



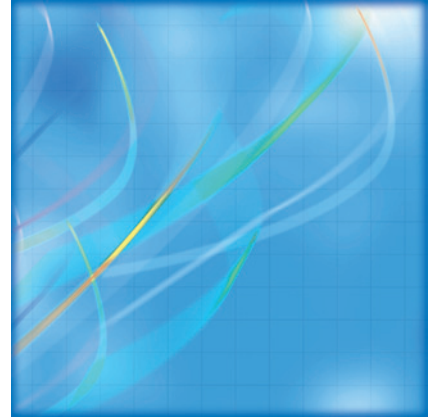
N° 96F0030XIF2001010 au catalogue

Recensement de 2001 : série « analyses »

Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils?

Ce document fournit une analyse détaillée des données du Recensement de la population de 2001 diffusées le 11 février 2003.

Pour consulter le rapport complet, y compris les cartes, les graphiques et les tableaux, veuillez accéder au site Internet de Statistique Canada (www.statcan.ca). À la page d'accueil, cliquez sur Recensement.



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada



Statistique Canada
Division des opérations du recensement

Recensement de 2001 : série « analyses »

Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils?

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2003

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Février 2003

N° 96F0030XIF2001010 au catalogue

Périodicité : tous les 5 ans

Ottawa

This publication is available in English upon request (Catalogue no. 96F0030XIE2001010)

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.

Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils?

Où travaillent les Canadiens	5
La majorité de la croissance de l'emploi est enregistrée dans les municipalités de banlieue des régions métropolitaines	5
Les tendances de navettage deviennent plus complexes dans les régions métropolitaines de recensement	5
Le travail à domicile se stabilise, alors que le nombre de travailleurs en dehors du Canada est en hausse	7
Comment les Canadiens se rendent-ils au travail?	9
Plus de Canadiens sur nos routes pour se rendre au travail	9
Utiliser le transport en commun	10
Se rendre au travail en voiture	11
Se rendre au travail à pied ou à bicyclette	13
Certaines régions métropolitaines de recensement	15
St. John's	15
Halifax	15
Montréal.....	16
Ottawa-Hull	17
Oshawa.....	18
Toronto.....	18
Hamilton.....	19
Winnipeg.....	20
Calgary.....	20
Vancouver.....	21
Victoria	22
Méthodologie	23
Définition de la population active	23
Les restructurations des municipalités pour le Recensement de 2001	23
Tableaux	24

Où travaillent les Canadiens

La majorité de la croissance de l'emploi est enregistrée dans les municipalités de banlieue des régions métropolitaines

Les données du Recensement de 2001 ont révélé que les travailleurs ne se concentrent plus principalement dans les villes-centres, mais se dispersent à travers les municipalités de banlieue. Beaucoup plus de personnes travaillent maintenant dans ces municipalités avoisinantes, ce qui entraîne un changement dans la dynamique urbaine, incluant les tendances du navettage.

Selon le recensement, le nombre de personnes occupées dont le lieu de travail habituel se trouvait à l'intérieur d'une région métropolitaine de recensement en 2001 se situait à 7,9 millions, en hausse de 1,5 million par rapport à 1981. Par contre, seulement 25 % environ des nouveaux travailleurs occupés se situaient dans les villes-centres, puisque plusieurs secteurs d'activité ont créé des centres d'emploi dans les municipalités de banlieue. Par conséquent, le pourcentage des personnes occupées dans les villes-centres a chuté, passant de 71 % en 1981 à 62 % en 2001.

Le nombre de travailleurs dans les municipalités de banlieue a, en réalité, crû à un rythme beaucoup plus rapide au cours des 20 dernières années que le nombre de travailleurs des villes-centres. En 1981, environ 1,8 million de personnes travaillaient dans des municipalités de banlieue. En 2001, ce nombre avait bondi de 63 % pour se situer à 3,0 millions. À l'opposé, le nombre de travailleurs dans les villes-centres avait augmenté de seulement 7 %, passant de 4,6 millions en 1981 à 4,9 millions en 2001.

Ce phénomène a été constaté dans la plupart des régions métropolitaines de recensement. Dans sept d'entre elles – Sherbrooke, Toronto, Windsor, Winnipeg, Regina, Calgary et Vancouver – le nombre de travailleurs dans les municipalités de banlieue a plus que doublé au cours des deux dernières décennies. Dans la plupart de ces sept régions métropolitaines de recensement, le nombre de travailleurs dans les villes-centres a peu ou pas augmenté. Les deux exceptions étaient Windsor, où ils ont augmenté de 18 %, et Calgary, où ils ont crû de 34 %.

Entre 1981 et 2001, les villes-centres ont surpassé les municipalités de banlieue en ce qui concerne la croissance du nombre de travailleurs dans seulement 4 des 27 régions métropolitaines de recensement : Chicoutimi-Jonquière, Kingston, London et Abbotsford. Cependant, seule Abbotsford a enregistré une croissance importante dans sa ville-centre. Le nombre de ses travailleurs a plus que doublé, passant de 13 100 à 27 200. Les municipalités avoisinantes d'Abbotsford n'ont crû que de 59 % au cours de cette période de 20 ans.

Les tendances de navettage deviennent plus complexes dans les régions métropolitaines de recensement

Les tendances de navettage au Canada sont devenues de plus en plus complexes en raison du plus grand accroissement de la population dans les municipalités de banlieue, de même que de l'étendue des travailleurs parmi les régions métropolitaines de recensement.

De plus en plus de personnes travaillent dans leur propre municipalité de banlieue, alors que d'autres voyagent vers ces régions, ce qui, dans certains cas, inverse le navettage habituel vers le centre-ville.

Changement des tendances de navettage vers les municipalités de banlieue

L'importante croissance des travailleurs occupés dans les municipalités de banlieue de 1981 à 2001 a modifié les tendances de navettage à l'intérieur des régions métropolitaines de recensement vers ces régions avoisinantes.

Mis à part les travailleurs qui se rendent au travail dans leur propre municipalité, en 1981, environ un million de travailleurs ont voyagé vers une municipalité de banlieue. Ce nombre équivaut au nombre de personnes qui ont voyagé vers les villes-centres.

De 1981 à 2001, le nombre de travailleurs qui voyageaient vers une municipalité de banlieue a subi une augmentation remarquable de 74 % pour se situer à 1,8 million, alors que le nombre de ceux qui voyageaient vers la ville-centre n'a augmenté que de 28 % pour atteindre 1,3 million. Ces deux flux étaient presque équivalents en 1981, mais depuis ce temps, ils diffèrent énormément. En 2001, les navetteurs qui se déplaçaient vers les municipalités de banlieue ont surpassé considérablement en nombre (42 %) ceux qui voyageaient vers les villes-centres.

