8,6	13,8	9,8
Saguenay (Qc)	9,1	8,5	21,0	19,9	7,1	6,3	6,5	5,4	7,4	6,8	7,7	8,4	15,6	10,7
Québec (Qc)	18,1	19,0	35,6	36,2	15,2	18,9	13,4	12,7	15,9	15,6	15,7	16,5	17,7	16,7
Sherbrooke (Qc)	13,7	13,1	27,4	27,9	10,5	11,7	10,4	8,7	10,9	9,2	12,2	10,2	13,1	22,1
Trois-Rivières (Qc)	10,5	9,9	23,1	20,9	7,8	9,5	7,7	6,3	8,4	7,2	10,3	9,6	13,4	9,7
Montréal (Qc)	28,7	28,8	48,1	46,4	29,5	32,9	23,2	23,1	24,3	23,4	23,9	23,6	24,1	22,8
Ottawa - Gatineau (Ont./Qc)	27,2	28,4	43,7	44,1	27,4	31,4	22,0	22,9	23,8	23,9	22,8	23,8	21,3	23,8
Kingston (Ont.)	16,1	16,1	32,7	33,3	18,4	20,0	11,5	11,0	8,8	10,5	12,3	9,0	10,3	11,7
Peterborough (Ont.)	11,4	12,6	23,7	27,5	12,4	14,7	7,6	7,8	7,6	7,5	8,1	7,1	9,3	10,3
Oshawa (Ont.)	11,2	11,7	20,9	20,9	11,3	12,1	9,1	9,4	8,8	9,5	7,7	9,4	9,1	9,0
Toronto (Ont.)	27,8	28,0	40,3	41,8	31,5	33,0	24,4	24,3	22,5	22,8	22,6	22,4	22,3	20,9
Hamilton (Ont.)	14,0	14,6	25,4	26,6	14,1	15,2	11,4	12,1	10,8	11,0	10,0	10,4	11,7	11,7
St. Catharines - Niagara (Ont.)	7,9	9,0	15,4	17,6	7,0	8,8	5,6	6,1	6,3	6,9	7,3	7,2	9,3	8,9
Kitchener (Ont.)	9,9	11,5	20,1	23,8	9,2	11,5	6,9	8,2	7,1	7,7	7,5	7,7	11,3	9,0
Brantford (Ont.)	8,1	9,0	17,1	18,5	7,3	9,3	5,7	5,9	5,6	7,1	6,6	4,8	9,7	14,0
Guelph (Ont.)	14,5	14,4	31,5	32,1	12,2	13,7	9,6	9,8	9,9	9,6	11,0	8,9	15,7	8,8
London (Ont.)	13,3	14,4	28,0	30,4	13,4	15,2	9,4	9,6	9,2	9,8	8,2	9,0	9,2	12,3
Windsor (Ont.)	8,8	8,5	16,4	16,5	7,4	7,9	7,0	6,6	6,6	6,2	7,4	6,7	10,6	8,6
Barrie (Ont.)	7,7	8,3	18,5	20,2	5,9	7,3	5,2	5,0	5,3	6,0	6,1	6,5	7,8	2,9
Greater Sudbury / Grand Sudbury (Ont.)	11,9	12,0	24,8	25,5	11,9	12,1	7,7	7,9	8,8	9,2	9,5	7,9	9,7	10,1
Thunder Bay (Ont.)	9,5	10,6	17,5	20,4	10,1	11,5	7,2	7,9	6,7	7,8	7,9	7,1	15,3	13,9
Winnipeg (Man.)	20,6	20,4	30,5	29,6	21,0	22,4	17,6	17,7	17,6	16,8	18,1	17,7	16,5	14,9
Regina (Sask.)	11,0	11,4	14,9	15,3	12,6	13,4	8,8	9,5	9,4	9,4	9,8	9,8	11,9	7,8
Saskatoon (Sask.)	12,3	12,3	17,1	17,0	13,3	14,0	10,4	10,1	9,9	9,3	10,5	11,1	15,9	10,2
Calgary (Alb.)	20,5	22,4	31,1	34,2	22,0	24,7	17,1	19,1	16,7	17,1	15,5	18,0	17,8	16,6
Edmonton (Alb.)	14,5	15,9	25,5	27,9	15,1	17,2	10,6	11,4	10,7	12,1	11,9	11,2	13,0	11,5
Kelowna (C.-B.)	9,4	9,4	16,1	17,3	10,1	8,4	6,9	7,3	7,0	6,9	9,0	7,5	14,1	12,1
Abbotsford (C.-B.)	6,1	5,6	11,1	10,6	5,2	5,0	4,6	4,2	4,8	4,5	5,0	4,0	8,0	7,5
Vancouver (C.-B.)	19,8	24,5	27,4	36,7	23,2	29,3	17,5	22,0	15,8	18,5	16,5	18,8	18,8	19,9
Victoria (C.-B.)	24,9	26,3	38,2	41,7	28,0	30,6	22,3	22,7	20,5	20,7	17,1	19,3	15,8	14,3

Note :

1. Comprend le transport en commun, la marche et la bicyclette.

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 2001 et 2006.

