

Déplacement domicile-travail : faits saillants du Recensement de 2016

Diffusé à 8 h 30, heure de l'Est dans Le Quotidien, le mercredi 29 novembre 2017

En 2016, un plus grand nombre de Canadiens se sont déplacés à leur lieu de travail et parmi ces derniers, la proportion de ceux qui ont utilisé le transport en commun a atteint un sommet inégalé.

Le déplacement du domicile au lieu de travail fait partie de la vie quotidienne de la majorité des travailleurs canadiens. Depuis 1996, le nombre de travailleurs ayant à se déplacer à leur lieu de travail a augmenté de 3,7 millions pour atteindre 15,9 millions en 2016, ce qui représente une croissance de 30,3 %.

Toutefois, la manière dont les gens se rendent au travail est en constante évolution. De 1996 à 2016, le nombre de navetteurs qui utilisent le transport en commun s'est accru de 59,5 %, tandis que le nombre de ceux qui utilisent un véhicule a augmenté de 28,3 %.

De plus, la population active du Canada vit de plus en plus dans les régions urbaines. En 1996, 8,6 millions ou 70,5 % des Canadiens occupés qui se déplaçaient à leur lieu de travail vivaient dans une région métropolitaine de recensement (RMR). En 2016, cette proportion est passée à 73,5 % (11,7 millions).

C'est donc dire que l'accès au transport en commun est étroitement lié à l'utilisation du territoire urbain. La croissance démographique dans les régions urbaines fait croître la congestion routière, et cette congestion accrue se traduit par une augmentation de la durée du déplacement du domicile au lieu de travail pour les travailleurs qui empruntent les réseaux routiers.

En 2016, les navetteurs canadiens ont consacré en moyenne 26,2 minutes à leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail, ce qui représente une augmentation de 0,8 minute par rapport à 2011 (25,4 minutes). Plus précisément, en 2016, les automobilistes mettaient en moyenne 24,1 minutes à se rendre au travail, et les usagers du transport en commun, 44,8 minutes.

Dans certains cas, le mode de transport utilisé peut être le résultat d'un choix; certains aiment marcher, tandis que d'autres préfèrent conduire. Toutefois, dans de nombreux autres cas, le mode de transport peut être dicté par différents facteurs, que ce soit l'aspect financier, la distance du domicile au lieu de travail, l'accès raisonnable à un réseau de transport en commun ou la nécessité d'établir un équilibre entre le travail et la vie personnelle.

Les questions entourant le navettage revêtent une certaine importance pour les planificateurs municipaux et les urbanistes ainsi que d'autres décideurs, notamment ceux qui travaillent dans le domaine de la politique économique, environnementale, sociale ou de la santé. Le déplacement du domicile au lieu de travail engendre des coûts économiques pour les résidents (p. ex. coûts d'entretien des véhicules) ainsi que pour les autorités publiques (p. ex. coûts associés à la productivité ou investissement en infrastructures). Les longs déplacements quotidiens sont associés à des problèmes de santé. Sur le plan de l'environnement, le recours accru aux modes de transport durables contribue à la réduction de la pollution et de la congestion routière. En ce qui concerne les politiques sociales, les longs déplacements peuvent mettre les relations familiales à rude épreuve.

Aujourd'hui, Statistique Canada diffuse la sixième et dernière série de données du Recensement de 2016, qui porte sur la scolarité, le travail, le déplacement domicile-travail, la mobilité et la langue de travail.

Le taux d'utilisation du transport en commun s'est légèrement accru depuis 1996

Le transport en commun, que ce soit par autobus, métro, train, train de banlieue ou traversier, est un important mode de transport utilisé quotidiennement par les travailleurs pour se rendre au travail et en revenir. Au Canada, la proportion de travailleurs qui utilisent le transport en commun pour se rendre au travail a augmenté légèrement d'un recensement à l'autre depuis que Statistique Canada a commencé à recueillir ces données en 1996, passant de 10,1 % de 1996 à 12,4 % en 2016. Cette croissance lente, mais constante, correspond à une augmentation



de 59,5 % du nombre de travailleurs utilisant le transport en commun (+734 350) au cours de cette période de 20 ans, un rythme de croissance beaucoup plus élevé que celui du nombre total de travailleurs ayant à se déplacer à leur lieu de travail, lequel s'est accru de 30,3 % au cours de la même période.

Le transport en commun est présent dans les régions dont la population est suffisamment élevée pour justifier les coûts des infrastructures requises. La majorité des infrastructures de transport en commun du Canada se trouvent dans les RMR, où vivaient près des trois quarts de tous les travailleurs canadiens en 2016.

La mesure dans laquelle le transport en commun est utilisé dans les différentes RMR dépend de plusieurs facteurs, comme la densité de la population, la plus ou moins grande concentration des emplois dans des secteurs bien desservis par le transport en commun, le coût associé à l'utilisation de la voiture par rapport au transport en commun, la disponibilité de stationnements à proximité du lieu de travail, ou la qualité et la vitesse du service.

De façon générale, les plus grandes RMR sont beaucoup plus susceptibles de posséder un réseau de transport en commun bien établi, ce qui incite les travailleurs à l'utiliser pour se rendre au travail.

Des trois RMR les plus peuplées du Canada, Toronto comptait la plus forte proportion de travailleurs qui utilisent le transport en commun pour se rendre au travail, suivie de Montréal et de Vancouver. Depuis plusieurs dizaines d'années, Toronto et Montréal offrent à leurs résidents différentes options de transport en commun. Par ailleurs, la capacité et la couverture géographique de leurs réseaux respectifs se sont accrues au fil du temps.

