Nº 98-200-X2016029 au catalogue
ISBN 978-0-660-23764-0

Recensement en bref

Navetteurs utilisant le transport durable dans les régions métropolitaines de recensement

Recensement de la population, 2016

Date de diffusion : le 29 novembre 2017

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.gc.ca.

Vous pouvez également communiquer avec nous par :

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

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

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

Programme des services de dépôt

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

Normes de service à la clientèle

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

Note de reconnaissance

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

Signes conventionnels dans les tableaux

Les signes conventionnels suivants sont employés dans les publications de Statistique Canada :

.	indisponible pour toute période de référence
..	indisponible pour une période de référence précise
...	n'ayant pas lieu de figurer
0	zéro absolu ou valeur arrondie à zéro
0^s	valeur arrondie à 0 (zéro) là où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie
^{p}	provisoire
^{r}	révisé
x	confidentiel en vertu des dispositions de la *Loi sur la statistique*
^{E}	à utiliser avec prudence
F	trop peu fiable pour être publié
*	valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence ($p<0,05$)

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2017

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

Une version HTML est aussi disponible.

This publication is also available in English.

Navetteurs utilisant le transport durable dans les régions métropolitaines de recensement

Faits saillants

- Parmi les trois plus grandes régions métropolitaines de recensement (RMR) — Montréal, Toronto et Vancouver —, les navetteurs de Toronto étaient les plus susceptibles d'utiliser le transport durable (42,5 %), principalement en raison de leur taux d'utilisation du transport en commun légèrement supérieur à celui des navetteurs de Montréal et de Vancouver.
- Parmi les autres grandes RMR, Ottawa–Gatineau comptait la plus forte proportion de navetteurs utilisant le transport durable (40,0 %), tandis qu'Edmonton affichait la plus faible proportion (27,1 %).
- Dans la région du Grand Golden Horseshoe située dans le sud de l'Ontario, la plus forte proportion de navetteurs utilisant le transport durable a été observée à Hamilton (27,8 %), alors que la plus faible proportion a été enregistrée à St. Catharines–Niagara (20,8 %).
- Parmi les plus petites RMR, c'est à Kingston que les navetteurs étaient les plus susceptibles d'utiliser le transport durable. En effet, Kingston comptait la plus forte proportion de navetteurs utilisant le transport en commun ou un mode de transport actif de toutes les RMR de ce groupe.

Introduction

Les Canadiens choisissent d'utiliser des modes de transport durables pour diverses raisons, y compris le coût, la disponibilité, l'environnement et la commodité. Peu importe la raison, l'utilisation du transport durable comporte son lot d'avantages documentés, que l'on pense à la réduction de la pollution, de la congestion routière, des accidents et du stress, ou encore à l'amélioration de la santé (liée notamment à la marche et la bicyclette)[1, 2, 3].

Le transport durable peut être défini de plusieurs façons. Toutefois, de façon générale, le transport durable renvoie aux modes de transport dont l'impact net sur l'environnement ou sur les infrastructures de transport est inférieur à l'impact des voitures et des camions lourds, ou presque nul. Bien que le transport durable n'inclut habituellement que le transport en commun et le transport actif (c.-à-d. la marche et la bicyclette), il inclut aussi le covoiturage aux fins du présent article. Le covoiturage (c.-à-d. le déplacement domicile-travail de deux personnes ou plus dans un même véhicule) s'inscrit dans une définition élargie du transport durable. Malgré le fait que ce mode de transport nécessite l'utilisation d'un véhicule privé, il contribue à la réduction du nombre de voitures sur les routes et génère une incidence environnementale par habitant moindre que l'utilisation individuelle de la voiture.

La majorité des Canadiens vivent et travaillent dans des régions métropolitaines de recensement (RMR), c.-à-d. des régions formées d'une ville et de ses municipalités avoisinantes comptant une population d'au moins 100 000 habitants. En 2016, 73,5 % de tous les navetteurs du Canada (11,7 millions) vivaient dans une RMR, en hausse par rapport à la proportion de 70,5 % (8,6 millions) observée en 1996. Autrement dit, de plus en plus de Canadiens vivent et travaillent dans les régions urbaines du Canada. À leur tour, ces régions voient leur population et leur nombre d'entreprises augmenter, ce qui fait croître les risques de congestion routière et peut, par conséquent, allonger la durée du trajet entre le domicile et le lieu de travail. Puisque certains modes de transport durable, en particulier le transport en commun, sont plus courants en milieu urbain, le présent article porte sur l'utilisation des modes de transport durable pour le déplacement domicile-travail dans les RMR du Canada.

1. EMBARQ. 2013. *Saving Lives with Sustainable Transport*, World Resources Institute.
2. MARTIN, A., Y. GORYAKIN et M. SUHRCKE. 2014. « Does active commuting improve psychological wellbeing? Longitudinal evidence from eighteen waves of the British Household Panel Survey », *Preventative Medicine*, vol. 69, p. 296 à 303.
3. ROYAL SOCIETY FOR PUBLIC HEALTH. VISION, VOICE AND PRACTICE. 2016. *Health in a Hurry: The Impact of Rush Hour Commuting on Our Health and Wellbeing*.