Parmi les 33 RMR, c'est à Halifax que l'on a assisté à la plus forte progression de l'utilisation du transport durable chez les jeunes travailleurs. En 2006, 27,3 % des travailleurs de 25 à 34 ans résidant à Halifax avaient utilisé un moyen de transport durable pour se rendre au travail, comparativement à seulement 22,1 % en 2001.

Malgré qu'ils soient proportionnellement plus nombreux à utiliser un mode de transport durable, il faut cependant noter que les travailleurs âgés de 25 à 34 ans représentent une part de moins en moins grande de la population active.

Certains progrès de l'utilisation du transport durable chez les travailleurs qui demeurent loin de leur lieu de travail

De façon générale, plus la distance entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail est grande, moins les travailleurs sont susceptibles d'utiliser un mode de transport durable pour s'y rendre.

Tableau 13 Proportion des travailleurs¹ utilisant le transport durable² selon la distance entre le domicile et le lieu de travail, régions métropolitaines de recensement, 2001 et 2006

Régions métropolitaines de recensement de résidence et de travail	Distance entre le domicile et le lieu de travail									
	Moins de 1 km		1 à 4 km		5 à 9 km		10 à 14 km		15 km et plus	
	2001	2006	2001	2006	2001	2006	2001	2006	2001	2006
	pourcentage									
Total	56,7	56,5	26,5	28,2	20,4	21,1	17,1	18,0	14,4	15,8
St. John's (T.-N.-L.)	42,8	43,5	11,0	12,9	2,7	3,5	1,1	1,1	0,5	0,6
Halifax (N.-É.)	65,7	64,3	33,4	35,9	14,7	17,4	7,0	8,4	4,9	6,3
Moncton (N.-B.)	49,6	54,3	11,5	14,0	2,5	3,1	0,3	1,7	0,5	1,3
Saint John (N.-B.)	53,5	56,8	16,8	17,8	6,5	7,0	2,0	1,5	1,0	0,7
Saguenay (Qc)	42,2	38,9	9,2	8,8	3,3	3,7	2,3	2,8	2,3	2,7
Québec (Qc)	59,7	61,7	24,7	26,9	14,2	15,6	9,6	9,4	4,3	4,5
Sherbrooke (Qc)	54,5	53,6	16,1	16,1	6,5	6,4	2,2	1,4	1,4	1,2
Trois-Rivières (Qc)	50,6	50,2	11,3	10,8	3,8	3,8	2,5	1,2	2,4	2,4
Montréal (Qc)	62,5	60,4	36,6	37,3	33,5	33,0	23,6	23,4	14,3	16,1
Ottawa - Gatineau (Ont./Qc)	64,4	62,1	36,2	38,7	26,6	28,0	21,6	22,1	15,9	18,6
Kingston (Ont.)	58,0	64,6	22,8	23,8	5,1	7,0	1,7	3,1	0,9	0,7
Peterborough (Ont.)	47,5	52,2	14,3	16,9	5,4	5,9	2,2	1,1	1,4	0,8
Oshawa (Ont.)	44,6	44,5	12,7	13,6	4,7	5,3	2,6	2,5	1,3	1,7
Toronto (Ont.)	58,3	58,1	34,8	35,3	29,2	29,1	25,2	25,6	21,7	22,6
Hamilton (Ont.)	55,0	51,7	19,3	21,1	10,4	11,0	5,6	6,4	2,6	3,0
St. Catharines - Niagara (Ont.)	42,5	41,0	10,2	12,8	2,6	3,7	1,1	1,0	0,6	1,7
Kitchener (Ont.)	47,9	48,9	13,1	16,3	5,9	7,6	2,3	2,6	1,8	3,0
Brantford (Ont.)	37,0	36,9	9,5	12,2	6,5	3,8	19,6	1,9	10,2	3,1
Guelph (Ont.)	52,2	51,0	18,7	20,3	6,4	7,7	1,7	2,3	0,0	0,0
London (Ont.)	49,4	49,3	18,0	20,5	9,2	10,3	2,6	4,0	1,0	1,4
Windsor (Ont.)	48,1	44,5	11,0	12,0	4,4	4,4	1,3	2,5	0,7	0,6
Barrie (Ont.)	40,1	41,3	12,3	13,6	4,9	5,6	1,3	0,6	1,7	1,6
Greater Sudbury / Grand Sudbury (Ont.)	46,1	46,1	17,6	18,8	8,1	7,8	3,2	3,0	1,8	3,4
Thunder Bay (Ont.)	45,3	52,5	9,9	11,7	4,8	4,9	1,8	3,5	1,0	1,7
Winnipeg (Man.)	58,9	59,4	26,5	26,4	17,5	17,6	11,9	12,2	3,2	3,4