De ceux qui se déplaçaient vers les municipalités de banlieue en 2001, environ les deux tiers venaient d'une autre municipalité de banlieue et un tiers, de la ville-centre. En 2001, 1,2 million de travailleurs voyageaient d'une municipalité avoisinante vers une autre, en hausse de 91 % par rapport à 1981.

Plus d'un million des 1,2 million de travailleurs qui voyageaient vers des municipalités de banlieue habitaient dans quatre régions métropolitaines de recensement : Montréal (462 000), Toronto (272 000), Vancouver (247 000) et Québec (89 000). Dans ces quatre villes, les déplacements dans les municipalités de banlieue étaient plus nombreux que tous les autres flux de navettage, incluant ceux en direction des villes-centres et à partir de celles-ci.

En 2001, pour chaque travailleur qui voyageait vers les municipalités de banlieue, 2,2 travailleurs faisaient le trajet inverse vers les villes-centres. Ce nombre est inférieur à celui de 2,5 observé en 1981. Ce rapport a diminué dans la plupart des régions métropolitaines de recensement. Cependant, la croissance importante du nombre de travailleurs qui se déplaçaient vers Calgary a fait augmenter son rapport, qui est passé de 3,6 à 4,6.

Afflux net de travailleurs dans les régions métropolitaines de recensement

L'étendue des tendances de navettage urbaines comprend les flux de travailleurs qui traversent les limites des régions métropolitaines de recensement, qu'ils y entrent ou qu'ils en sortent. Les données du recensement indiquent qu'en 2001, 245 100 personnes de plus travaillaient dans des régions métropolitaines de recensement que le nombre de travailleurs qui y résidaient.

En ce qui concerne le nombre et le pourcentage de ces travailleurs, c'est Toronto qui a enregistré l'afflux net de travailleurs le plus important. Environ 162 000, ou 7 %, de ses travailleurs provenaient de l'extérieur de la région métropolitaine de recensement, dont plusieurs des régions avoisinantes de Hamilton (55 000), d'Oshawa (52 400) et de Kitchener (10 000).

Kingston, qui a enregistré un afflux net de ses travailleurs de 6 %, se situait en deuxième place, bien que la comparaison soit faible (on y retrouvait un afflux net de 4 300).

Exportations nettes de travailleurs de cinq régions métropolitaines de recensement

Parallèlement, cinq régions métropolitaines de recensement exportaient des travailleurs en 2001, c'est-à-dire que plus de travailleurs résidaient dans celles-ci que de personnes y travaillaient. Trois de ces régions se trouvent dans la région du Golden Horseshoe étendu et ont contribué à l'important afflux net de travailleurs dans la région métropolitaine de recensement de Toronto.

Oshawa a exporté l'équivalent d'un de ses travailleurs sur quatre dans une autre région, surtout vers Toronto, qui est située juste à l'ouest. Le rapport pour Hamilton était de un travailleur sur dix, ceux-ci voyageaient surtout sur le Queen Elizabeth Way, aussi en direction de Toronto.

La proportion des travailleurs qui quittaient St. Catharines-Niagara était beaucoup plus faible et représentait seulement 4 % environ de ses travailleurs. Abbotsford présentait une perte nette de 9 200 travailleurs, ou environ 15 % de ceux-ci, surtout au profit de Vancouver. Sherbrooke perdait un peu plus de 1 000 travailleurs, moins de 2 %.

Déplacements domicile-travail : une personne sur huit parcourt plus de 25 kilomètres

Les distances parcourues par les Canadiens pour se rendre à leur lieu habituel de travail sont légèrement à la hausse de 1996 à 2001. En 2001, la distance médiane de déplacement pour un travailleur était de 7,2 km, alors que cette même distance était de 7 km en 1996.

Les femmes parcouraient de plus courtes distances que les hommes pour se rendre à leur lieu de travail habituel, soit 6,4 km comparativement à 8,2 km.

De façon générale, les travailleurs canadiens ne parcouraient pas de très longues distances pour se rendre au travail en 2001. Par contre, celles-ci varient largement d'une région à l'autre.

Le recensement a révélé que, parmi les 12,2 millions de travailleurs qui devaient se déplacer pour se rendre à leur lieu habituel de travail, quelque 1,6 million parcouraient plus de 25 km. Ceux-ci représentaient 13 % de l'ensemble des travailleurs ou une personne sur huit, ce qui constitue pratiquement la même proportion qu'en 1996.

Un peu moins du tiers (31 %) des travailleurs de la région métropolitaine de recensement d'Oshawa, à l'est de Toronto, parcourent plus de 25 km pour se rendre à leur lieu de travail. Cette proportion représente plus du double de la moyenne nationale et la plus importante pour une grande région urbaine.

Hamilton, à l'ouest de Toronto, et Abbotsford, près de Vancouver, présentent des distances de navettage beaucoup plus élevées que dans les autres régions métropolitaines aussi peuplées. À Abbotsford, un travailleur sur quatre parcourt plus de 25 km pour se rendre au travail, alors qu'à Hamilton, c'est un sur cinq.

Les distances médianes parcourues pour se rendre au travail en 2001 sont plus grandes dans les régions métropolitaines de recensement les plus peuplées. Dans ces grandes villes canadiennes, les choix de localisation des lieux de résidence sont plus dispersés dans l'espace, alors que les lieux de travail, quoique plus denses, tendent eux aussi à se répartir sur un plus grand territoire.

Pour cette raison, trois des cinq régions métropolitaines ayant les plus grandes distances médianes parcourues pour se rendre au travail étaient Toronto (9,2 km), Montréal (7,9 km) et Ottawa-Hull (7,8 km).

Le travail à domicile se stabilise, alors que le nombre de travailleurs en dehors du Canada est en hausse

La proportion de travailleurs à domicile se stabilise

Selon le Recensement de 2001, plus de Canadiens choisissaient de travailler à domicile au cours des cinq dernières années plutôt que de faire le trajet quotidien vers un lieu de travail. Toutefois,

la proportion qu'ils représentent par rapport à l'ensemble des 14,7 millions de travailleurs est restée pratiquement inchangée.