Toutefois, les RMR ne s'équivalent pas toutes en termes de taille ou d'infrastructures. En vue d'assurer une meilleure comparabilité des données, six groupes de RMR ont été utilisés dans le présent article :

- **Les plus grandes RMR**, soit les trois RMR comptant la population la plus élevée (Toronto, Montréal et Vancouver). Ces RMR sont également dotées d'au moins trois types d'infrastructures de transport en commun (y compris l'autobus et au moins deux des suivants : métro ou métro aérien, tramway ou train de banlieue, et traversier).
- Les **grandes RMR**, soit les cinq plus grandes RMR suivantes , qui sont toutes dotées d'au moins un type d'infrastructure de transport en commun.
- Les **RMR du Grand Golden Horseshoe**, c.-à-d. huit RMR qui se situent dans le sud de l'Ontario, lesquelles sont dotées d'une infrastructure de transport en commun et sont caractérisées par une relation de navettage de modérée à forte avec les RMR avoisinantes.
- Les **RMR de taille moyenne**, soit les six RMR comptant une population de 225 000 à 500 000 habitants qui ne font pas partie des trois groupes énumérés ci-dessus.
- Les **petites RMR ayant une relation de navettage avec les RMR avoisinantes**, c.-à-d. les quatre petites RMR qui sont caractérisées par une relation de navettage modérée avec les municipalités avoisinantes.
- Les **autres petites RMR**, soit les neuf autres plus petites RMR.

Près d'un navetteur sur trois utilise le transport durable

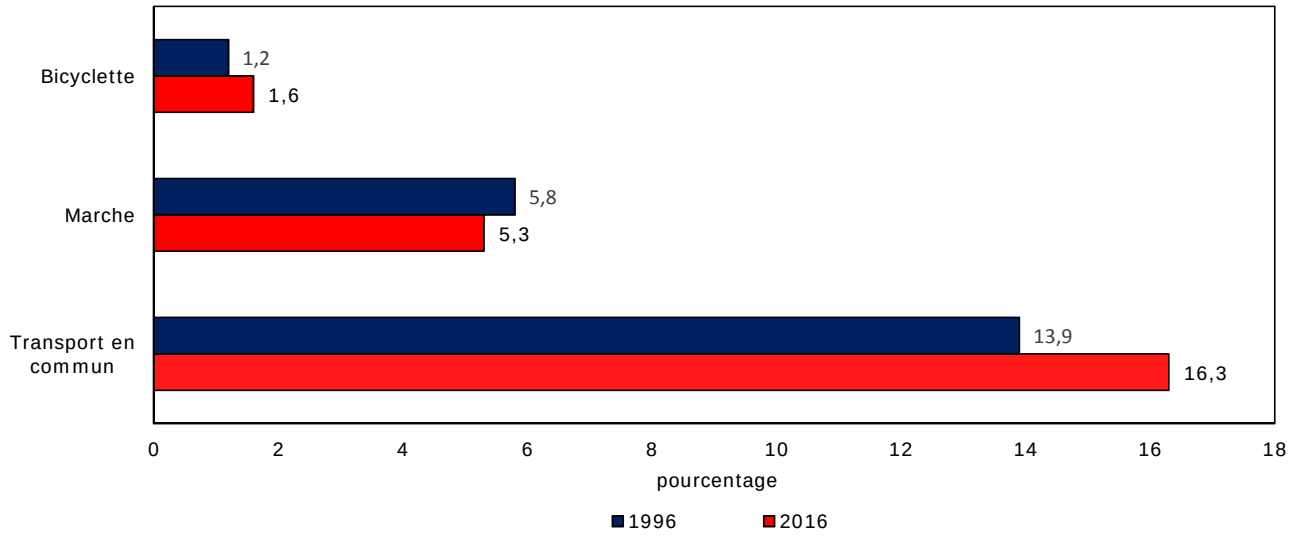
En 2016, 5 millions de personnes, ou près du tiers (31,4 %) de la population canadienne active utilisaient le transport durable comme principal mode de transport pour se rendre au travail. Parmi ceux-ci, 12,4 % utilisaient le transport en commun, 12,1 % faisaient du covoiturage et 6,9 % utilisaient un mode de transport actif (c.-à-d. qu'ils se rendaient au travail à pied ou à bicyclette).

Une plus forte proportion de personnes utilisaient le transport durable dans les RMR par rapport aux agglomérations de recensement (AR) ou aux régions autres qu'une RMR/AR, principalement en raison du taux d'utilisation et de la disponibilité du transport en commun dans les RMR.

La croissance de la population vivant et travaillant dans les RMR et de la densité de la population des RMR a une incidence sur le mode de transport utilisé par les navetteurs pour se rendre au travail.

Navetteurs utilisant le transport durable dans les régions métropolitaines de recensement

Graphique 1
Proportion de navetteurs, selon certains principaux modes de transport utilisés pour le déplacement domicile-travail, dans l'ensemble des régions métropolitaines de recensement, 1996 et 2016