Régions métropolitaines de recensement de résidence et de travail	Distance entre le domicile et le lieu de travail									
	Moins de 1 km		1 à 4 km		5 à 9 km		10 à 14 km		15 km et plus	
	2001	2006	2001	2006	2001	2006	2001	2006	2001	2006
	pourcentage									
Regina (Sask.)	46,4	50,1	12,4	12,5	5,0	5,0	0,4	1,9	0,6	0,8
Saskatoon (Sask.)	45,8	48,8	15,5	16,6	6,5	5,4	2,2	1,1	1,3	1,3
Calgary (Alb.)	56,2	56,0	28,8	31,1	19,4	21,3	17,8	21,2	8,3	12,4
Edmonton (Alb.)	51,9	54,1	22,3	25,3	13,4	15,3	9,4	10,6	2,7	2,9
Kelowna (C.-B.)	42,9	39,3	12,1	13,2	4,7	4,5	4,4	3,4	3,3	4,1
Abbotsford (C.-B.)	36,3	32,3	8,3	7,0	2,4	2,0	2,5	2,7	1,4	1,5
Vancouver (C.-B.)	58,7	60,4	26,5	31,6	17,1	22,5	12,9	18,0	13,7	18,5
Victoria (C.-B.)	60,8	62,7	33,0	34,7	17,1	18,7	9,1	10,7	10,9	11,9

Notes :

- Personnes dont le lieu de travail habituel se situe dans la même région métropolitaine de recensement que la région métropolitaine de recensement de résidence.
- Comprend le transport en commun, à pied et à bicyclette.

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 2001 et 2006.

En 2006, 56,5 % des travailleurs des RMR qui résidaient à moins d'un kilomètre de leur lieu de travail utilisaient un mode de transport durable pour faire la navette. Chez les travailleurs des RMR parcourant 15 kilomètres et plus, la proportion diminuait à 15,8 %.

Cette réalité est compréhensible pour plusieurs raisons. Tout d'abord, il existe, pour la plupart des travailleurs, une distance au-delà de laquelle le recours à la bicyclette ou à la marche devient impossible. Deuxièmement, plus le trajet à parcourir entre la résidence et le lieu de travail est long, plus les chances qu'un transfert d'un circuit à un autre soit nécessaire pour les utilisateurs du transport public. Les navettes qui nécessitent un transfert (de mode de transport ou de circuit) sont reconnues comme étant les plus longues de toutes, rendant le transport en commun moins attrayant par rapport à l'automobile¹¹.

Finalement, les travailleurs qui franchissent les plus longues distances pour se rendre au travail ont aussi tendance à résider dans les secteurs périphériques des RMR, où l'automobile est le mode de transport privilégié.

Malgré toutes ces barrières, il semblerait que l'utilisation du transport durable par les travailleurs demeurant à une grande distance de leur lieu d'emploi, dans certaines RMR, ait augmenté dans les dernières années.

Par exemple, en 2001, 15,9 % des travailleurs d'Ottawa - Gatineau qui parcouraient 15 kilomètres ou plus pour se rendre au travail avaient utilisé un mode de transport durable. Cinq ans plus tard, cette proportion atteignait 18,6 %. Des scénarios similaires étaient observés dans les RMR de Halifax, de Montréal, et de Calgary.

11. Statistique Canada. 2006. *Le temps pour se rendre au travail et en revenir*. N° 89-622-XWF2006001 au catalogue, Statistique Canada, Ottawa.

Le transport durable peu utilisé pour se rendre à Vaughan, à Surrey et à Laval

Le lieu de travail, tout comme le lieu de résidence, a une incidence sensible sur le choix du mode de transport utilisé pour se rendre au travail. En effet, certains secteurs des agglomérations urbaines sont facilement accessibles en transport en commun, à partir d'un grand nombre de lieux d'origine, alors que d'autres secteurs sont, au contraire, difficilement atteignables autrement qu'en automobile (ceux qui sont situés à la jonction d'autoroutes importantes, par exemple).