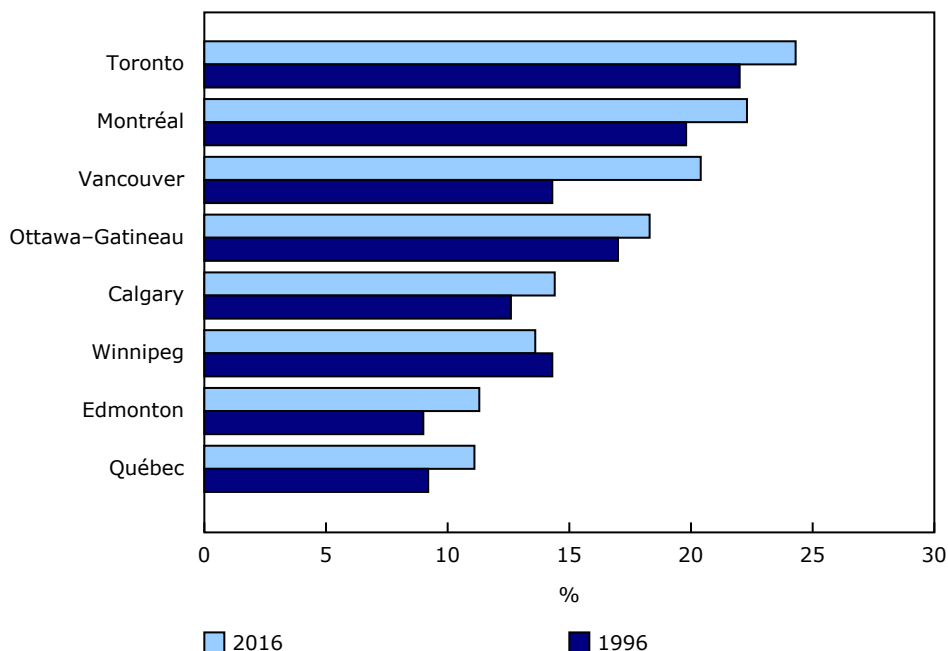
Toutefois, des trois plus grandes RMR, c'est à Vancouver que la proportion de travailleurs qui utilisent le transport en commun pour se rendre au travail a le plus augmenté de 1996 à 2016, celle-ci s'étant accrue de 6,1 points de pourcentage pour s'élever à 20,4 %.

À Vancouver, le SkyTrain a fait l'objet de deux projets d'expansion majeurs — soit en 2002 et en 2009 — qui ont prolongé le réseau de train de banlieue de 53 kilomètres, et ont presque triplé la longueur totale du réseau, qui est passée à 82 kilomètres. De plus, la Ville a ajouté 250 véhicules à son parc d'autobus de 2005 à 2009. Ces facteurs pourraient expliquer, du moins en partie, l'augmentation de la proportion de travailleurs qui utilisent le transport en commun à Vancouver au cours de cette période de 20 ans. Cette croissance a permis de réduire de manière significative les écarts observés sur le plan de la proportion d'usagers du transport en commun entre Vancouver et les deux autres RMR les plus grandes.

Des cinq autres plus grandes RMR (Québec, Ottawa–Gatineau, Winnipeg, Edmonton et Calgary), Ottawa–Gatineau (18,3 %) est celle qui comptait la plus forte proportion de travailleurs utilisant le transport en commun en 2016. Bien qu'Edmonton (11,3 %) ait enregistré un taux d'utilisation du transport en commun parmi les plus faibles des RMR de ce groupe, c'est dans cette RMR que le taux a connu la croissance la plus prononcée par rapport à 1996.

Graphique 1

Taux d'utilisation du transport en commun pour le déplacement domicile-travail dans les huit plus grandes régions métropolitaines de recensement, 1996 et 2016



Note(s) : Pour en savoir davantage sur le regroupement des régions métropolitaines de recensement, veuillez vous reporter à la note aux lecteurs.

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

À Winnipeg, la proportion de travailleurs utilisant le transport en commun pour se rendre au travail a légèrement diminué de 1996 à 2016. Toutefois, la totalité de la baisse a été observée de 1996 à 2001, alors que le taux est passé de 14,3 % à 13,0 %. La proportion d'usagers du transport en commun a peu varié en 2006, mais elle a légèrement augmenté depuis 2006 pour s'établir à 13,6 % en 2016.

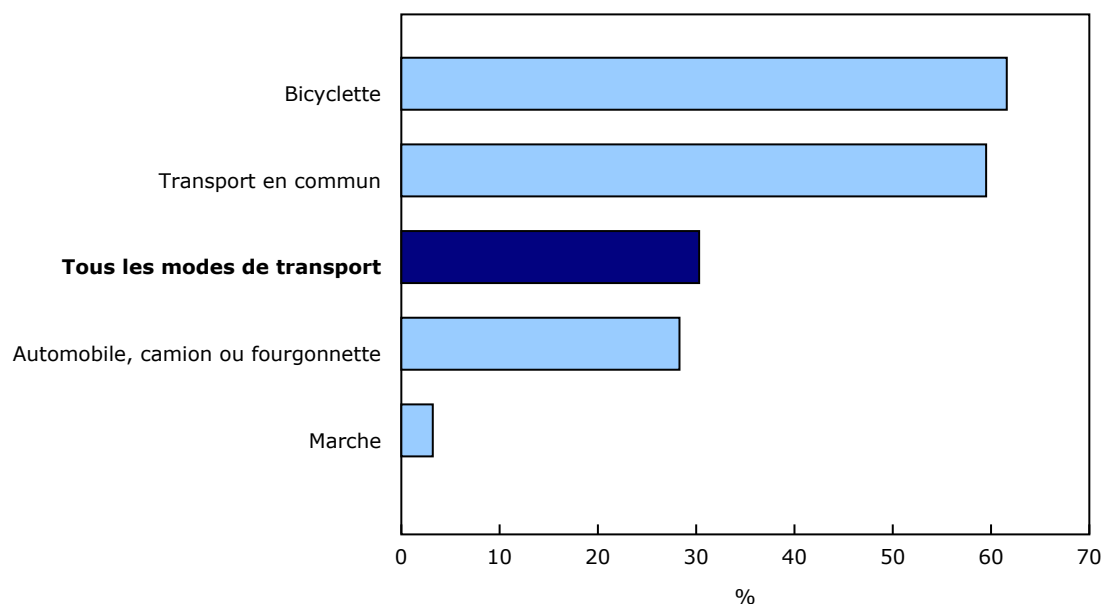
La proportion de travailleurs se rendant au travail à pied a diminué

L'utilisation d'un mode de transport actif, soit la marche ou la bicyclette, est plus courante chez les personnes qui habitent près de leur lieu de travail. La présence de sentiers pédestres, de pistes cyclables ou de voies réservées le long de la route peut aussi avoir une incidence sur le taux d'utilisation de ce mode de transport.