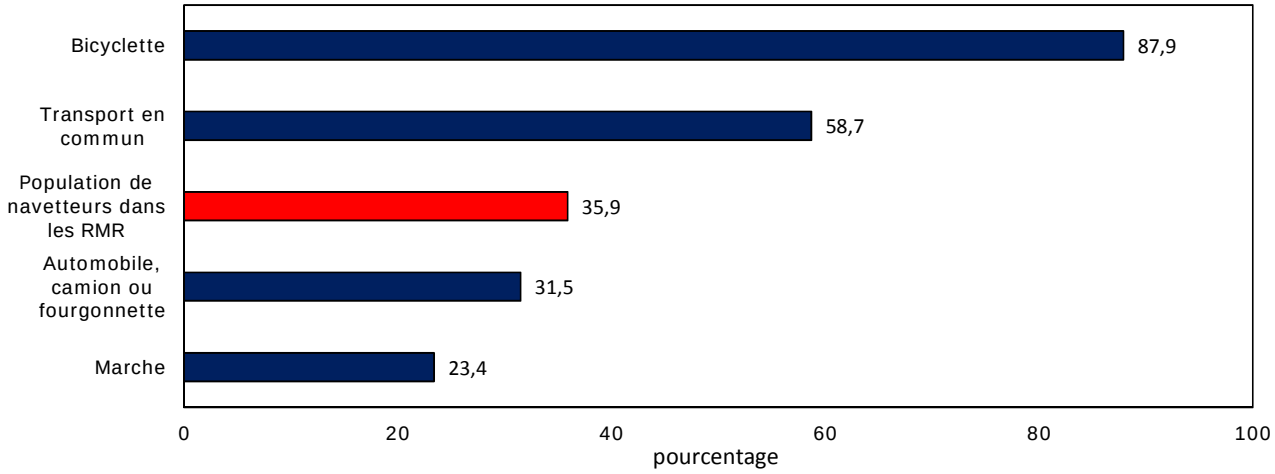


Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 1996 et 2016.

De 1996 à 2016, le nombre de personnes vivant dans les RMR[4] et se déplaçant pour se rendre au travail a augmenté pour passer de 8,6 millions à 11,7 millions, ce qui représente une hausse de 35,9 %. Toutefois, le taux d'utilisation de chacun des modes de transport utilisés pour le déplacement domicile-travail a affiché des rythmes de croissance considérablement différents. Au cours de la même période de 20 ans, le nombre de travailleurs utilisant le transport en commun dans les RMR s'est accru de 58,7 %, et le nombre de personnes se rendant au travail à bicyclette, de 87,9 %, tous deux affichant des rythmes de croissance bien supérieurs au taux de croissance global du nombre de navetteurs. En revanche, le nombre de travailleurs se rendant au travail en voiture ou à pied a connu un rythme de croissance plus lent (31,5 % et 23,4 %, respectivement).

4. Définies par les limites géographiques des RMR du Recensement de 2016.

Graphique 2
Croissance du nombre de navetteurs, selon le principal mode de transport utilisé pour le déplacement domicile-travail, dans l'ensemble des régions métropolitaines de recensement, 1996 à 2016



Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 1996 et 2016.

Parmi les plus grandes RMR, Toronto compte la plus forte proportion de navetteurs utilisant le transport durable

Les RMR les plus peuplées du Canada — Montréal, Toronto et Vancouver — offrent toutes plusieurs modes de transport durable. Toutes trois sont dotées de réseaux de transport en commun qui allient l'autobus, le métro ou le métro aérien (le métro de Montréal, le métro/RT de Toronto ainsi que le SkyTrain de Vancouver) et les trains de banlieue (les trains de banlieue de Montréal, le Go Train de Toronto et le West Coast Express de Vancouver). Ces trois RMR sont également dotées de traversiers. On y trouve aussi de nombreux sentiers piétonniers, pistes cyclables et voies réservées aux bicyclettes, en particulier à Vancouver. En outre, toutes trois comptent des voies réservées aux véhicules multioccupants (c.-à-d. des voies réservées au covoiturage).

La RMR de Toronto est la plus peuplée du Canada, arrive au troisième rang en importance des RMR au chapitre de sa superficie et compte 24 municipalités, dont 9 ont plus de 100 000 habitants. La densité de population de Toronto se chiffre à plus de 1 000 habitants au kilomètre carré, ce qui constitue la plus forte densité de population parmi l'ensemble des RMR.

En 2016, 42,5 % des navetteurs vivant dans la RMR de Toronto utilisaient couramment le transport durable comme principal mode de transport pour se rendre au travail. Ce pourcentage est surtout attribuable à la proportion élevée de personnes qui se rendaient au travail en transport en commun (voir le tableau 1). Il s'agit du plus haut taux d'utilisation du transport durable pour le déplacement domicile-travail parmi les trois plus grandes RMR.

Vancouver est celle des trois plus grandes RMR dont la population et la superficie sont les moins élevées. Plus précisément, la RMR de Vancouver compte 855 habitants au kilomètre carré, soit la troisième densité de population en importance parmi l'ensemble des RMR du Canada.

Bien que la proportion totale de navetteurs utilisant le transport durable à Vancouver (40,6 %) était inférieure à celle de Toronto, ces deux RMR présentaient des écarts au chapitre des principaux modes de transport qui y étaient utilisés. En effet, Vancouver comptait la plus forte proportion de navetteurs utilisant un transport actif (la marche ou la bicyclette) des trois RMR. Par ailleurs, les résidents de Vancouver étaient aussi susceptibles que les navetteurs de Toronto d'utiliser le covoiturage.

La RMR de Montréal est formée de 93 municipalités. Sa population est concentrée à Montréal, Laval, Longueuil et Terrebonne, et les deux tiers des autres municipalités comptaient moins de 20 000 habitants chacune en 2016. Montréal, qui compte 890 habitants au kilomètre carré, figure au deuxième rang en importance des RMR du Canada au chapitre de la densité de population.

En 2016, Montréal comptait la plus faible proportion de navetteurs utilisant le transport durable (38,1 %) des trois plus grandes RMR, loin derrière Toronto en ce qui concerne le taux d'utilisation du transport en commun, et loin derrière Vancouver et Toronto en ce qui concerne le covoiturage. Toutefois, les résidents de Montréal étaient légèrement plus susceptibles de se rendre au travail à bicyclette que ceux de Toronto.