En 2006, alors que 40,5 % des travailleurs dont le lieu de travail se situait dans la Ville de Montréal utilisaient un mode de transport durable pour se rendre au travail, ce n'était le cas que de 17,0 % de ceux qui se rendaient travailler dans la municipalité de Longueuil et de 13,4 % de ceux qui se rendaient à Laval. Les mêmes tendances sont observables chez les navetteurs qui travaillent à Vancouver et à Toronto : ces municipalités centrales attirent un bon nombre de travailleurs qui utilisent le transport en commun, marchent ou pédalent, alors que leurs municipalités de banlieue attirent surtout des automobilistes.

Tableau 14 Nombre et pourcentage des navetteurs selon le mode de transport utilisé, certaines municipalités du lieu de travail, 2001 et 2006

Municipalités du lieu de travail	Total - Navetteurs		Variation de 2001 à 2006	Mode de transport					
	2001	2006		Transport durable ¹		Automobile		Autre ²	
	nombre		pourcentage	2001	2006	2001	2006	2001	2006
				pourcentage					
Halifax (N.-É.)	163 915	177 150	8,1	21,4	23,3	77,6	75,7	1,0	1,0
Québec (Qc)	243 865	269 265	10,4	20,8	22,3	78,8	77,1	0,4	0,5
Longueuil (Qc)	73 685	81 260	10,3	17,3	17,0	82,1	82,3	0,6	0,6
Laval (Qc)	109 715	126 755	15,5	13,4	13,4	85,9	85,9	0,7	0,6
Montréal (Qc)	912 895	939 390	2,9	39,2	40,5	60,3	58,8	0,5	0,7
Gatineau (Qc)	85 330	93 000	9,0	22,8	23,6	76,6	75,6	0,5	0,8
Ottawa (Ont.)	424 335	437 745	3,2	28,4	30,2	70,9	69,1	0,7	0,8
Vaughan (Ont.)	106 945	129 500	21,1	9,4	10,8	90,0	88,7	0,6	0,5
Markham (Ont.)	107 930	118 600	9,9	9,5	10,7	90,1	88,7	0,4	0,7
Toronto (Ont.)	1 252 860	1 251 070	-0,1	41,1	43,0	58,2	56,2	0,7	0,8
Mississauga (Ont.)	330 330	363 080	9,9	11,0	11,9	88,4	87,4	0,6	0,7
Brampton (Ont.)	115 145	130 255	13,1	10,2	10,4	89,1	88,7	0,8	0,9
Hamilton (Ont.)	176 065	183 600	4,3	15,6	16,5	83,6	82,6	0,7	0,9
Kitchener (Ont.)	76 735	82 850	8,0	11,1	12,8	88,2	86,5	0,7	0,7
Windsor (Ont.)	112 970	103 930	-8,0	9,3	8,9	89,8	90,2	0,9	0,9
London (Ont.)	155 450	167 805	7,9	14,9	16,3	84,3	82,9	0,8	0,8
Winnipeg (Man.)	300 615	313 325	4,2	21,3	21,2	78,0	78,1	0,7	0,7
Regina (Sask.)	84 360	90 205	6,9	11,3	11,5	88,0	87,6	0,7	0,9
Saskatoon (Sask.)	90 550	100 435	10,9	13,0	12,7	86,2	86,1	0,8	1,1
Calgary (Alb.)	431 740	498 030	15,4	22,1	24,4	77,1	74,7	0,7	0,9
Edmonton (Alb.)	333 795	378 190	13,3	17,5	19,8	81,8	79,4	0,7	0,8
Surrey (C.-B.)	90 370	106 100	17,4	9,5	12,2	89,6	86,6	0,9	1,2
Richmond (C.-B.)	98 100	100 815	2,8	9,0	13,1	90,2	86,0	0,9	0,9
Vancouver (C.-B.)	290 295	304 440	4,9	35,7	42,9	63,4	56,0	0,9	1,1
Burnaby (C.-B.)	101 825	107 950	6,0	16,3	22,7	83,0	76,5	0,7	0,8

Notes :

1. Comprend le transport en commun, la marche et la bicyclette.
2. Correspond aux moyens de transport résiduels, comme la motocyclette, le taxi ou les « autres moyens » tels que le patin à roues alignées, la motoneige, etc.

Sources : Statistique Canada, recensements de la population, 2001 et 2006.

Entre 2001 et 2006, on a observé, dans 20 des 25 municipalités qui comptaient le plus grand nombre de travailleurs en 2006, une progression de l'utilisation du transport durable. Par exemple, la proportion des navetteurs qui travaillaient à Toronto et qui utilisaient un mode de transport durable est passée de 41,1 % en 2001 à 43,0 % en 2006.

Les cinq exceptions étaient les municipalités de Longueuil, de Laval, de Windsor, de Winnipeg et de Saskatoon, qui n'ont pas connu de changement notable dans la proportion des travailleurs utilisant un mode de transport durable.