Le pourcentage de personnes occupées se rendant au travail à pied ou à bicyclette a diminué de 1,2 point de pourcentage par rapport à 20 ans plus tôt, passant de 8,1 % en 1996 à 6,9 % en 2016. Cette baisse est entièrement attribuable à la proportion de personnes qui se rendent au travail à pied, qui est passée de 7,0 % en 1996 à 5,5 % en 2016.

Bien que la proportion de personnes se rendant au travail à pied ait diminué, leur nombre a en fait augmenté de 3,2 % de 1996 à 2016. Toutefois, la croissance s'est produite à un rythme beaucoup plus lent que celui de la croissance du nombre total de travailleurs (+30,3 %). Par ailleurs, le nombre de travailleurs se rendant au travail à bicyclette a augmenté de 61,6 % depuis 1996, ce qui correspond à plus de deux fois le rythme de croissance du nombre total de navetteurs.

Graphique 2
Croissance du nombre de navetteurs selon le principal mode de transport pour la navette, Canada, 1996 à 2016



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

La proportion de travailleurs se rendant au travail à pied ou à bicyclette était beaucoup plus élevée dans certaines régions métropolitaines. À Victoria, 16,9 % des travailleurs utilisaient un mode de transport actif pour se rendre au travail. Il s'agit de la proportion la plus élevée de toutes les RMR. Kingston, Halifax, Vancouver, Ottawa–Gatineau et Peterborough figuraient aussi parmi les RMR dont la proportion d'utilisateurs d'un mode de transport actif était supérieure à la moyenne nationale.

Les femmes et les jeunes sont plus nombreux à utiliser un mode de transport durable que les hommes

En 2016, près du tiers des travailleurs ayant à se déplacer à leur lieu de travail utilisaient un mode de transport durable, soit le transport en commun, la marche, la bicyclette ou le covoiturage.

Les femmes étaient plus susceptibles que les hommes d'utiliser un mode de transport durable (33,8 % par rapport à 29,1 %). La plus grande partie de la différence s'expliquait par le recours accru au transport en commun par les femmes pour se rendre au travail.

Près de la moitié des jeunes âgés de 15 à 24 ans utilisaient un mode de transport durable pour se rendre au travail, ce qui représente la proportion la plus élevée de tous les groupes d'âge. Les jeunes étaient également les plus susceptibles d'utiliser chacun des modes de transport durables, à l'exception de la bicyclette. Ces proportions élevées s'expliquent en partie par le fait que les jeunes sont moins susceptibles de posséder leur propre véhicule ou d'avoir régulièrement accès à un véhicule.

La proportion d'utilisateurs d'un mode de transport durable était la plus faible chez les navetteurs de 65 ans et plus, ces derniers étant les moins susceptibles de recourir au transport en commun (7,7 %) et au covoiturage (9,7 %).

Étant donné que près des trois quarts (73,5 %) de tous les travailleurs vivaient dans une RMR en 2016, certains modes de transport durables, en particulier le transport en commun, étaient plus accessibles dans ces régions urbaines. La publication [Navetteurs utilisant le transport durable dans les régions métropolitaines de recensement](#) de la série Recensement en bref contient de plus amples renseignements au sujet de l'utilisation des modes de transport durables dans ces régions métropolitaines.

La proportion de travailleurs utilisant un véhicule privé pour se rendre au travail a légèrement diminué depuis 1996, en particulier dans les trois plus grandes RMR

L'utilisation d'un véhicule automobile fait partie de la réalité quotidienne de nombreux Canadiens, que ce soit dans le cadre de leurs activités personnelles ou pour se rendre au travail. Les véhicules privés sont demeurés de loin le mode de transport le plus couramment utilisé pour le déplacement du domicile au travail en 2016 : quatre Canadiens occupés sur cinq se rendaient au travail en automobile, en camion ou en fourgonnette.

De 1996 à 2016, le nombre de travailleurs utilisant un véhicule privé pour se rendre au travail s'est accru de 3,7 millions et de ce nombre, 2,8 millions utilisaient un véhicule pour se rendre au travail. Toutefois, exprimé sous forme de pourcentage de la population totale de travailleurs ayant à se déplacer à leur lieu de travail, le nombre de navetteurs conduisant un véhicule pour se rendre au travail a légèrement diminué, passant de 80,7 % à 79,5 % au cours de cette période de 20 ans.

Les trois plus grandes RMR, soit Montréal, Toronto et Vancouver, ont affiché des baisses de la proportion de travailleurs utilisant un véhicule privé plus fortes que la moyenne nationale, allant d'une diminution de 2,9 points de pourcentage sur 20 ans à Montréal, à une diminution de 7,9 points de pourcentage à Vancouver. Il s'agit de la première fois que la proportion des utilisateurs d'un véhicule privé a diminué au-dessous de 70,0 % pour les trois RMR depuis 1996, la première année où des données comparables sur le mode de transport des navetteurs ont été recueillies.

À Montréal, la baisse de la proportion de personnes se rendant au travail en véhicule privé a été presque entièrement contrebalancée par une hausse de l'utilisation du transport en commun. À Toronto, la proportion de travailleurs se rendant au travail en transport en commun, à pied ou à bicyclette a augmenté.

De 1996 à 2016, la proportion de personnes se rendant au travail en véhicule privé a aussi diminué considérablement à Kelowna, à Victoria et à Oshawa. Kelowna et Victoria ont enregistré une croissance de la proportion de travailleurs se rendant au travail à pied, à bicyclette ou en transport en commun, alors qu'Oshawa a affiché une hausse de la proportion d'utilisateurs du transport en commun.