Parmi les grandes RMR, Ottawa–Gatineau compte la plus forte proportion de navetteurs qui utilisent le transport en commun et le transport actif

Parmi les cinq plus grandes RMR suivantes (Québec, Ottawa–Gatineau, Winnipeg, Calgary et Edmonton), toutes sont dotées de réseaux d'autobus. Calgary, Edmonton et Ottawa–Gatineau sont dotées d'un train léger (le CTrain, le LRT et l'O-Train, respectivement), et Ottawa–Gatineau et Calgary comptent aussi des voies réservées aux véhicules multioccupants. De plus, ces cinq grandes RMR sont équipées de pistes cyclables et de voies réservées aux bicyclettes.

Parmi ces RMR, Ottawa–Gatineau comptait la proportion la plus élevée de navetteurs utilisant le transport durable comme principal mode de transport pour se rendre au travail (40,0 %), la partie de l'Ontario comptant une plus forte proportion (41,5 %) que celle du Québec (35,5 %).

D'importantes différences ont été constatées au chapitre des divers modes de transport durables utilisés par les navetteurs dans l'ensemble de ces RMR. Le plus haut taux de covoiturage a été observé à Winnipeg (14,8 %) et le plus faible, à Québec (10,6 %). La proportion de personnes se rendant au travail à pied ou à bicyclette était la plus élevée à Ottawa–Gatineau (8,7 %) et la plus faible à Edmonton (4,7 %). Par ailleurs, le taux d'utilisation du transport en commun était le plus élevé à Ottawa–Gatineau (18,3 %) et le moins élevé à Québec (11,1 %) et à Edmonton (11,3 %).

Parmi ces grandes RMR, la plus faible proportion de navetteurs utilisant le transport durable en 2016 a été observée à Edmonton, soit 27,1 %. La RMR d'Edmonton couvre 9 400 km^2, ce qui représente la plus vaste superficie territoriale de l'ensemble des RMR. En 2016, 29,4 % de la population de la RMR d'Edmonton vivait à l'extérieur de la ville d'Edmonton.

La ville d'Edmonton est dotée d'un vaste réseau de transport en commun qui couvre le territoire de la ville et offre des liaisons vers ses plus proches voisins, soit St. Albert et Strathcona County. Au sein des 32 autres municipalités — qui sont pour la plupart rurales —, et entre celles-ci, les options de navettage en transport en commun sont limitées. Ces caractéristiques expliquent au moins en partie le fait qu'Edmonton affiche les taux d'utilisation du transport en commun, de la marche et de la bicyclette pour le déplacement domicile-travail les plus faibles de ce groupe de RMR.

Parmi les RMR du Grand Golden Horseshoe, Hamilton compte la plus forte proportion de navetteurs utilisant le transport durable

Dans le sud de l'Ontario, un certain nombre de RMR avoisinantes partagent des liens de navettage allant de modérés à forts. Ces RMR — Toronto, Hamilton, Oshawa, St. Catharines–Niagara, Barrie, Peterborough, Brantford, Kitchener–Cambridge–Waterloo et Guelph — font partie d'une région désignée sous le nom de « Grand Golden Horseshoe ».

Navetteurs utilisant le transport durable dans les régions métropolitaines de recensement

Afin d'illustrer ces liens de navettage, mentionnons, à titre d'exemple, que 42,5 % des navetteurs d'Oshawa qui avaient un lieu habituel de travail travaillaient dans la RMR de Toronto, tout comme 28,7 % des navetteurs de Barrie, 21,7 % des navetteurs de Hamilton et 12,4 % des navetteurs de Guelph (graphique 3). Certaines de ces RMR sont reliées l'une à l'autre par des réseaux de transport en commun, en particulier les réseaux d'autobus et du GO Transit.