Un total de 1 175 000 personnes ont indiqué travailler à la maison durant la semaine qui a précédé le recensement, comparativement à un peu plus d'un million cinq ans plus tôt. Ces personnes représentaient 8 % des travailleurs, tout comme en 1996.

Environ 23 % de ces personnes, près de 269 000, vivaient et travaillaient sur une ferme. Une importante proportion de ces travailleurs, soit 7 %, était des éducateurs et aide-éducateurs de la petite enfance ou des gardiens d'enfants, gouvernants et aides aux parents.

Le travail à domicile : un phénomène urbain en expansion

Le Recensement de 2001 a révélé que, durant les 20 dernières années, le travail à domicile est devenu un phénomène de plus en plus urbanisé.

La proportion de personnes qui travaillent à la maison dans les régions métropolitaines de recensement s'est accrue, alors que la proportion de ceux qui travaillent à la maison à l'extérieur de ces grandes régions urbaines a diminué.

Des 907 730 personnes qui travaillaient à domicile en 2001 (excluant les travailleurs agricoles), environ 576 600, ou 64 %, vivaient dans une région métropolitaine de recensement. En 2001, ces travailleurs à domicile représentaient 6 % de l'ensemble des travailleurs dans les régions métropolitaines, soit le double de la proportion de 3 % observée en 1981.

Les trois régions métropolitaines ayant les plus fortes proportions de travailleurs à domicile étaient en Colombie-Britannique

Environ 9 % des 155 110 travailleurs de Victoria travaillaient à domicile. À Abbotsford et Vancouver, ils représentaient 8 % des travailleurs.

Dans la région métropolitaine de Toronto, environ 148 830 personnes travaillaient à la maison, mais celles-ci ne constituaient que 6 % de la population active occupée.

Augmentation du nombre de Canadiens travaillant à l'extérieur du pays

De 1996 à 2001, beaucoup plus de Canadiens ont déclaré travailler habituellement à l'extérieur du Canada. Quelque 68 520 personnes, soit 0,5 % de l'ensemble de la population active occupée, ont indiqué travailler à l'extérieur des frontières canadiennes. Il s'agit d'une augmentation de 39,1 % par rapport aux 49 275 personnes en 1996. Les régions frontalières avec les États-Unis sont de toute évidence celles où ont été dénombrés le plus de Canadiens travaillant à l'extérieur du pays.

Un de ces travailleurs sur dix était camionneur, alors que d'autres étaient des analystes et des consultants en informatique ou des infirmières autorisées.

La plus importante augmentation à l'échelle provinciale a été enregistrée en Nouvelle-Écosse. Dans cette province, le nombre de travailleurs à l'extérieur du Canada a plus que doublé, passant de 1 125 en 1996 à 2 260 en 2001. Plusieurs de ces travailleurs font partie des Forces canadiennes. Une importante base militaire est localisée dans la région de Halifax.

De 1996 à 2001, le nombre d'Ontariens qui ont déclaré travailler à l'extérieur du Canada a augmenté de 42 %, passant de 23 840 à 33 935, selon le recensement.

Ces travailleurs de l'Ontario représentaient la moitié des 68 520 Canadiens qui travaillaient à l'extérieur des frontières en 2001.

Un total de 6 975 personnes, ou environ 10 % des gens qui travaillaient à l'extérieur du pays, vivaient dans la région métropolitaine de recensement de Windsor. Ils représentaient environ 5 % de la population active occupée de Windsor, soit la plus forte proportion observée dans une région métropolitaine.

Des 2 255 infirmières qui travaillaient à l'extérieur du Canada en 2001, environ la moitié, ou 1 160, résidaient à Windsor.

Comment les Canadiens se rendent-ils au travail?

Plus de Canadiens sur nos routes pour se rendre au travail

Plus de navetteurs canadiens ont utilisé le transport en commun pour se rendre au travail en 2001 qu'en 1996, selon les nouvelles données du Recensement de 2001.

Toutefois, la très grande majorité s'assoit toujours derrière le volant pour son navettage quotidien. De fait, on comptait près d'un million de conducteurs de plus sur nos routes le 15 mai 2001 que cinq ans auparavant.

Le Recensement de 2001 était le deuxième consécutif à poser une question sur le moyen de transport, laquelle permet d'obtenir des renseignements utilisés dans le cadre de la planification du développement urbain et des réseaux de transport. On demandait aux Canadiens de déclarer le moyen de transport utilisé habituellement pour se rendre au travail durant la semaine ayant précédé le recensement.

Le recensement a permis de dénombrer 13,5 millions de personnes au sein de la population active qui doivent se déplacer pour se rendre à leur lieu de travail, en hausse de 10,4 % par rapport à 1996.

Parmi ces personnes, tout juste plus de 1,4 million se rendaient habituellement au travail au moyen d'une quelconque forme de transport en commun, tels l'autobus, le tramway, le métro, le train léger, le train de banlieue ou le traversier. Environ 10,5 % des Canadiens occupés ont utilisé le transport en commun pour se rendre au travail en 2001, une légère augmentation par rapport à 10,1 % en 1996.

Par contre, plus de 9,9 millions de personnes ont conduit leur automobile, leur camion ou leur fourgonnette pour se rendre au travail. Les données du Recensement de 2001 démontrent que presque 74 % des navetteurs canadiens ont conduit pour se rendre au travail en 2001, en hausse par rapport à 73,3 % en 1996.

Sur le plan international, le Canada se situait au troisième rang parmi les six principaux pays développés en ce qui concerne l'usage du transport en commun chez les travailleurs, derrière le Royaume-Uni (14 %) et la France (11 %). Tout juste plus d'un Canadien sur dix utilisait régulièrement le transport en commun pour se rendre au travail en 2001. L'utilisation du transport en commun était deux fois plus élevée parmi les travailleurs canadiens qu'elle ne l'était parmi leurs homologues américains et néo-zélandais (5 % chacun). La proportion canadienne de 10,5 % était aussi supérieure à celle de l'Australie (8 %).

En même temps, les travailleurs canadiens étaient moins susceptibles de conduire pour se rendre au travail que leurs homologues néo-zélandais (76,4 %) ou américains (83,8 %). Cependant, ils étaient plus susceptibles de le faire que les Français (65,7 %) ou les Britanniques

(70,4 %). La proportion au Canada (73,8 %) était environ la même que celle de la population occupée qui conduisait habituellement pour se rendre au travail en Australie.