Le covoiturage était plus courant dans le Canada atlantique, au Manitoba et dans les territoires

Même si la majorité des navetteurs se rendant au travail en véhicule privé conduisaient seuls, d'autres voyageaient avec plusieurs personnes à bord d'un même véhicule. Plus précisément, près d'un navetteur sur huit utilisait le covoiturage (c.-à-d. le déplacement du domicile au lieu de travail de deux personnes ou plus dans un même véhicule privé). Dans l'ensemble du Canada, le covoiturage était le plus souvent utilisé dans les Provinces atlantiques, au Manitoba et dans les territoires et le moins souvent utilisé au Québec. Cela correspond aux résultats de 2011.

La décision d'opter ou non pour le covoiturage peut être influencée par la distance du domicile au lieu de travail, ainsi que par la présence de voies réservées aux véhicules multioccupants. Au Canada, bon nombre de ces voies n'ont été aménagées qu'au cours des 10 dernières années, et seulement dans certaines des plus grandes municipalités. Veuillez vous reporter à la publication [Navetteurs utilisant le transport durable dans les régions métropolitaines de recensement](#) de la série Recensement en bref pour en savoir plus.

La durée moyenne du déplacement du domicile au lieu de travail a augmenté de 2011 à 2016 et la hausse était attribuable au transport en commun

En 2016, les navetteurs ont consacré en moyenne 26,2 minutes à leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Il s'agit d'une augmentation de 0,8 minute par rapport à la durée moyenne de 25,4 minutes enregistrée en 2011, la première année où ces données ont été recueillies.

À l'échelle nationale, l'accroissement de la durée totale du déplacement du domicile au lieu de travail est attribuable à l'augmentation de la durée moyenne du déplacement pour les travailleurs qui utilisaient principalement le transport en commun pour se rendre au travail, laquelle s'est accrue de 1,9 minute pour s'élever à 44,8 minutes en 2016.

Plusieurs études internationales ont montré que les longs déplacements pour se rendre au travail, en particulier en véhicule privé, ont des répercussions sur la santé et la productivité globale des travailleurs. Bien que la durée moyenne de déplacement du domicile au lieu de travail ait été de 24,1 minutes en 2016, 853 610 travailleurs mettaient quotidiennement au moins une heure à se rendre au travail en véhicule privé, en hausse par rapport à 815 770 en 2011. En 2011 ainsi qu'en 2016, cela représentait près de 7,0 % de l'ensemble des travailleurs utilisant un véhicule privé pour se rendre au travail.

Graphique 3 : Durée moyenne du trajet domicile-lieu de travail (en minutes), régions métropolitaines de recensement, 2016

De 2011 à 2016, la durée moyenne du déplacement entre le domicile et le lieu de travail s'est accrue de plus d'une minute à Vancouver et à Toronto. Vancouver (29,7 minutes) a continué d'enregistrer la plus courte durée du déplacement du domicile au lieu de travail parmi les trois plus grandes RMR, suivie de près de Montréal (30,0 minutes), alors que Toronto arrivait en fin de peloton (34,0 minutes).

Pour ce qui est des cinq autres plus grandes RMR, les travailleurs d'Ottawa–Gatineau mettaient en moyenne 27,3 minutes à se rendre au travail en 2016, ce qui représente une hausse d'une minute par rapport à cinq ans plus tôt. Au cours de la même période, la durée moyenne du déplacement du domicile au lieu de travail a peu varié à Calgary et à Edmonton.

La distance du domicile au travail a légèrement augmenté par rapport à 1996

Le temps requis pour se rendre au lieu de travail est, en principe, directement proportionnel à la distance entre le domicile et le travail. Toutefois, d'autres facteurs comme la congestion routière, le mode de transport utilisé pour se rendre au travail et l'heure de départ du domicile peuvent aussi avoir une incidence sur la durée du déplacement du domicile au lieu de travail, de sorte que certains trajets plus courts peuvent nécessiter beaucoup de temps à parcourir, alors que des trajets plus longs peuvent être parcourus relativement rapidement.

En 2016, les travailleurs parcouraient une distance médiane de 7,7 km pour se rendre de leur domicile à leur lieu habituel de travail. Autrement dit, la moitié des travailleurs parcouraient plus de 7,7 km, et l'autre moitié parcouraient moins de 7,7 km. La distance médiane a augmenté légèrement par rapport à la distance médiane de 7,0 km observée en 1996.

La distance médiane parcourue par les personnes conduisant pour se rendre à leur lieu habituel de travail a légèrement augmenté au cours de la période de 20 ans, passant de 7,8 km en 1996 à 8,7 km en 2016. Une hausse semblable a été observée chez les travailleurs utilisant le transport en commun pour se rendre au travail, dont la distance médiane parcourue du domicile au lieu de travail a augmenté pour passer de 7,1 km à 7,9 km. De 1996 à 2016, la distance médiane du domicile au travail a peu varié chez les travailleurs se rendant au travail à bicyclette (2,8 km par rapport à 2,9 km) et chez ceux qui s'y rendaient à pied (1,0 km par rapport à 0,9 km).

Dans les trois plus grandes RMR, au cours de la période de 20 ans, la distance médiane parcourue par les travailleurs pour se rendre à leur lieu de travail habituel a légèrement diminué à Vancouver (7,7 km par rapport à 7,4 km), a légèrement augmenté à Toronto (9,3 km par rapport à 9,6 km) et est restée inchangée à Montréal (8,2 km).

Les proportions de Canadiens occupés travaillant à domicile et ayant un lieu habituel de travail ont toutes deux diminué au fil du temps

Pour ce qui est du lieu de travail, les Canadiens peuvent être répartis en quatre grandes catégories : ceux qui ont un lieu habituel de travail; ceux qui travaillent à domicile; ceux qui n'ont pas d'adresse de travail fixe; et ceux qui travaillent à l'extérieur du Canada.

De 1996 à 2016, la proportion de personnes occupées se déplaçant à leur lieu habituel de travail a diminué pour passer de 83,9 % à 80,6 %.