Les cartes des 25 municipalités comptant le plus grand nombre de travailleurs illustrent bien l'influence des secteurs où sont localisés les emplois ([série 4](#)). Ainsi, les travailleurs se rendant dans les quartiers centraux sont généralement plus susceptibles d'utiliser un mode de transport durable que ceux se rendant vers les quartiers périphériques.

Portrait des régions métropolitaines de recensement les plus peuplées dans les régions du pays

Halifax

- Le nombre de personnes dont le lieu de travail habituel se situait dans la région métropolitaine de recensement de Halifax est passé de 174 700 à 189 300 entre 2001 et 2006, une hausse de 8,4 %.
- En 2006, la municipalité de Halifax était la onzième plus importante au Canada du point de vue du nombre de personnes qui y travaillaient. Parmi les 25 municipalités canadiennes les plus importantes, la Ville de Halifax s'est classée au treizième rang en terme de croissance du nombre de travailleurs (+8,4 %).
- En 2006, le nombre de personnes qui se rendaient dans la municipalité de Halifax pour y travailler était plus élevé que le nombre de travailleurs qui résidaient dans cette municipalité (+10 200).
- La distance médiane de navettage des travailleurs qui résidaient dans la RMR de Halifax et qui se rendaient travailler à un lieu habituel atteignait 6,5 kilomètres en 2006. Cette distance médiane était de 6,3 kilomètres en 2001.
- Parmi les travailleurs qui résidaient dans la RMR de Halifax en 2006, 65,1 % ont conduit pour se rendre au travail (comparativement à 68,0 % en 2001) et 10,6 % se sont rendus au travail en tant que passagers d'une automobile (comparativement à 9,6 % en 2001).
- En 2006, 11,9 % des navetteurs résidant dans la RMR de Halifax ont utilisé le transport en commun (comparativement à 9,9 % en 2001), 10,1 % ont marché (10,3 % en 2001), 1,0 % ont pédalé (0,9 % en 2001) et 1,3 % ont utilisé un autre mode de transport (1,2 % en 2001).
- En 2006, 23,3 % des travailleurs dont le lieu de travail habituel se situait dans la Ville de Halifax ont utilisé un mode de transport durable pour s'y rendre, c.-à-d. le transport en commun, la marche ou la bicyclette (comparativement à 21,4 % en 2001).
- Parmi les travailleurs qui résidaient dans la RMR de Halifax, des progrès du point de vue de l'utilisation du transport durable ont été réalisés chez les travailleurs âgés de 25 à 34 ans. En 2006, 27,3 % des travailleurs de ce groupe d'âge avaient utilisé un mode de transport durable pour se rendre au travail. Ce pourcentage était de 22,1 % en 2001.

Montréal

- Le nombre de personnes dont le lieu de travail habituel se situait dans la région métropolitaine de recensement de Montréal est passé de 1 627 300 à 1 743 700 entre 2001 et 2006, une hausse de 7,1 %.
- Le nombre de personnes dont le lieu de travail se situait dans la Ville de Montréal a augmenté de 3,7 % dans les cinq dernières années, pour atteindre 985 500 en 2006. En comparaison, la croissance a été de 12,1 % dans les municipalités périphériques de cette RMR.