En 2001, la proportion des travailleurs qui se sont rendus au travail en tant que passagers à bord d'une automobile, d'un camion ou d'une fourgonnette a diminué et se situait à 6,9 % par rapport à 7,4 % en 1996.

Regroupés, davantage de travailleurs marchaient ou utilisaient leur bicyclette pour aller au travail en 2001 comparativement à ceux qui s'y rendaient en tant que passagers, et ce en dépit d'une diminution de la proportion des personnes occupées qui marchaient pour se rendre au travail. Environ 6,6 % de tous les Canadiens occupés ont marché pour se rendre au travail, une légère diminution par rapport à 7,0 % en 1996. La proportion des Canadiens occupés qui ont pédalé pour se rendre au travail n'a que légèrement augmenté, passant de 1,1 % en 1996 à 1,2 % en 2001.

Utiliser le transport en commun

Les femmes et les jeunes travailleurs sont les plus grands utilisateurs

Les femmes et les jeunes adultes formaient la plus forte proportion de travailleurs canadiens qui utilisaient régulièrement le transport en commun pour se rendre au travail.

Un total de 835 200 femmes ont déclaré utiliser le transport en commun en 2001, comparativement à 571 400 hommes. Ces femmes constituaient 13 % de la population active occupée féminine qui voyageait pour se rendre au travail, soit la même proportion qu'en 1996, alors que les usagers masculins représentaient 8 % des hommes occupés qui voyageaient pour se rendre au travail, en légère hausse par rapport à 7,5 % en 1996.

L'utilisation du transport en commun atteint son sommet dans le groupe d'âge des 20 à 24 ans. Environ 20 % des femmes occupées et 14 % des hommes occupés dans ce groupe d'âge utilisaient le transport en commun pour se rendre au travail.

Le Québec et l'Ontario montrent le plus grand nombre d'utilisateurs du transport en commun

L'utilisation du transport en commun était plus élevée dans les deux provinces les plus peuplées du Canada, le Québec et l'Ontario. Au Québec et en Ontario, environ une personne occupée sur huit a utilisé le transport en commun pour se rendre au travail.

Au Québec, presque 411 200 personnes occupées ont utilisé une quelconque forme de transport en commun, ce qui représente 12,8 % de la population active occupée de la province qui se déplaçait pour se rendre au travail. En Ontario, près de 672 300 personnes occupées ont utilisé le transport en commun pour se rendre au travail, ce qui constitue environ 12,7 %.

Le Manitoba montrait le troisième taux d'utilisation du transport en commun le plus élevé. Environ 45 000 travailleurs l'utilisaient régulièrement, ce qui correspond à 9,1 % de la population active.

La Colombie-Britannique a subi la plus importante diminution en ce qui concerne la proportion de travailleurs qui utilisent le transport en commun. Environ 128 200 travailleurs de la Colombie-Britannique ont utilisé le transport en commun en 2001, ce qui représente 7,5 % de la population active occupée qui voyageait pour se rendre au travail, en baisse par rapport à 8,8 % en 1996.

Une grève d'autobus à Vancouver au moment du recensement pourrait expliquer en partie cette diminution.

Le transport en commun est plus populaire dans les plus grands centres urbains

En général, les plus grandes régions métropolitaines de recensement affichaient la plus forte proportion d'utilisation du transport en commun au sein de leurs travailleurs, ainsi que la plus faible proportion de personnes conduisant pour se rendre au travail en 2001. Cela n'a rien de surprenant étant donné que ces régions comptent parmi les régions métropolitaines de recensement montrant les plus importantes populations au Canada et qu'elles disposent de réseaux de transport bien établis.

À Ottawa-Hull (maintenant connue sous le nom d'Ottawa-Gatineau), 97 000 personnes, soit près de 19 % de la population, ont utilisé une forme quelconque de transport en commun, ce qui représente la troisième proportion la plus élevée parmi les grands centres urbains. En revanche, moins de 65 % des travailleurs conduisaient régulièrement pour se rendre au travail en 2001, ce qui constitue la plus faible proportion parmi toutes les régions métropolitaines de recensement.

Plus d'un cinquième (22 %) de la population occupée de Toronto, ou près de 504 000 personnes, s'est rendu au travail grâce au transport en commun, ce qui représente la proportion la plus élevée parmi les régions métropolitaines de recensement. Un peu plus de 65 % des travailleurs ont conduit pour se rendre au travail à Toronto.

À Montréal, un peu moins de 22 % des travailleurs, ou environ 343 000 personnes, ont utilisé une forme quelconque de transport en commun pour se rendre au travail, alors que 66 % ont conduit pour s'y rendre.

L'utilisation du transport en commun était en hausse dans 17 des 27 régions métropolitaines de recensement. La plus importante augmentation a eu lieu dans la région métropolitaine de recensement d'Oshawa, où la proportion de travailleurs qui utilisaient le transport en commun pour se rendre au travail a légèrement augmenté, passant de 5,6 % en 1996 à 7,1 % en 2001. Montréal a été témoin d'une hausse semblable, car 21,7 % des personnes occupées habitant dans cette région métropolitaine ont pris le transport en commun pour se rendre au travail en 2001, en hausse par rapport à 20,3 % en 1996.

D'un autre côté, après Vancouver, Winnipeg avait la plus grande diminution de la proportion de personnes occupées qui utilisaient le transport en commun pour se rendre habituellement au travail, en baisse à 13,2 % en 2001 par rapport à 14,4 % en 1996. La proportion de Vancouver a chuté, passant de 14,3 % en 1996 à 11,5 % en 2001. Par contre, une grève d'autobus à Vancouver au moment du recensement pourrait expliquer en partie cette diminution.

Se rendre au travail en voiture

Les hommes sont toujours plus susceptibles de conduire pour se rendre au travail, mais les femmes se rapprochent

Selon les données du Recensement de 2001, les conducteurs représentaient 79 % de tous les hommes occupés de la population active qui se rendait au travail, alors que les conductrices représentaient 68 % de toutes les travailleuses. Environ 5,6 millions d'hommes occupés conduisaient pour se rendre au travail en 2001, comparativement à 4,3 millions de femmes occupées.

Cependant, les femmes formaient plus de la moitié du million de personnes supplémentaires qui utilisaient leur automobile pour se rendre au travail de 1996 à 2001. Environ 548 300 de ces conducteurs additionnels étaient des femmes, tandis qu'environ 449 200 étaient des hommes.

Au total, le nombre de femmes occupées qui conduisaient pour se rendre au travail s'est accru de 14,6 % par rapport à cinq ans plus tôt. Le nombre d'hommes qui faisaient de même a augmenté de 8,7 % de 1996 à 2001.