La proportion de Canadiens travaillant à domicile a aussi progressivement diminué au cours de cette période, passant de 8,2 % en 1996 à 7,4 % en 2016. Cette diminution est attribuable à la baisse du nombre de travailleurs occupant une profession en agriculture, étant donné que ce groupe de professions compte la plus forte proportion de travailleurs à domicile. En 1996, un travailleur à domicile sur quatre occupait une profession en agriculture. En 2016, cette proportion était passée à environ un sur sept. Ce recul observé au chapitre des professions en agriculture coïncide avec une baisse de 30,0 % (-83 056) du nombre d'exploitations agricoles depuis 1996, conformément aux données du Recensement de l'agriculture de 2016.

Lorsque les professions en agriculture étaient exclues du calcul, les proportions de Canadiens travaillant à domicile en 1996 et en 2016 étaient pratiquement identiques, se situant à un peu plus de 6,0 %.

Les trois RMR comptant les proportions de travailleurs à domicile les plus élevées se trouvaient en Colombie-Britannique. Les plus grandes proportions se trouvaient à Kelowna (9,3 %), suivie de Victoria (8,4 %) et de Vancouver (8,2 %). Ces RMR comptaient également certaines des proportions les plus élevées de travailleurs du secteur des services professionnels, scientifiques et techniques, tels que des ingénieurs (y compris des ingénieurs informaticiens), des comptables et des conseillers de divers types. En revanche, les proportions les plus faibles de travailleurs à domicile ont été enregistrées à Thunder Bay, à Windsor et dans le Grand Sudbury, où elles se situaient toutes à environ 4,0 %.

La proportion de Canadiens occupés sans adresse de travail fixe a augmenté en 2016

Certains Canadiens n'ont pas d'adresse de travail fixe parce qu'ils doivent souvent changer de lieu de travail en raison de la nature de leur travail. Citons à titre d'exemple les travailleurs de la construction, les camionneurs, les vendeurs, les entrepreneurs indépendants ou encore les employés temporaires d'agences.

Les travailleurs sans adresse de travail fixe représentent un défi pour les planificateurs du transport urbain, les urbanistes et les spécialistes en sécurité publique, puisqu'il est difficile, par exemple, d'estimer le nombre de personnes qui utiliseront une route ou un service de transport en commun en particulier lorsque le lieu de travail de nombreux travailleurs varie d'un jour à l'autre. De 1996 à 2016, la proportion de personnes travaillant à domicile ou à un lieu habituel de travail a diminué, alors que la proportion de travailleurs sans adresse de travail fixe au Canada s'est accrue de 3,9 points de pourcentage pour atteindre 11,5 %.

En 2016, la majorité des personnes occupées sans adresse de travail fixe travaillaient dans les secteurs de la construction (31,2 %), des services administratifs, des services de soutien, des services de gestion des déchets et des services d'assainissement (10,8 %) et du transport et de l'entreposage (10,7 %). La répartition des travailleurs sans adresse de travail fixe par profession a très peu varié depuis 1996.

Étant donné que la proportion de travailleurs dans ces secteurs varie selon la province et le territoire, la proportion de travailleurs sans adresse de travail fixe varie également dans l'ensemble du pays. Les résidents de l'Alberta (14,6 %) et de la Colombie-Britannique (14,1 %) étaient plus susceptibles d'être sans adresse de travail fixe, tandis que la proportion la plus faible de travailleurs sans adresse de travail fixe a été observée au Nunavut (7,4 %), suivi du Québec (8,9 %).

Le nombre de travailleurs ayant à se déplacer à leur lieu de travail connaît une croissance dans les municipalités avoisinantes des trois plus grandes municipalités

Au Canada, chacune des RMR englobe plus d'une municipalité. Par exemple, la RMR de Toronto compte 24 municipalités distinctes. Les travailleurs peuvent donc vivre dans une municipalité et travailler dans une autre tout en demeurant dans la même RMR. Dans les plus grandes RMR du Canada, les villes ou municipalités où les Canadiens travaillent ont changé au fil du temps.

Par exemple, 191 450 Canadiens de plus se déplacent pour se rendre à la ville de Toronto ou au sein de la ville de Toronto en 2016 par rapport à 1996, ce qui représente une hausse de 16,6 %. Toutefois, cette croissance était moins élevée que la croissance globale des travailleurs ayant à se déplacer à leur lieu de travail au Canada. Par conséquent, la proportion de tous les Canadiens ayant à se déplacer à leur lieu de travail et travaillant dans la ville de Toronto a diminué de 0,6 point de pourcentage de 1996 à 2016. Parallèlement, de 1996 à 2016, la proportion de travailleurs ayant à se déplacer à leur lieu de travail qui travaillaient dans les villes voisines de la ville de Toronto a augmenté, ce qui signifie que les emplacements des lieux de travail se déplacent lentement de Toronto aux villes avoisinantes.

De même, la proportion des Canadiens ayant à se déplacer pour se rendre à la ville de Montréal ou à se déplacer à l'intérieur de celle-ci a diminué de 0,8 point de pourcentage depuis 1996, alors qu'elle a augmenté dans certaines municipalités voisines.

Le tableau est également semblable pour Vancouver, où la proportion des travailleurs ayant à se déplacer à leur lieu de travail dans la ville de Vancouver a connu une légère baisse de 0,1 point de pourcentage, alors que la proportion de ceux travaillant dans les autres municipalités voisines a augmenté.

Wood Buffalo comptait la plus forte proportion de travailleurs résidant dans une autre province en 2016

Les données du recensement permettent à Statistique Canada d'étudier la relation entre le lieu habituel de travail des particuliers et leur domicile permanent, ce qui permet à l'organisme de comprendre les flux de navettage non seulement à l'intérieur des provinces ou territoires, mais aussi entre ceux-ci.

La proportion de travailleurs dont le lieu habituel de travail se situait dans une autre province ou territoire que la province ou le territoire de leur domicile permanent était relativement faible en 2016 (1,2 %, y compris les régions comptant des villes transfrontalières).