- En 2006, les municipalités de Montréal, de Laval et de Longueuil faisaient partie des 25 plus importantes au Canada du point de vue du nombre de personnes qui y travaillaient. De ces 25 municipalités, Laval s'est classée au troisième rang en terme de croissance du nombre de travailleurs (+15,8 %), Longueuil, au huitième rang (+10,9 %) et Montréal, au vingt-deuxième rang (+3,7 %).
- En 2006, le nombre de personnes qui se rendaient dans la municipalité de Montréal pour y travailler était plus élevé que le nombre de travailleurs qui résidaient dans cette municipalité (+269 600). À l'inverse, le nombre de personnes qui travaillaient dans les municipalités de Longueuil et de Laval était plus faible que le nombre de travailleurs qui y résidaient (perte nette de 21 500 travailleurs à Longueuil et de 36 800 à Laval).
- Les municipalités de banlieue de Montréal ayant connu la croissance la plus rapide du nombre de personnes y ayant leur lieu de travail habituel étaient Laval (+18 800, une hausse de 15,8 %), Terrebonne (+9 000, ou +47,5 %), Longueuil (+8 500 ou +10,9 %) et Boucherville (+4 100 ou +16,4 %).
- La distance médiane de navettage des travailleurs qui résidaient dans la RMR de Montréal et qui se rendaient travailler à un lieu habituel atteignait 8,1 kilomètres en 2006. Cette distance médiane était de 8 kilomètres en 2001.
- Parmi les travailleurs qui résidaient dans la RMR de Montréal en 2006, 65,4 % ont conduit pour se rendre au travail (comparativement à 65,8 % en 2001) et 5,0 % se sont rendus au travail en tant que passagers d'une automobile (comparativement à 4,8 % en 2001).
- En 2006, 21,4 % des navetteurs résidant dans la RMR de Montréal ont utilisé le transport en commun (comparativement à 21,6 % en 2001), 5,7 % ont marché (5,9 % en 2001), 1,6 % ont pédalé (1,3 % en 2001) et 0,8 % ont utilisé un autre mode de transport (0,7 % en 2001).
- En 2006, 40,5 % des travailleurs dont le lieu de travail habituel se situait dans la Ville de Montréal utilisaient un mode de transport durable pour s'y rendre, c.-à-d. le transport en commun, la marche ou la bicyclette (comparativement à 39,2 % en 2001). Les proportions correspondantes étaient de 17,0 % pour ceux qui se rendaient à Longueuil (17,3 % en 2001) et de 13,4 % pour ceux qui se rendaient à Laval (13,4 % en 2001).
- Parmi les travailleurs qui résidaient et travaillaient dans la RMR de Montréal, les progrès les plus importants du point de vue de l'utilisation du transport durable ont été réalisés chez ceux qui parcouraient les plus longues distances. En 2006, 16,1 % des travailleurs qui parcouraient 15 kilomètres et plus utilisaient un mode de transport durable pour se rendre au travail. Ce pourcentage était de 14,3 % en 2001.

Toronto

- Le nombre de personnes dont le lieu de travail habituel se situait dans la région métropolitaine de recensement de Toronto est passé de 2 361 400 à 2 503 700 entre 2001 et 2006, une hausse de 6,0 %.
- Le nombre de personnes dont le lieu de travail se situait dans la Ville de Toronto a augmenté de 0,7 % dans les cinq dernières années, pour atteindre 1 336 500 en 2006. En comparaison, la croissance a été de 12,9 % dans les municipalités périphériques de cette RMR.

- En 2006, les municipalités de Toronto, de Mississauga, de Brampton, de Vaughan et de Markham faisaient partie des 25 municipalités les plus importantes du Canada du point de vue du nombre de travailleurs (selon leur lieu de travail). De ces 25 municipalités, Vaughan s'est classée au premier rang en terme de croissance du nombre de travailleurs (+22,2 %), Brampton, au cinquième rang (+14,1 %), Markham, au septième rang (+10,9 %), Mississauga, au dixième rang (+10,1%) et Toronto, au vingt-quatrième rang (+0,7 %).
- En 2006, le nombre de personnes qui se rendaient dans les municipalités de Toronto, de Mississauga, de Vaughan et de Markham pour y travailler était plus élevé que le nombre de travailleurs qui résidaient dans ces municipalités (+232 300 à Toronto, +68 700 à Mississauga, +25 800 à Vaughan et +6 900 à Markham). À l'inverse, le nombre de personnes qui travaillaient dans la municipalité de Brampton était plus faible que le nombre de travailleurs qui y résidaient (perte nette de 58 900 travailleurs).
- Les municipalités de banlieue de Toronto ayant connu la croissance la plus rapide du nombre de personnes y ayant leur lieu de travail habituel étaient Mississauga (+35 100 ou +10,1 %), Vaughan (+25 000 ou +22,2 %), Brampton (+17 300 ou +14,1 %) et Markham (+12 700 ou +10,9 %).
- La distance médiane de navettage des travailleurs qui résidaient dans la RMR de Toronto et qui se rendaient travailler à un lieu habituel atteignait 9,4 kilomètres en 2006. Cette distance médiane était de 9,2 kilomètres en 2001.
- Parmi les travailleurs qui résidaient dans la RMR de Toronto en 2006, 63,6 % ont conduit pour se rendre au travail (comparativement à 65,2 % en 2001) et 7,5 % se sont rendus au travail en tant que passagers d'une automobile (comparativement à 6,3 % en 2001).
- En 2006, 22,2 % des navetteurs résidant dans la RMR de Toronto ont utilisé le transport en commun (comparativement à 22,4 % en 2001), 4,8 % ont marché (4,6 % en 2001), 1,0 % ont pédalé (0,8 % en 2001) et 0,9 % ont utilisé un autre mode de transport (0,8 % en 2001).
- En 2006, 43,0 % des travailleurs dont le lieu de travail habituel se situait dans la Ville de Toronto utilisaient un mode de transport durable pour s'y rendre, c.-à-d. le transport en commun, la marche ou la bicyclette (comparativement à 41,1 % en 2001). Les proportions correspondantes étaient de 10,8 % pour ceux qui se rendaient à Vaughan (9,4 % en 2001), de 10,7 % pour ceux qui se rendaient à Markham (9,5 % en 2001), de 11,9 % pour ceux qui se rendaient à Mississauga (11,0 % en 2001) et de 10,4 % pour ceux qui se rendaient à Brampton (10,2 % en 2001).