Plus de 85 % des hommes âgés de 45 à 64 ans conduisaient pour aller au travail, ce qui correspond à la plus forte proportion parmi tous les groupes d'âge. La proportion la plus élevée chez les femmes se trouvait au sein du groupe des 35 à 44 ans, où les trois quarts conduisaient pour se rendre au travail.

Relativement moins de passagers sur la route

L'augmentation de la proportion de travailleurs qui conduisaient pour se rendre au travail peut être en partie attribuable à la baisse de la proportion de travailleurs se rendant au travail comme passagers dans une automobile, un camion ou une fourgonnette entre 1996 et 2001. Environ 6,9 % des travailleurs se sont rendus au travail en tant que passagers, en baisse par rapport à 7,4 % en 1996.

Beaucoup plus de femmes que d'hommes se rendaient au travail en tant que passagers en 2001. Parmi les 924 200 personnes ayant déclaré être passagères, presque 60 %, ou 549 500 personnes, étaient des femmes.

Les femmes qui se rendaient au travail en tant que passagères en 2001 constituaient seulement 8,7 % de l'ensemble des femmes occupées, en baisse par rapport à 9,7 % en 1996. Leurs homologues masculins formaient 5,2 % de la population active occupée masculine en 2001, une légère diminution par rapport à 5,4 % en 1996.

Les travailleurs se trouvant dans les plus vieux groupes d'âge étaient beaucoup moins susceptibles d'être des passagers que leurs homologues plus jeunes. La proportion de travailleurs masculins qui se rendaient au travail en tant que passagers chute au-dessous de 5,2 % après l'âge de 24 ans et continue à diminuer jusqu'à l'âge de 65 ans.

Dans la même veine, la proportion des femmes occupées qui se sont rendues au travail en tant que passagères passe sous la barre des 8,7 % après l'âge de 24 ans. Par contre, la proportion augmente après l'âge de 44 ans. Les femmes les plus âgées étaient presque aussi enclines à être des passagères que les travailleuses âgées entre 20 et 24 ans.

Québec : seule province où l'on retrouve relativement moins de conducteurs

En 2001, conduire son véhicule était de loin le moyen préféré des provinces et des territoires pour se rendre au travail, à l'exception du Nunavut. Dans le nouveau territoire du Canada, seulement un cinquième (20 %) de la population active occupée conduisait régulièrement pour se rendre au travail.

Seulement trois provinces, le Québec, l'Ontario et le Manitoba, affichaient des taux se situant à peine sous le taux national (73,8 %). Les taux d'utilisation du transport en commun étaient plus élevés dans ces trois provinces, ce qui n'est pas surprenant.

En 2001, la plus petite proportion de travailleurs qui conduisaient pour se rendre au travail se trouvait au Manitoba (72,4 %), suivi de près par l'Ontario (72,6 %).

Le Québec était la seule province où la proportion des travailleurs qui conduisaient pour se rendre au travail montrait une légère baisse. En 2001, 72,9 % de la population active occupée du Québec conduisait pour se rendre au travail, en baisse par rapport à 73,1 % en 1996. Cette diminution s'est produite en dépit du fait qu'on retrouvait presque 205 400 automobilistes de plus sur les routes du Québec qui se rendaient au travail en 2001.

Pour le deuxième recensement consécutif, l'Île-du-Prince-Édouard montrait la proportion la plus élevée (81,9 %) de travailleurs qui conduisaient pour se rendre au travail. La Saskatchewan présentait la deuxième plus élevée (79,7 %), suivie du Nouveau-Brunswick (79,6 %).

L'augmentation de la proportion de travailleurs qui conduisaient pour se rendre au travail peut être en partie attribuable à la baisse de la proportion de travailleurs se rendant au travail comme passagers. Le taux enregistré pour les passagers a diminué dans toutes les provinces et au Yukon.

La proportion des personnes qui se sont rendues au travail comme passagères était bien au-dessus de la moyenne nationale dans toutes les provinces de l'Atlantique.

L'Est du Canada avait la proportion la plus importante de passagers

En 2001, les taux les plus élevés de travailleurs qui se rendaient au travail en tant que passagers ont été enregistrés dans les régions métropolitaines de recensement de l'Est du Canada.

Environ 12 % des travailleurs à St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador, ont voyagé comme passagers, la proportion la plus élevée. Saint John, au Nouveau-Brunswick, était tout juste derrière avec un peu moins de 11 %, suivie de Halifax, avec un peu moins de 10 %.

Les cinq taux les plus faibles de personnes qui se rendaient au travail en tant que passagères en 2001 ont été observés dans des régions métropolitaines de recensement du Québec. À Trois-Rivières, 4,6 % des travailleurs se déplaçaient en tant que passagers dans une voiture, un camion ou une fourgonnette pour se rendre au travail en 2001. À Montréal, le taux se situait à 4,8 %, suivie de près par Chicoutimi-Jonquière (maintenant connue sous le nom de Saguenay) avec 4,9 %, Québec (5,2 %) et Sherbrooke (5,7 %).

Se rendre au travail à pied ou à bicyclette

Davantage de femmes marchaient pour se rendre au travail, alors que les hommes étaient plus susceptibles de pédaler

Selon le Recensement de 2001, la proportion de la population active occupée qui marchait pour se rendre au travail en 2001 a légèrement diminué, passant de 7,0 % en 1996 à 6,6 % en 2001. D'un autre côté, la proportion des personnes occupées qui pédalaient pour se rendre au travail a légèrement augmenté, passant de 1,1 % en 1996 à 1,2 % en 2001.

Les femmes étaient plus susceptibles de marcher que les hommes pour se rendre au travail, sans égard à l'âge. Environ 494 900 femmes occupées marchaient en 2001, ce qui constitue 7,9 % de la population active féminine. Le chiffre correspondant chez les hommes s'établissait à 386 200, ce qui représentait 5,4 % de tous les hommes occupés au sein de la population active occupée.

Le nombre d'hommes qui pédalaient pour se rendre au travail l'emportait sur celui des femmes dans une proportion de presque trois pour un. Près de 117 000 hommes, ou 1,6 % de tous les hommes occupés, utilisaient leur bicyclette pour se rendre au travail en 2001, comparativement à près de 46 000 femmes, ou 0,7 % de toutes les femmes occupées. Les hommes étaient plus nombreux que les femmes dans tous les groupes d'âge.