En 2016, 18,2 % des travailleurs dont le lieu habituel de travail se trouvait à Wood Buffalo étaient des résidents permanents d'une autre province ou d'un autre territoire que l'Alberta, comparativement à 15,4 % en 2011. Il s'agit de la proportion de travailleurs résidant à l'extérieur de la province la plus élevée de l'ensemble des régions d'au moins 30 000 habitants (à l'exception des régions comptant des villes transfrontalières). Plus précisément, en 2016, environ 4 000 travailleurs de Wood Buffalo étaient des résidents permanents de la Colombie-Britannique, et environ 4 000 résidaient dans le Canada atlantique.

La région de Wood Buffalo, qui inclut la ville de Fort McMurray, fait partie des régions industrielles qui ont connu les rythmes de croissance les plus rapides du pays en raison des sables bitumineux d'Athabasca. La proportion élevée de travailleurs résidant à l'extérieur de la province dans cette région peut s'expliquer par les proportions élevées de personnes travaillant dans le secteur de l'extraction minière, de l'exploitation en carrière et de l'extraction de pétrole et de gaz (36,5 %) et de la construction (13,3 %).

Dans les territoires, 14,2 % des travailleurs au Nunavut en 2016 avaient un domicile permanent ailleurs au Canada, principalement en Ontario et au Québec. La plus forte proportion des travailleurs hors province du Nunavut travaillaient dans le secteur des ressources naturelles. De même, 9,8 % des travailleurs dans les Territoires du Nord-Ouest étaient des résidents permanents d'une autre province ou d'un autre territoire du Canada (principalement de l'Alberta et de la Colombie-Britannique), tout comme 3,3 % des travailleurs du Yukon (lesquels résidaient principalement en Colombie-Britannique).

Comparaison entre le Canada et les États-Unis

Les mesures associées au déplacement du domicile au travail établies au moyen des données du Recensement du Canada (de 2016) et de l'American Community Survey (de 2016) sont très semblables, ce qui permet à Statistique Canada d'effectuer certaines comparaisons entre les deux pays au chapitre du déplacement du domicile au travail. Il existe tout de même un mince écart entre les deux pays en raison du fait que les données du Canada concernent la population occupée âgée de 15 ans et plus, tandis que celles des États-Unis portent sur la population occupée âgée de 16 ans et plus.

En 2016, 12,4 % des travailleurs canadiens se rendaient au travail en transport en commun, soit plus du double de la proportion observée aux États-Unis (5,4 %). De même, 5,5 % des travailleurs canadiens se rendaient au travail à pied, comparativement à 2,9 % des travailleurs américains.

Comme il a été mentionné précédemment, près d'un Canadien sur huit avait recours au covoiturage pour se rendre au travail en 2016. Aux États-Unis, cette proportion était de près de 1 sur 10. Par ailleurs, 80,4 % des travailleurs américains conduisaient seuls pour se rendre au travail, comparativement à 67,4 % des travailleurs canadiens.

En 2016, la durée moyenne du déplacement du domicile au lieu de travail ne variait pas beaucoup d'un pays à l'autre, s'étant établie à 26,2 minutes au Canada et à 26,6 minutes aux États-Unis.



Dans le but de souligner le 150^e anniversaire du pays, Statistique Canada propose des instantanés de notre riche histoire statistique.

À l'époque de la Confédération en 1867, le lieu de résidence des Canadiens dictait fortement les types d'emplois auxquels ceux-ci avaient accès. À cette époque, 40 % des emplois se trouvaient dans le secteur de l'agriculture. Les ouvriers et les

bûcherons représentaient 25 % de l'ensemble des ouvriers, alors qu'un peu plus de 10 % travaillaient dans le secteur de la pêche.

Bon nombre de Canadiens qui travaillaient dans l'agriculture ou dans les métiers œuvraient à domicile ou près de leur domicile. La majorité des travailleurs du secteur du bois d'œuvre et de la pêche étaient sans domicile fixe. Une minorité de travailleurs avaient un lieu habituel de travail situé loin de leur propriété familiale, où ils se rendaient à pied, à cheval ou en chariot. La distance entre leur domicile et leur lieu de travail n'était pas longue, mais le temps mis pour la parcourir pouvait l'être, la vitesse moyenne de marche des humains se situant entre 4 et 5 km/h, et la vitesse de trot des chevaux étant de 6 à 10 km/h.

Les villes ont vu le jour lentement dans les environs de la Confédération, et leur développement s'est accéléré durant les années 1880, sous l'effet de la croissance de la construction d'immeubles à plusieurs étages. Au début des années 1900, l'automobile a commencé à remplacer le cheval comme mode de transport, et les déplacements pour le travail ou pour les loisirs depuis l'extérieur de la ville et à l'intérieur ou dans les environs de celle-ci sont devenus beaucoup plus courants. La diversification des options quant aux lieux de résidence et aux modes de transport pour se rendre au travail a contribué à transformer la nature déplacement du domicile au lieu de travail au Canada.

Comparativement à l'époque de la Confédération, 1 Canadien sur 14 travaillait à domicile en 2016. Bien que les agriculteurs et les ouvriers de métiers travaillant à domicile soient toujours présents aujourd'hui, de nouveaux types de travailleurs sont apparus, tels que les télétravailleurs et les travailleurs autonomes, lesquels tirent parti de la technologie pour communiquer avec leurs clients. De nombreux travailleurs sans adresse de travail fixe travaillent dans les métiers, les services de livraison ou encore dans l'exploration pétrolière et gazière. La majorité des travailleurs ont maintenant un lieu de travail habituel et parcourent une distance moyenne de 22,8 km (calculée en ligne droite) pour se rendre au travail. Grâce aux véhicules modernes pouvant rouler à au moins 50 km/heure, la durée moyenne du déplacement du domicile au lieu de travail est maintenant de 26,2 minutes.