Calgary

- Le nombre de personnes dont le lieu de travail habituel se situait dans la région métropolitaine de recensement de Calgary est passé de 485 500 à 561 700 entre 2001 et 2006, une hausse de 15,7 %.
- En 2006, la municipalité de Calgary était la troisième plus importante au Canada du point de vue du nombre de personnes qui y travaillaient. Parmi les 25 municipalités les plus importantes, la Ville de Calgary s'est classée au quatrième rang en terme de croissance du nombre de travailleurs (+15,4 %).
- En 2006, le nombre de personnes qui se rendaient dans la municipalité de Calgary pour y travailler était plus élevé que le nombre de travailleurs qui résidaient dans cette municipalité (+32 100).

- La distance médiane de navettage des travailleurs qui résidaient dans la RMR de Calgary et qui se rendaient travailler à un lieu habituel atteignait 8,2 kilomètres en 2006. Cette distance médiane était de 7,7 kilomètres en 2001.
- Parmi les travailleurs qui résidaient dans la RMR de Calgary en 2006, 69,1 % ont conduit pour se rendre au travail (comparativement à 71,8 % en 2001) et 7,5 % se sont rendus au travail en tant que passagers d'une automobile (comparativement à 6,8 % en 2001).
- En 2006, 15,6 % des navetteurs résidant dans la RMR de Calgary ont utilisé le transport en commun (comparativement à 13,2 % en 2001), 5,4 % ont marché (5,9 % en 2001), 1,3 % ont pédalé (1,5 % en 2001) et 1,0 % ont utilisé un autre mode de transport (0,9 % en 2001).
- En 2006, 24,4 % des travailleurs dont le lieu de travail se situait dans la Ville de Calgary utilisaient un mode de transport durable pour s'y rendre, c.-à-d. le transport en commun, la marche ou la bicyclette (comparativement à 22,1 % en 2001).

Vancouver

- Le nombre de personnes dont le lieu de travail habituel se situait dans la région métropolitaine de recensement de Vancouver est passé de 901 800 à 977 600 entre 2001 et 2006, une hausse de 8,4 %.
- Le nombre de personnes dont le lieu de travail se situait dans la Ville de Vancouver a augmenté de 6,0 % dans les cinq dernières années, pour atteindre 331 300 en 2006. En comparaison, la croissance a été de 9,7 % dans les municipalités périphériques de cette RMR.
- En 2006, les municipalités de Vancouver, de Surrey, de Burnaby et de Richmond faisaient partie des 25 municipalités les plus importantes au Canada du point de vue du nombre de travailleurs (selon leur lieu de travail). De ces 25 municipalités, Surrey s'est classée au deuxième rang en terme de croissance du nombre de travailleurs (+17,0 %), Burnaby, au seizième rang (+6,5 %), Vancouver, au dix-huitième rang (+6,0 %), et Richmond, au vingt-troisième rang (+3,4 %).
- En 2006, le nombre de personnes qui se rendaient dans les municipalités de Vancouver, de Burnaby et de Richmond pour y travailler était plus élevé que le nombre de travailleurs qui résidaient dans ces municipalités (+58 400 à Vancouver, +25 800 à Burnaby et +31 300 à Richmond). À l'inverse, le nombre de personnes qui travaillaient dans la municipalité de Surrey était plus faible que le nombre de travailleurs qui y résidaient (perte nette de 47 400 travailleurs).
- Les municipalités de banlieue de Vancouver ayant connu la croissance la plus rapide du nombre de personnes y ayant leur lieu de travail habituel étaient Surrey (+17 300 ou +17,0 %), Burnaby (+7 000 ou +6,5 %), Langley (+6 400 ou +18,5 %) et Coquitlam (+5 800 ou +17,2 %).
- La distance médiane de navettage des travailleurs qui résidaient dans la RMR de Vancouver et qui se rendaient travailler à un lieu habituel atteignait 7,4 kilomètres en 2006. Cette distance médiane était de 7,6 kilomètres en 2001.
- Parmi les travailleurs qui résidaient dans la RMR de Vancouver en 2006, 67,3 % ont conduit pour se rendre au travail (comparativement à 72,2 % en 2001) et 7,1 % se sont rendus au travail en tant que passagers d'une automobile (comparativement à 7,0 % en 2001).