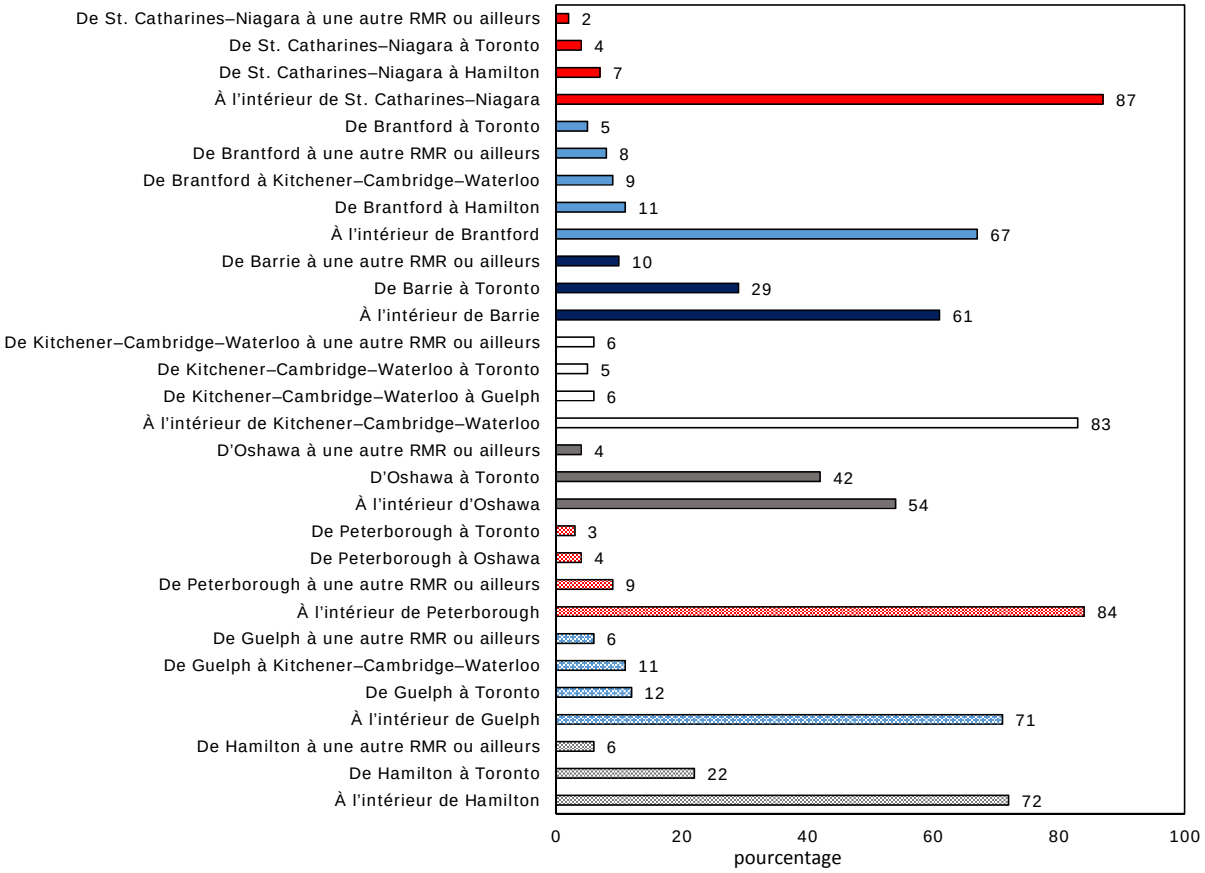
Dans l'ensemble des RMR du Grand Golden Horseshoe, excluant Toronto, 25,0 % des navetteurs utilisaient le transport durable comme principal mode de transport pour se rendre au travail en 2016. Le covoiturage venait en tête, suivi, loin derrière, du transport en commun et du transport actif (c.-à-d. la marche et la bicyclette).

Hamilton, qui comptait près de 545 habitants au kilomètre carré, figurait au quatrième rang en importance au Canada au chapitre de la densité de population. Compte tenu de cette forte densité de population, les navetteurs ont besoin de différentes options pour se déplacer au sein de la RMR de Hamilton et pour se rendre au travail à Toronto. Hamilton comptait la plus forte proportion de navetteurs utilisant le transport durable (27,8 %) et le plus haut taux d'utilisation du transport en commun (9,8 %) parmi l'ensemble des RMR de cette région du sud de l'Ontario.

En revanche, les RMR de St. Catharines–Niagara (20,8 %) et de Brantford (21,2 %) affichaient les taux d'utilisation d'un mode de transport durable les plus faibles ainsi que les taux d'utilisation d'un mode de transport en commun les plus faibles (2,7 % et 3,1 % respectivement) en ce qui a trait au déplacement domicile-travail. Les proportions de navetteurs utilisant le transport en commun pour se rendre au travail dans ces RMR ont peu varié depuis 1996. Parmi l'ensemble des RMR du Grand Golden Horseshoe, c'est à St. Catharines–Niagara que la durée moyenne du déplacement domicile-travail en voiture la plus courte a été enregistrée, soit 21,4 minutes. Cela pourrait expliquer en partie le fait que de nombreux navetteurs de cette RMR préféraient la voiture aux modes de transport plus durables. Ce n'est qu'en septembre 2016 (après le recensement) qu'un réseau de transport en commun a été établi entre Brantford et Hamilton, sa municipalité avoisinante la plus près.

Parmi les RMR du Grand Golden Horseshoe, la proportion de navetteurs optant pour la marche ou la bicyclette était la plus élevée à Peterborough (8,3 %) et celle faisant du covoiturage, à Barrie (14,5 %).

Graphique 3
Proportion de navetteurs vivant dans une RMR du Grand Golden Horseshoe, selon la RMR de destination, personnes occupées et ayant un lieu habituel de travail, 2016



Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2016.

Parmi les RMR de taille moyenne, c'est à Victoria que la plus forte proportion de navetteurs se rendant au travail à pied ou à bicyclette a été observée, tandis que la plus forte proportion de navetteurs s'y rendant en covoiturage a été enregistrée à Halifax

Les six RMR de taille moyenne (Halifax, London, Windsor, Regina, Saskatoon et Victoria) sont toutes dotées de réseaux de transport en commun, et chacune d'entre elles compte de 100 000 à 225 000 résidents navetteurs.

Victoria comptait la plus forte proportion de navetteurs utilisant le transport durable en 2016 (38,8 %), surtout en raison de la proportion élevée de navetteurs qui y utilisaient un transport actif (10,3 % se rendaient au travail à pied et 6,6 % s'y rendaient à bicyclette, ce qui porte la proportion totale à 16,9 %). Elle comptait également la deuxième proportion en importance de navetteurs utilisant le transport en commun (10,9 %). Cette RMR est dotée d'un vaste réseau de pistes cyclables et couvre la plus petite superficie des RMR de ce groupe, soit 696 km^2 (la superficie des autres RMR allant de 1 022 km^2 pour Windsor à 5 496 km^2 pour Halifax). De plus, Victoria affichait les proportions de navetteurs se rendant au travail à pied et à bicyclette les plus élevées de l'ensemble des RMR.