Tableau 1
Proportion des travailleurs qui se déplacent pour se rendre à leur lieu habituel de travail ou qui n'ont pas d'adresse de travail fixe, selon le principal mode de transport pour la navette, régions métropolitaines de recensement, 2016

	Automobile, camion ou fourgonnette	Automobile, camion ou fourgonnette – conducteur	Automobile, camion ou fourgonnette – passager	Transport en commun	Transport actif	Autre mode de transport
	%					
Canada	79,5	74,0	5,5	12,4	6,9	1,1
RMR les plus grandes						
Montréal, Qc	69,7	66,4	3,3	22,3	7,2	0,6
Toronto, Ont.	68,0	62,4	5,6	24,3	6,7	0,9
Vancouver, C.-B.	69,3	64,3	5,0	20,4	9,1	1,0
Grandes RMR						
Québec, Qc	80,4	76,5	3,9	11,1	7,6	0,7
Ottawa–Gatineau, Ont. et Qc	72,1	66,2	5,9	18,3	8,7	0,8
Ottawa–Gatineau (partie du Québec)	78,8	72,7	6,0	14,5	6,0	0,7
Ottawa–Gatineau (partie de l'Ontario)	69,8	64,0	5,8	19,6	9,6	0,9
Winnipeg, Man.	79,1	72,0	7,1	13,6	6,2	0,9
Calgary, Alb.	77,9	72,8	5,1	14,4	6,2	1,4
Edmonton, Alb.	82,6	77,5	5,1	11,3	4,7	1,4
RMR du Grand Golden Horseshoe						
Peterborough, Ont.	86,9	80,1	6,8	3,9	8,3	0,8
Oshawa, Ont.	86,1	79,9	6,2	9,5	3,4	0,8
Hamilton, Ont.	84,1	77,4	6,7	9,8	5,1	0,8
St. Catharines–Niagara, Ont.	90,8	83,8	7,0	2,7	5,4	0,9
Kitchener–Cambridge–Waterloo, Ont.	87,7	81,0	6,7	6,0	5,5	0,7
Brantford, Ont.	91,4	84,2	7,2	3,1	4,6	0,7
Guelph, Ont.	85,9	78,9	7,0	6,4	6,9	0,7
Barrie, Ont.	90,7	83,6	7,0	4,3	4,1	0,8
RMR de taille moyenne						
Halifax, N.-É.	77,7	70,4	7,3	11,8	9,2	1,2
London, Ont.	85,1	78,0	7,1	7,2	6,7	0,8
Windsor, Ont.	91,5	85,6	5,9	3,4	4,3	0,7
Regina, Sask.	89,0	82,2	6,8	5,1	5,1	0,7
Saskatoon, Sask.	88,0	82,1	5,8	4,3	6,1	1,4
Victoria, C.-B.	69,8	65,0	4,8	10,9	16,9	1,4
Petites RMR ayant une relation de navettage avec les municipalités avoisinantes						
Sherbrooke, Qc	88,6	84,7	3,9	4,2	6,3	0,6
Trois-Rivières, Qc	91,6	88,2	3,3	2,3	5,3	0,7
Belleville, Ont.	90,5	83,4	7,0	2,3	6,2	0,8
Abbotsford–Mission, C.-B.	92,5	84,8	7,7	2,5	3,7	1,1
Autres petites RMR						
Saguenay, Qc	92,2	88,7	3,5	2,2	4,3	1,3
St. John's, T.-N.-L.	90,0	81,3	8,6	3,1	4,8	2,1
Moncton, N.-B.	89,3	80,6	8,6	3,4	6,0	1,2
Saint John, N.-B.	89,4	80,1	9,3	4,1	5,3	1,0
Kingston, Ont.	82,6	75,8	6,9	6,8	9,5	0,9
Grand Sudbury, Ont.	88,9	82,7	6,2	4,9	4,9	1,2
Thunder Bay, Ont.	89,4	83,3	6,1	3,9	5,4	1,3
Lethbridge, Alb.	90,7	85,0	5,7	2,9	5,4	0,9
Kelowna, C.-B.	86,1	80,8	5,2	3,9	7,2	2,2

Note(s) : Pour en savoir davantage sur le regroupement des régions métropolitaines de recensement, veuillez vous reporter à la note aux lecteurs.

Source(s) : Statistique Canada, Recensement de la population, 2016.

Tableau 2

Durée moyenne du trajet domicile-lieu de travail (en minutes), selon le principal mode de transport pour la navette, personnes occupées ayant un lieu habituel de travail ou n'ayant pas d'adresse de travail fixe, régions métropolitaines de recensement, 2016

	Total – Principal mode de transport utilisé pour le déplacement domicile-travail	Automobile, camion ou fourgonnette	Transport en commun	Transport actif	Autre mode de transport
Canada	26,2	24,1	44,8	14,9	33,5
RMR les plus grandes					
Montréal, Qc	30,0	26,8	44,4	16,3	26,0
Toronto, Ont.	34,0	30,3	49,5	17,1	24,6
Vancouver, C.-B.	29,7	27,3	43,6	17,4	27,5
Grandes RMR					
Québec, Qc	22,4	21,2	35,1	14,9	32,3
Ottawa–Gatineau, Ont. et Qc	27,3	24,7	42,2	18,0	26,5
Ottawa–Gatineau (partie du Québec)	27,7	25,9	41,0	19,1	32,7
Ottawa–Gatineau (partie de l'Ontario)	27,2	24,2	42,4	17,8	24,8
Winnipeg, Man.	24,0	22,6	35,7	16,3	26,3
Calgary, Alb.	26,5	24,1	41,6	18,2	44,5
Edmonton, Alb.	25,9	24,2	40,2	15,9	44,6
RMR du Grand Golden Horseshoe					
Peterborough, Ont.	22,7	22,8	36,6	16,2	18,1
Oshawa, Ont.	33,5	30,9	64,1	14,8	23,4
Hamilton, Ont.	28,4	26,7	50,0	14,7	23,1
St. Catharines–Niagara, Ont.	21,5	21,4	39,4	13,6	18,6
Kitchener–Cambridge–Waterloo, Ont.	22,8	22,1	40,3	15,1	20,8
Brantford, Ont.	24,1	23,9	42,9	15,9	17,6
Guelph, Ont.	23,9	23,3	43,0	15,2	15,2
Barrie, Ont.	30,7	30,3	56,5	15,0	22,7
RMR de taille moyenne					
Halifax, N.-É.	24,0	22,5	39,0	16,6	34,6
London, Ont.	21,9	21,2	35,7	15,7	19,7
Windsor, Ont.	18,9	18,5	36,4	14,5	18,7
Regina, Sask.	17,9	17,3	32,2	14,8	21,2
Saskatoon, Sask.	19,7	18,7	34,4	16,2	53,7
Victoria, C.-B.	22,2	21,2	34,9	17,9	29,4
Petites RMR ayant une relation de navettage avec les municipalités avoisinantes					
Sherbrooke, Qc	19,0	18,8	29,2	14,0	27,3
Trois-Rivières, Qc	18,8	18,9	30,0	12,0	32,0
Belleville, Ont.	19,7	19,6	35,0	15,0	16,6
Abbotsford-Mission, C.-B.	26,1	26,2	45,9	14,2	18,8
Autres petites RMR					
Saguenay, Qc	17,7	17,2	29,6	10,4	52,8
St. John's, T.-N.-L.	19,3	18,1	33,1	14,0	61,9
Moncton, N.-B.	17,0	16,4	33,1	13,9	29,2
Saint John, N.-B.	20,1	20,0	31,5	12,6	22,7
Kingston, Ont.	20,1	19,9	30,1	15,4	15,9
Grand Sudbury, Ont.	20,8	20,4	34,7	13,8	27,8
Thunder Bay, Ont.	17,5	16,5	31,9	14,9	53,6
Lethbridge, Alb.	16,8	16,1	35,9	14,5	38,9
Kelowna, C.-B.	19,8	18,9	33,7	14,6	47,0