Les personnes se trouvant dans les groupes d'âge plus jeunes étaient plus susceptibles de marcher ou de pédaler.

Les probabilités qu'une personne pédale pour se rendre au travail diminuent de façon constante au fur et à mesure que l'âge augmente. Près de 3 % des personnes occupées âgées de 15 à 19

ans pédalaient pour se rendre au travail en 2001, alors que moins de 1 % de celles âgées de 65 ans et plus faisaient de même. Parmi les hommes occupés, la diminution est plus perceptible, la proportion des cyclistes qui se rendent au travail fléchit, passant de 4 % parmi les personnes âgées de 15 à 19 ans à 0,4 % chez celles âgées de 65 ans et plus. Le taux parmi les femmes occupées chute, passant de 1,2 % à 0,3 % chez les mêmes groupes d'âge.

Par contre, les chances qu'un homme ou qu'une femme se rende au travail à la marche diminuent jusqu'à l'âge de 44 ans, puis remontent de façon constante avec l'âge. Les personnes occupées âgées de 65 ans et plus étaient aussi susceptibles de marcher que les travailleurs âgés de 20 à 24 ans. Toutefois, parmi les femmes occupées, une personne âgée de 65 ans et plus (12,5 %) était plus susceptible de marcher que son homologue âgée de 20 à 24 ans (10,6 %).

Les moyens de transport de rechange varient partout au pays

Se rendre au travail à bicyclette est de plus en plus populaire dans quatre provinces. Le Québec, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique avaient toutes une proportion plus élevée de personnes se rendant au travail à bicyclette en 2001, comparativement à cinq ans plus tôt.

Les plus grandes augmentations proportionnelles ont eu lieu au Québec et en Saskatchewan. En 2001, 1,2 % de toutes les personnes occupées du Québec ont utilisé leur bicyclette pour se rendre au travail, en légère hausse par rapport à 1,0 % en 1996. En Saskatchewan, la proportion a augmenté, passant de 1,4 % à 1,6 %.

En Colombie-Britannique et au Yukon, environ 2 % de la population se rendait au travail à bicyclette, soit la proportion la plus élevée en 2001. La plus petite proportion (0,1 %) se trouvait à Terre-Neuve-et-Labrador et au Nunavut.

En revanche, en 2001, les personnes occupées dans les trois territoires étaient beaucoup plus susceptibles de marcher régulièrement pour se rendre au travail que celles employées dans les provinces, surtout au Nunavut.

Près de 4 700 personnes occupées, plus de la moitié (52 %) de la population active occupée au Nunavut, se sont rendues au travail à pied en 2001. Environ 28 % de la population active occupée dans les Territoires du Nord-Ouest, et 15 % de celle du Yukon, s'est aussi rendue au travail à pied.

Cinq provinces ont enregistré une hausse du nombre de personnes qui ont marché pour se rendre au travail entre 1996 et 2001 : la Nouvelle-Écosse, le Québec, l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique.

Environ 3 800 personnes de moins ont marché pour se rendre au travail en Saskatchewan, ce qui représente la baisse la plus importante parmi toutes les provinces. Le taux était tout de même bien au-dessus de la moyenne nationale, 8,3 % de sa population active occupée se rendant au travail à pied.

Victoria se situe au premier rang des régions métropolitaines pour la marche et la bicyclette

Toutes proportions gardées, c'est à Victoria que le plus de gens ont marché ou pédalé pour se rendre au travail, comparativement à toutes les autres régions métropolitaines de recensement au Canada.

À Victoria, la proportion des personnes à pied a crû, passant de 9,8 % en 1996 à 10,4 % en 2001. Un autre 4,8 % a pédalé pour se rendre au travail, environ la même proportion qu'en 1996.

Ce qui n'est pas surprenant, c'est que plus de la moitié des travailleurs à Victoria devaient parcourir moins de 5 km de la maison au travail au cours d'une journée typique.

À Kingston, la proportion de personnes qui marchaient était la même que celle à Victoria, mais elle était en légère baisse, passant de 10,7 % en 1996 à 10,4 % en 2001. Près de la moitié (47,4 %) de la population occupée à Kingston parcourait moins de 5 km pour se rendre au travail.

En 2001, Halifax montrait aussi une proportion importante de travailleurs qui marchaient pour se rendre au travail (10,3 %), en hausse par rapport à 9,8 % en 1996. Même si le choix de modes de transport de rechange pourrait être associé à des distances de navettage plus courtes, juste un peu plus de deux cinquièmes (41,3 %) de la population occupée de Halifax voyageait moins de 5 km pour se rendre au travail.

Certaines régions métropolitaines de recensement

St. John's

Un total de 76 100 personnes travaillaient dans la région métropolitaine de recensement de St. John's en 2001, ce qui comprend les résidents qui y travaillaient et les travailleurs faisant la navette jusqu'à St. John's, en hausse de 8,0 % par rapport à 1996. Cette croissance est légèrement inférieure au gain de 11,5 % enregistré pour l'ensemble des 27 régions métropolitaines de recensement.

Peu de travailleurs à St. John's parcouraient de grandes distances pour se rendre à leur lieu de travail habituel, comparativement à d'autres régions métropolitaines de recensement. En 2001, seulement 12 % se déplaçaient sur plus de 15 km entre le domicile et le travail, alors que près de la moitié, soit 47 %, avaient moins de 5 km à parcourir.

St. John's a enregistré la proportion la plus élevée de travailleurs qui se rendaient au travail en tant que passagers parmi toutes les régions métropolitaines de recensement (12 %), proportion pratiquement inchangée par rapport à 1996.

Environ 17 % des femmes occupées se rendaient au travail en tant que passagères, ce qui représente plus de la moitié de la proportion des hommes occupés (8 %).

Près de 4 000 personnes travaillaient à leur domicile à St. John's en 2001, ce qui représente 5 % de la population occupée. Il y a dix ans, seulement 3 000 personnes travaillaient à la maison, ce qui constitue 4 % de la population occupée.

Halifax

Le Recensement de 2001 a permis de dénombrer environ 174 700 travailleurs dans la région métropolitaine de recensement de Halifax, qu'ils soient des résidents de Halifax qui y travaillaient ou des travailleurs faisant la navette jusqu'à Halifax, en hausse de 7,6 % par rapport à 1996. Cette augmentation était inférieure au gain moyen de 11,5 % enregistré par les 27 régions métropolitaines de recensement.