En termes de kilomètres carrés, la RMR de Halifax figure au cinquième rang de l'ensemble des RMR. Néanmoins, comparativement aux autres RMR de taille moyenne (au chapitre de la population), Halifax affichait le deuxième taux en importance de navetteurs utilisant le transport durable. La RMR affichait également la plus forte proportion de covoitureurs (15,6 %) et de navetteurs utilisant le transport en commun (11,8 %), ainsi que la deuxième proportion en importance de navetteurs utilisant un transport actif (9,2 %).

Parmi l'ensemble des RMR de taille moyenne, Windsor comptait la plus faible proportion de navetteurs utilisant le transport durable, et ce, pour les trois modes de transport étudiés : le transport en commun (3,4 %), le transport actif (4,3 %) et le covoiturage (10,8 %). Windsor affichait également la durée moyenne du déplacement domicile-travail la deuxième plus courte parmi les RMR de ce groupe (18,9 minutes), et arrivait au septième rang parmi l'ensemble des RMR lorsque seule la durée moyenne du déplacement domicile-travail en voiture était prise en considération (18,5 minutes), ce qui pourrait expliquer en partie le fait que de nombreux résidents de Windsor conduisaient seuls pour se rendre au travail.

Parmi les petites RMR ayant une relation de navettage avec les municipalités avoisinantes, Abbotsford–Mission affiche la proportion la plus élevée de navetteurs utilisant le transport durable

Les petites RMR de ce groupe sont caractérisées par des relations de navettage notables avec d'autres RMR ou avec les municipalités rurales avoisinantes. Alors que dans l'ensemble des RMR, une faible proportion des résidents travaillaient à l'extérieur de la RMR dans laquelle ils vivaient (5,0 % ou moins), les résidents des RMR de ce groupe étaient plus susceptibles de travailler à l'extérieur de la RMR dans laquelle ils vivaient (12,0 % ou plus). Dans la majorité de ces RMR, les réseaux de transport en commun ne desservent pas les municipalités extérieures, ce qui fait que ce mode de transport durable y est moins viable que dans les autres RMR.

À Sherbrooke, environ un navetteur sur huit travaillait dans une région rurale à l'extérieur de Sherbrooke ou à Montréal. À Trois-Rivières, près d'un navetteur sur cinq travaillait ailleurs, soit dans des régions rurales à l'extérieur de Trois-Rivières, à Shawinigan ou à Montréal. À Belleville, un navetteur sur six travaillait dans une région rurale à l'extérieur de Belleville, à Kingston ou à Toronto.

Parmi les RMR de ce groupe, Abbotsford–Mission affichait la plus forte proportion de navetteurs utilisant le transport durable (22,7 %), surtout en raison de sa proportion élevée de covoitureurs (16,5 %). Toutefois, cette RMR comptait également les proportions les plus faibles de navetteurs utilisant le transport en commun (2,5 %) et de navetteurs utilisant un transport actif (3,7 %). La forte relation de navettage d'Abbotsford-Mission avec les municipalités adjacentes de Vancouver et de Chilliwack peut expliquer en partie le taux élevé de covoiturage et le faible taux d'utilisation des autres modes de transport durable pour le déplacement domicile-travail observés dans cette RMR. Pour 31,6 % des navetteurs d'Abbotsford-Mission, le lieu habituel de travail de se situait dans la région de Vancouver alors qu'il se trouvait dans la région de Chilliwack pour 3,9 % des navetteurs de la RMR.

Trois-Rivières comptait la plus faible proportion de navetteurs utilisant le transport durable (16,4 %), de même que les plus faibles proportions utilisant le transport en commun (2,3 %) et le covoiturage (8,8 %). La RMR de Trois-Rivières affichait également la durée moyenne du déplacement domicile-travail la plus courte parmi les RMR de ce groupe (18,8 minutes), ce qui pourrait expliquer en partie le fait que de nombreux Trifluviens conduisaient seuls pour se rendre au travail.

Parmi les autres petites RMR, Kingston compte la plus forte proportion de navetteurs utilisant un transport durable

Parmi les plus petites RMR, Kingston affichait la plus forte proportion de personnes utilisant le transport durable comme principal mode de transport pour se rendre au travail (30,4 %), la majorité d'entre eux utilisant le transport en commun ou un mode de transport actif. Au sein des RMR de ce groupe, le covoiturage était plus courant dans les RMR de l'est du pays de St. John's (17,8 %) et de Saint John (17,9 %).

En revanche, la RMR de Saguenay affichait la plus faible proportion de navetteurs utilisant le transport durable, soit 15,7 %. La RMR comptait également les plus faibles proportions de navetteurs utilisant le transport en commun (2,2 %), le transport actif (4,3 %) et le covoiturage (9,3 %).

Les trois RMR de ce groupe qui comptaient les plus faibles proportions de navetteurs utilisant le transport durable de ce groupe, Thunder Bay, Lethbridge et Saguenay, affichaient trois des quatre plus courtes durées moyennes du déplacement domicile-travail en voiture (16,1 à 17,2 minutes) parmi l'ensemble des RMR. Cela pourrait expliquer en partie le fait que de nombreux résidents choisissent de conduire seuls plutôt que d'utiliser des modes de transport plus durables. Autrement dit, la courte durée du déplacement domicile-travail pourrait constituer un facteur qui encourage les navetteurs à opter pour la voiture plutôt que pour un mode de transport associé à une durée du déplacement domicile-travail plus longue, tel que le transport en commun.