Note(s) : Pour en savoir davantage sur le regroupement des régions métropolitaines de recensement, veuillez vous reporter à la note aux lecteurs.

Source(s) : Statistique Canada, Recensement de la population, 2016.

Note aux lecteurs

Les régions métropolitaines de recensement (RMR) désignent les régions formées d'une ville et de ses municipalités avoisinantes comptant une population d'au moins 100 000 habitants. Les RMR ne s'équivalent pas toutes en fait de taille ou d'infrastructures. Par conséquent, en vue d'assurer une meilleure comparabilité des données, six groupes ont été utilisés dans les graphiques et les tableaux de la présente publication :

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 types suivants : métro ou métro aérien, tramway ou train de banlieue, et traversier);

Les **grandes RMR**, soit les cinq autres plus grandes, 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. Ces régions font partie du Grand Golden Horseshoe en Ontario;

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.

Aussi, les données de 1996 pour les RMR sont ajustées pour refléter les limites géographiques des RMR du Recensement de 2016.

Produits et diffusions du Recensement de la population de 2016

Aujourd'hui, Statistique Canada diffuse la sixième série de données tirées du Recensement de 2016. Ces constatations portent sur la **scolarité**, le **travail**, le **déplacement domicile-travail** et la **langue de travail** en 2016 aux échelons national, provincial, territorial et infraprovincial.

Plusieurs produits du Recensement de 2016 sont également accessibles à compter d'aujourd'hui sur le module Web du [Programme du recensement](#). Ce module a été conçu pour permettre un accès facile et gratuit aux données du recensement. L'information est organisée selon de grandes catégories de produits, qui comprennent les produits analytiques, les produits de données, les produits de référence, la géographie et un centre vidéo.

Les **produits analytiques** comportent un article de la série Recensement en bref. Cet article présente une analyse axée sur l'utilisation des modes de transport durables dans les régions métropolitaines de recensement du Canada.

Les **produits de données** incluent les constatations relatives au **déplacement domicile-travail** pour un large éventail de régions géographiques normalisées, et sont disponibles par l'intermédiaire du [Profil du recensement](#) et des [Tableaux de données](#).

De plus, la **Série « Perspective géographique »** présente des données et des faits saillants sur des thèmes clés du présent article du Quotidien et des articles de la série Recensement en bref, et ce, pour divers niveaux géographiques.

Les **produits de référence** contiennent des renseignements permettant de mieux comprendre les données du recensement. Ces produits incluent le [Guide du Recensement de la population, 2016](#), qui résume les aspects fondamentaux du recensement, et qui présente les taux de réponse et d'autres renseignements sur la qualité des données. Ils comprennent également le [Dictionnaire, Recensement de la population, 2016](#), qui présente les concepts et les variables du recensement, et le [Guide de référence sur le déplacement domicile-travail](#), qui explique les concepts du recensement ainsi que les modifications apportées au Recensement de 2016. Tout au long du cycle de diffusion, le Dictionnaire et le Guide du Recensement de la population sont mis à jour en fonction des nouveaux renseignements.

Les produits et services géographiques liés au Programme du Recensement de 2016 figurent à la section [Géographie](#). On y trouve [GéoRecherche](#), une application de cartographie interactive, pour diverses régions géographiques normalisées.

Une infographie intitulée [Déplacement domicile-travail](#) illustre quelques-unes des principales constatations au sujet du déplacement domicile-travail, y compris les principaux modes de transport utilisés pour le déplacement domicile-travail et la durée du déplacement domicile-lieu de travail au Canada et dans les plus grandes régions métropolitaines de recensement.

Le public est invité à [clavarder avec nos experts](#) à ce sujet.

Cette diffusion du 29 novembre 2017 est la dernière grande diffusion des données du Recensement de la population de 2016. Veuillez consulter l'[horaire de diffusion du Programme du Recensement de 2016](#) pour connaître la liste complète des thèmes des données qui ont été diffusées précédemment.

De même, vous pouvez visiter le module Web du [Programme du recensement](#) au cours des mois à venir pour rester au fait de la diffusion d'autres produits de données, qui s'ajouteront aux produits déjà diffusés pour dresser un portrait encore plus complet de la population canadienne.

Définitions, source de données et méthodes : numéro d'enquête [3901](#).

Pour obtenir plus de renseignements ou pour en savoir davantage sur les concepts, les méthodes et la qualité des données, communiquez avec nous au 514-283-8300 ou composez sans frais le 1-800-263-1136 (STATCAN.infostats-infostats.STATCAN@canada.ca) ou communiquez avec les Relations avec les médias au 613-951-4636 (STATCAN.mediahotline-ligneinfomedias.STATCAN@canada.ca).