Halifax importait plus de travailleurs en 2001 que toute autre grande ville de l'Est du Canada, enregistrant un gain net d'un peu plus de 9 500 personnes pour une journée habituelle de travail. Il s'agit de la différence entre ceux qui allaient à Halifax pour travailler et ceux qui la quittaient pour aller travailler ailleurs.

Environ 13 000 travailleurs faisaient régulièrement la navette jusqu'à Halifax en 2001, tandis que 3 500 personnes ont quitté la région métropolitaine de recensement pour aller travailler ailleurs. Environ 1 200 personnes se déplaçaient habituellement de Truro à Halifax.

Halifax figurait parmi les cinq régions métropolitaines de recensement enregistrant les plus faibles proportions de travailleurs qui conduisaient pour se rendre au travail. En 2001, 68 % des travailleurs vivant à Halifax conduisaient pour se rendre au travail, en hausse par rapport à 67 % en 1996.

Quelque 9,6 % des personnes occupées vivant à Halifax se rendaient au travail en tant que passagères, en baisse par rapport à 10,5 % en 1996. St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador, et Saint John, au Nouveau-Brunswick, constituaient les deux seules autres régions métropolitaines de recensement présentant de plus fortes proportions de personnes se rendant au travail en tant que passagères.

Environ 10 % des personnes occupées vivant à Halifax utilisaient le transport en commun pour se rendre au travail, en baisse par rapport à 11 % en 1996.

La proportion de travailleurs à Halifax qui marchaient de façon régulière pour se rendre au travail s'est accrue d'un demi point de pourcentage en 2001 pour atteindre 10,3 %, en hausse par rapport à 9,8 % en 1996.

Près de 10 500 personnes à Halifax travaillaient à leur domicile en 2001, ce qui constitue environ 6 % des travailleurs. Ce nombre est en hausse par rapport à celui de 7 550 enregistré dix ans plus tôt, soit 5 % de sa population active occupée.

Montréal

Un peu plus de 1,6 million de personnes travaillaient dans la région métropolitaine de recensement de Montréal en 2001, qu'elles soient des résidents qui y travaillaient ou des travailleurs faisant la navette jusqu'à Montréal, en hausse de 11,1 % par rapport à 1996. Ce taux de croissance se situe à peine au-dessous de la moyenne de 11,5 % enregistrée pour toutes les régions métropolitaines de recensement.

Montréal enregistrait un gain net d'environ 57 100 travailleurs au cours d'une journée ordinaire, soit environ 5 200 de plus qu'en 1996. Il s'agit de la différence entre ceux qui y allaient pour travailler et ceux qui la quittaient. Seule Toronto a enregistré un gain net plus élevé en 2001.

La plus grande partie du gain net de travailleurs observé à Montréal venait de l'extérieur d'une région métropolitaine de recensement ou d'une agglomération de recensement. Cependant, un nombre élevé de travailleurs faisaient régulièrement la navette de Saint-Jean-sur-Richelieu (9 900) et Salaberry-de-Valleyfield (3 700) à Montréal.

Les travailleurs qui vivaient à Montréal en 2001 parcouraient parmi les plus grandes distances de toutes les régions métropolitaines de recensement. Environ le quart des navetteurs parcouraient plus de 15 km pour se rendre au travail à Montréal.

Quelque 66 % des résidents de Montréal conduisaient pour se rendre au travail en 2001. Il s'agit de la troisième plus faible proportion parmi toutes les régions métropolitaines de recensement. Moins de 58 % des femmes occupées vivant à Montréal conduisaient pour se rendre au travail, par rapport à 73 % des hommes.

Environ 22 % des travailleurs, soit 343 400 personnes, vivant à Montréal utilisaient le transport en commun pour se rendre quotidiennement au travail, ce qui correspond à la deuxième plus forte proportion parmi les régions métropolitaines de recensement. Cette proportion est en hausse par rapport à 20 %, soit 287 900 travailleurs, en 1996.

Un peu plus de 27 % des femmes occupées à Montréal utilisaient le transport en commun pour se rendre au travail, comparativement à près de 17 % des hommes occupés.

Quelque 91 200 personnes travaillaient à la maison en 2001, en forte hausse par rapport à 75 200 dix ans plus tôt. Ces personnes représentaient environ 5 % de la population active occupée tant en 2001 qu'en 1996.

Ottawa-Hull

Environ 552 400 personnes travaillaient dans la région métropolitaine de recensement d'Ottawa-Hull en 2001, en hausse de 14,1 % par rapport à 1996. Il s'agit de la troisième plus importante hausse parmi les 27 régions métropolitaines de recensement. Ce nombre comprend toutes les personnes qui travaillaient à Ottawa-Hull, qu'elles soient des résidents qui y travaillaient ou des travailleurs qui faisant la navette jusqu'à Ottawa-Hull.

Ottawa-Hull enregistrait un gain net d'environ 28 200 travailleurs au cours d'une journée ordinaire en 2001. Il s'agit de la différence entre ceux qui s'y rendaient pour travailler et ceux qui la quittaient. La majorité des travailleurs qui faisaient la navette jusqu'à Ottawa venaient de l'extérieur d'une région métropolitaine de recensement ou d'une agglomération de recensement.

Quelque 65 % de la population active occupée vivant à Ottawa-Hull conduisait régulièrement pour se rendre au travail en 2001, en hausse par rapport à 64 % en 1996. Il s'agit de la plus faible proportion parmi les 27 régions métropolitaines de recensement.

Environ 97 300 personnes, soit près de 19 %, utilisaient une forme quelconque de transport en commun pour se rendre au travail en 2001, ce qui représente la troisième plus forte proportion parmi les grands centres. Cette proportion était en hausse par rapport à 17 % cinq ans plus tôt.

Environ 2 % de la population active occupée d'Ottawa-Hull se rendait au travail en bicyclette, ce qui est bien au-dessous de la proportion de 5 % enregistrée à Victoria, en Colombie-Britannique.

Quelque 75 % des travailleurs résidant à Ottawa-Hull vivait du côté de l'Ontario de la région métropolitaine de recensement en 2001 et l'autre 25 %, du côté du Québec.

Le Recensement de 2001 a dénombré près de 68 300 personnes vivant à Ottawa-Hull qui traversaient la limite entre le Québec et l'Ontario pour se rendre à leur lieu habituel de travail. Environ 51 600 résidents du Québec, soit 43 % des résidents occupés vivant du côté du Québec, traversaient la rivière des Outaouais pour se rendre au travail du côté ontarien, tandis que 16 700 résidents de l'Ontario, soit 5 % des résidents occupés vivant du côté de l'Ontario, ont fait le trajet inverse.