- En 2006, 16,5 % des navetteurs résidant dans la RMR de Vancouver ont utilisé le transport en commun (comparativement à 11,5 % en 2001), 6,3 % ont marché (6,5 % en 2001), 1,7 % ont pédalé (1,9 % en 2001) et 1,1 % ont utilisé un autre mode de transport (1,0 % en 2001).
- En 2006, 42,9 % des travailleurs dont le lieu de travail habituel se situait dans la Ville de Vancouver utilisaient un mode de transport durable pour s'y rendre, c.-à-d. le transport en commun, la marche ou la bicyclette (comparativement à 35,7 % en 2001¹²). Les proportions correspondantes étaient de 12,2 % pour ceux qui se rendaient à Surrey (9,5 % en 2001), de 13,1 % pour ceux qui se rendaient à Richmond (9,0 % en 2001) et de 22,7 % pour ceux qui se rendaient à Burnaby (16,3 % en 2001).

12. Au moment du Recensement de 2001, une grève a affecté les taux d'utilisation du transport en commun dans la RMR de Vancouver. Il faut donc faire preuve de prudence dans la comparaison des données de 2006 à celles de 2001.

Définitions

Personnes occupées

Personnes qui, au cours de la semaine de référence (du dimanche au samedi) ayant précédé le jour du recensement (le 16 mai 2006) :

- a) avaient fait un travail quelconque à un emploi salarié ou à leur compte ou sans rémunération dans une ferme ou une entreprise familiale ou dans l'exercice d'une profession;
- b) étaient absentes de leur travail ou de l'entreprise, avec ou sans rémunération, toute la semaine à cause de vacances, d'une maladie, d'un conflit de travail à leur lieu de travail, ou encore pour d'autres raisons.

Distance de navettage

Distance, en kilomètres, entre la résidence du recensé et son lieu habituel de travail.

Les emplacements du lieu de travail sont codés à un point géographique. Il s'agit du point représentatif d'un côté d'îlot, d'un îlot de diffusion, d'une aire de diffusion ou d'un point représentatif d'une subdivision de recensement. La distance de navettage est calculée en ligne droite du point représentatif du secteur d'un îlot résidentiel au point représentatif de l'emplacement du lieu de travail.

Mode de transport

Principal moyen utilisé pour se déplacer entre son domicile et son lieu de travail (en automobile, à pied, en transport en commun, ou tout autre moyen).

Les personnes qui utilisaient plus d'un moyen de transport devaient indiquer seulement celui qu'elles utilisaient pour faire la plus grande partie du trajet. En conséquence, la question a permis de recueillir des données sur le principal mode de transport utilisé pour se rendre au travail. Elle ne permet toutefois pas d'obtenir des données sur l'utilisation de plusieurs modes de transport, la variation saisonnière dans le choix du mode de transport, ni sur les déplacements faits à d'autres fins que pour faire la navette entre le domicile et le travail.

Profession

Genre de travail que faisaient les personnes pendant la semaine de référence, défini d'après le type d'emploi occupé par le recensé et la description des tâches les plus importantes qui s'y rattachent. Les personnes qui avaient deux emplois ou plus devaient donner des renseignements sur l'emploi auquel elles avaient consacré le plus d'heures de travail.

Région métropolitaine de recensement (RMR) et agglomération de recensement (AR)

Territoire formé d'une ou de plusieurs municipalités voisines les unes des autres qui sont situées autour d'un grand noyau urbain. Une région métropolitaine de recensement doit avoir une population d'au moins 100 000 habitants et le noyau urbain doit compter au moins 50 000 habitants. L'agglomération de recensement doit avoir un noyau urbain d'au moins 10 000 habitants.

Notes aux lecteurs :

Limites géographiques : Entre 2001 et 2006, certaines régions métropolitaines de recensement (RMR) et leurs municipalités ont été restructurées. Pour les besoins de l'analyse, les limites géographiques de 2006 des RMR et de leurs municipalités ont été appliquées aux données du Recensement de 2001.

Arrondissement : En raison de la nature de l'arrondissement aléatoire, de légers écarts peuvent apparaître dans les chiffres des différents produits du recensement, comme le document analytique, les faits saillants en tableaux et les tableaux thématiques.

Pour obtenir une copie des autres cartes diffusées, veuillez consulter le lien suivant : <http://www12.statcan.ca/francais/census06/analysis/pow/tables.cfm#maps>.

Remerciements :

Le présent rapport a été préparé en collaboration avec la Division de la statistique sociale et autochtone de Statistique Canada ainsi que de concert avec les employés de la Division des opérations du recensement, du Programme des domaines spécialisés du recensement, de la Division de la géographie, de la Division des communications et des services de bibliothèque, et ceux de la Division de la diffusion.