Tableau 1
Utilisation du transport durable, selon le principal mode de transport utilisé pour le déplacement domicile-travail et la région métropolitaine de recensement de résidence, personnes occupées et ayant un lieu habituel de travail ou n'ayant aucune adresse de travail fixe, 2016

	Total	Tous les modes de transport durable		Transport en commun	Co-voiturage	Tous les modes de transport actif	Marche	Bi-cyclette
	nombre	nombre	pourcentage	pourcentage				
Canada	15 878 945	4 985 300	31,4	12,4	12,1	6,9	5,5	1,4
Total des régions métropolitaines de recensement (RMR)	11 666 845	4 051 345	34,7	16,3	11,6	6,9	5,3	1,6
Total des agglomérations de recensement (AR)	1 867 490	420 125	22,5	2,5	13,3	6,7	5,7	1,0
Régions autres qu'une RMR/AR	2 344 610	513 830	21,9	1,1	13,6	7,3	6,6	0,7
RMR les plus grandes								
Toronto, Ont.	2 747 050	1 168 135	42,5	24,3	11,6	6,7	5,2	1,4
Vancouver, C.-B.	1 159 215	470 340	40,6	20,4	11,2	9,1	6,7	2,3
Montréal, Qc	1 883 815	717 475	38,1	22,3	8,6	7,2	5,2	2,0
Grandes RMR								
Ottawa–Gatineau, Ont. et Qc	627 570	251 025	40,0	18,3	13,0	8,7	6,3	2,4
Ottawa–Gatineau (partie de l'Ontario)	467 940	194 395	41,5	19,6	12,3	9,6	7,1	2,5
Ottawa–Gatineau (partie du Québec)	159 630	56 635	35,5	14,5	15,1	6,0	3,9	2,1
Winnipeg, Man.	377 845	130 850	34,6	13,6	14,8	6,2	4,6	1,7
Calgary, Alb.	684 215	218 940	32,0	14,4	11,4	6,2	4,7	1,5
Québec, Qc	392 930	115 285	29,3	11,1	10,6	7,6	6,3	1,3
Edmonton, Alb.	653 740	177 280	27,1	11,3	11,2	4,7	3,7	1,0

Tableau 1 (suite)
Utilisation du transport durable, selon le principal mode de transport utilisé pour le déplacement domicile-travail et la région métropolitaine de recensement de résidence, personnes occupées et ayant un lieu habituel de travail ou n'ayant aucune adresse de travail fixe, 2016

	Total	Tous les modes de transport durable		Transport en commun	Co-voiturage	Tous les modes de transport actif	Marche	Bi-cyclette
	nombre	nombre	pourcentage	pourcentage				
RMR du Grand Golden Horseshoe								
Hamilton, Ont.	342 515	95 325	27,8	9,8	12,9	5,1	4,3	0,9
Guelph, Ont.	76 095	20 065	26,4	6,4	13,1	6,9	5,4	1,5
Peterborough, Ont.	51 375	13 225	25,7	3,9	13,6	8,3	6,7	1,6
Oshawa, Ont.	174 195	44 405	25,5	9,5	12,5	3,4	3,1	0,3
Kitchener–Cambridge–Waterloo, Ont.	253 445	61 260	24,2	6,0	12,6	5,5	4,4	1,1
Barrie, Ont.	95 540	21 845	22,9	4,3	14,5	4,1	3,6	0,4
Brantford, Ont.	61 555	13 025	21,2	3,1	13,4	4,6	3,8	0,8
St. Catharines–Niagara, Ont.	174 605	36 360	20,8	2,7	12,7	5,4	4,5	0,9
RMR de taille moyenne								
Victoria, C.-B.	170 830	66 360	38,8	10,9	11,0	16,9	10,3	6,6
Halifax, N.-É.	194 805	71 225	36,6	11,8	15,6	9,2	8,2	1,0
London, Ont.	222 820	60 915	27,3	7,2	13,4	6,7	5,5	1,1
Regina, Sask.	119 575	29 180	24,4	5,1	14,3	5,1	4,0	1,1
Saskatoon, Sask.	145 810	34 435	23,6	4,3	13,1	6,1	4,2	2,0
Windsor, Ont.	136 940	25 285	18,5	3,4	10,8	4,3	3,3	1,0
Petites RMR ayant une relation de navettage avec les municipalités avoisinantes								
Abbotsford–Mission, C.-B.	80 900	18 385	22,7	2,5	16,5	3,7	3,2	0,6
Belleville, Ont.	44 880	9 635	21,5	2,3	12,9	6,2	5,2	1,0
Sherbrooke, Qc	93 465	19 705	21,1	4,2	10,6	6,3	5,6	0,7
Trois-Rivières, Qc	66 490	10 880	16,4	2,3	8,8	5,3	4,5	0,8
Autres petites RMR								
Kingston, Ont.	71 985	21 855	30,4	6,8	14,1	9,5	7,6	1,9
Saint John, N.-B.	55 965	15 300	27,3	4,1	17,9	5,3	5,1	0,2
Moncton, N.-B.	68 285	17 920	26,2	3,4	16,8	6,0	5,4	0,6
St. John's, T.-N.-L.	97 920	25 135	25,7	3,1	17,8	4,8	4,6	0,2
Grand Sudbury, Ont.	74 740	17 155	23,0	4,9	13,2	4,9	4,5	0,4
Kelowna, C.-B.	87 160	19 890	22,8	3,9	11,7	7,2	4,6	2,7

Tableau 1 (fin)
Utilisation du transport durable, selon le principal mode de transport utilisé pour le déplacement domicile-travail et la région métropolitaine de recensement de résidence, personnes occupées et ayant un lieu habituel de travail ou n'ayant aucune adresse de travail fixe, 2016

	Total	Tous les modes de transport durable		Transport en commun	Co-voiturage	Tous les modes de transport actif	Marche	Bi-cyclette
	nombre	nombre	pourcentage	pourcentage				
Thunder Bay, Ont.	54 640	11 405	20,9	3,9	11,6	5,4	4,2	1,2
Lethbridge, Alb.	54 825	10 970	20,0	2,9	11,8	5,4	4,0	1,4
Saguenay, Qc	69 105	10 870	15,7	2,2	9,3	4,3	4,0	0,3

Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2016.

Sources des données, méthodes et définitions

Sources des données
Les données utilisées dans le cadre de cette analyse proviennent du Recensement de la population de 2016. Des renseignements supplémentaires sur le recensement se trouvent dans le *Guide du Recensement de la population, 2016* (http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/ref/98-304/index-fra.cfm), nº 98-304-X au catalogue.

Des renseignements précis sur la qualité et la comparabilité des données du recensement sur le déplacement domicile-travail se trouvent dans le *Guide de référence sur le déplacement domicile-travail, Recensement de la population, 2016* (http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/ref/guides/011/98-500-x2016011-fra.cfm), nº 98-500-X2016011 au catalogue.

Méthodes
Les données contenues dans le présent article portent sur le principal mode de transport utilisé pour le déplacement domicile-travail, lequel représente le mode de transport utilisé par les navetteurs pour parcourir la plus grande partie de leur trajet. Par conséquent, le taux d'utilisation des modes de transport durable parmi les navetteurs peut être sous-estimé dans les cas où plus d'un mode a été utilisé (p. ex. dans le cas des navetteurs qui conduisent un véhicule jusqu'à une station de trains de banlieue, pour lesquels la durée du trajet en voiture dépasse celle du trajet en train de banlieue).

Arrondissement aléatoire et répartitions en pourcentage : Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements recueillis lors du Recensement de 2016, une méthode est appliquée aux données qui consiste à arrondir de façon aléatoire les valeurs présentées dans les cellules individuelles. Par conséquent, lorsque ces données sont totalisées ou regroupées, la valeur totale peut ne pas correspondre à la somme des valeurs individuelles, étant donné que le total et les totaux partiels sont arrondis séparément. De même, la somme des répartitions en pourcentage, qui sont calculées à partir de données arrondies, ne correspond pas nécessairement à 100 %.

En raison de l'arrondissement aléatoire, les chiffres et les pourcentages peuvent varier légèrement d'un produit du recensement à un autre, comme les documents analytiques, les faits saillants en tableaux et les tableaux de données.

Définitions
Pour obtenir des renseignements supplémentaires au sujet des variables utilisées dans le cadre du recensement, veuillez consulter le *Dictionnaire, Recensement de la population, 2016* (http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/ref/dict/index-fra.cfm), nº 98-301-X au catalogue.

Renseignements supplémentaires

Des analyses supplémentaires sur le déplacement domicile-travail se trouvent dans l'article du *Quotidien* (http://www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/171129/dq171129c-fra.htm) du 29 novembre 2017.

Des renseignements supplémentaires sur le déplacement domicile-travail se trouvent dans les *Tableaux de données* (http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/dt-td/Lp-fra.cfm?LANG=F&APATH=3&DETAIL=0&DIM=0&FL=A&FREE=0&GC=0&GID=0&GK=0&GRP=1&PID=0&PRID=10&PTYPE=109445&S=0&SHOWALL=0&SUB=0&Temporal=2017&THEME=125&VID=0&VNAMEE=&VNAMEF), nos 98-400-X2016319 à 98-400-X2016335; dans le *Profil du recensement* (http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F), no 98-316-X2016001 au catalogue; dans la *Série « Perspective géographique »* (http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/as-sa/fogs-spg/Index-fra.cfm), no 98-404-X2016001 au catalogue.

Une infographie intitulée *Déplacement domicile-travail* (http://www.statcan.gc.ca/pub/11-627-m/11-627-m2017038-fra.htm) illustrant les données sur le lieu de travail, la durée moyenne du déplacement domicile-travail et l'utilisation du transport en commun dans les RMR les plus peuplées du Canada est également disponible.

Pour obtenir des détails au sujet des concepts, des définitions et des variables utilisés dans le cadre du Recensement de la population de 2016, veuillez consulter le *Dictionnaire, Recensement de la population, 2016* (http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/ref/dict/index-fra.cfm), no 98-301-X au catalogue.

En plus des taux de réponse et d'autres renseignements relatifs à la qualité des données, le *Guide du Recensement de la population, 2016* (http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/ref/98-304/index-fra.cfm), no 98-304-X au catalogue, présente un aperçu des diverses étapes liées au recensement, y compris la détermination du contenu, le plan d'échantillonnage, la collecte, le traitement des données, l'évaluation de la qualité des données, les règles de confidentialité ainsi que la diffusion.

Remerciements

Ce rapport a été élaboré par Jason Gilmore de la Division de la statistique du travail de Statistique Canada, avec l'apport d'autres membres de cette division, et la collaboration du personnel du Secrétariat des domaines spécialisés du recensement, de la Division des opérations du recensement, et de la Direction des communications et de la diffusion.