Quelque 63 % des personnes vivant du côté ontarien d'Ottawa-Hull conduisaient pour se rendre au travail en 2001, comparativement à près de 71 % des personnes vivant du côté québécois. En outre, quelque 20 % des travailleurs habitant du côté ontarien utilisaient le transport en commun, comparativement à seulement 14 % du côté du Québec.

À Ottawa-Hull, environ 32 500 personnes travaillaient à la maison en 2001, soit 6 % de la population active occupée, ce qui est presque similaire à la moyenne nationale (excluant les travailleurs agricoles). Dix ans plus tôt, ce nombre se situait à 25 200, soit 5 %.

Oshawa

De 1996 à 2001, le nombre de personnes occupées qui vivaient dans la région métropolitaine de recensement d'Oshawa s'est accru plus rapidement que le nombre réel de personnes occupées qui travaillaient à Oshawa.

Par conséquent, Oshawa figurait parmi les rares régions métropolitaines de recensement qui affichaient des pertes de travailleurs beaucoup plus importantes que les gains durant une journée de travail ordinaire.

Quelque 138 500 personnes résidant à Oshawa avaient un lieu de travail habituel ou travaillaient à la maison en 2001, en hausse de 17,1 % par rapport à 1996. Cependant, le nombre réel de personnes qui travaillaient à Oshawa s'est accru de seulement 11,2 % pour atteindre 103 900.

Au cours d'une journée de travail ordinaire en 2001, Oshawa enregistrait une perte nette de 34 600 personnes. Il s'agit de la différence entre les 55 400 travailleurs qui la quittaient pour aller travailler ailleurs et les 20 800 qui y venaient pour travailler.

Environ 52 400 de ces travailleurs qui quittaient se déplaçaient vers l'ouest dans la région métropolitaine de recensement voisine qu'est Toronto.

Près du tiers des travailleurs à Oshawa parcouraient habituellement plus de 25 km entre leur domicile et le travail, soit la plus forte proportion parmi les régions métropolitaines de recensement. Un autre 12 % parcouraient entre 15 km et 25 km.

Davantage de personnes vivant à Oshawa utilisaient le transport en commun pour se rendre au travail. En effet, environ 7 % des travailleurs qui vivaient à Oshawa utilisaient le transport en commun, comparativement à seulement un peu moins de 6 % en 1996.

La proportion des travailleurs d'Oshawa qui se rendaient au travail en voiture, soit en tant que conducteur ou en tant que passager, a fléchi, passant de 89 % en 1996 à 88 % en 2001.

Environ 7 200 personnes à Oshawa travaillaient à la maison en 2001, ce qui représente seulement 5 % des travailleurs. Dix ans plus tôt, ce nombre s'établissait à 4 450, soit 4 % de la population active occupée.

Toronto

Un total de 2,4 millions de personnes travaillaient dans la région métropolitaine de recensement de Toronto en 2001, y compris les résidents qui y travaillaient ou les travailleurs qui faisaient la navette jusqu'à Toronto, en hausse de 16,1 % par rapport à 1996.

Ce taux de croissance, arrivant au deuxième rang après celui enregistré à Calgary, se situait bien au-dessus de la hausse moyenne de 11,5 % pour l'ensemble des 27 régions métropolitaines de recensement. Près de 18 % de tous les travailleurs canadiens travaillaient à Toronto en 2001, en hausse de 1,1 % par rapport à 1996.

Toronto enregistrait, et de loin, le gain net le plus important de travailleurs dans le cadre des déplacements quotidiens parmi toutes les régions métropolitaines de recensement. Au cours d'une journée de travail habituelle, 162 540 personnes de plus se rendaient à Toronto pour travailler par rapport à celles qui la quittaient. Ce nombre était en hausse de plus de 35 000 par rapport à 1996.

Environ 55 000 personnes se déplaçaient de Hamilton à Toronto, 52 400, d'Oshawa et 20 100, de Barrie.

Un peu plus d'un cinquième (22 %) des travailleurs qui vivaient à Toronto prenaient une forme ou une autre de transport en commun pour se rendre au travail au cours d'une journée ordinaire en 2001, ce qui est pratiquement inchangé par rapport à cinq ans plus tôt. Il s'agit de la plus forte proportion parmi toutes les régions métropolitaines de recensement.

Quelque 65 % de la population active occupée vivant à Toronto conduisait pour se rendre au travail, ce qui est pratiquement inchangé par rapport à 1996. Il s'agit de la deuxième plus faible proportion de conducteurs parmi toutes les régions métropolitaines de recensement, Ottawa-Hull ayant enregistré la plus faible.

Environ 148 800 personnes ont déclaré travailler à leur domicile à Toronto en 2001, ce qui représente 6 % des travailleurs. Ce nombre est supérieur à celui de 107 100 enregistré en 1991, soit 5 % de la population active occupée.

Hamilton

De 1996 à 2001, le nombre de travailleurs résidant dans la région métropolitaine de Hamilton a progressé à un taux plus rapide que le nombre de personnes occupées qui travaillaient au sein de cette RMR.

Cela a eu pour conséquence de placer Hamilton parmi les quelques régions métropolitaines de recensement qui perdaient beaucoup plus de personnes au cours des déplacements quotidiens qu'elles en gagnaient.

Environ 298 000 personnes ayant un lieu de travail habituel ou travaillant à la maison vivaient à Hamilton en 2001, en hausse de 9 % par rapport à 1996. Toutefois, le nombre de personnes qui travaillaient à Hamilton n'a crû que de 6,2 % pour atteindre 265 700.

Au cours d'une journée typique de travail en 2001, Hamilton enregistrait une perte nette de 32 300 personnes; il s'agit de la différence entre les 68 600 travailleurs qui la quittaient vers un autre lieu de travail et les 36 300 qui venaient y travailler. Hamilton présentait la deuxième plus forte perte pour une région métropolitaine en 2001, venant tout de suite après Oshawa.

Environ 55 000 travailleurs quittaient Hamilton pour se rendre à Toronto lors d'une journée typique de travail. En même temps, près de 3 300 travailleurs quittaient pour aller travailler à St. Catharines-Niagara, 2 800 se dirigeaient vers Kitchener, 2 300, vers Brantford et 1 200, vers Guelph.

Près d'un cinquième (19 %) des travailleurs d'Hamilton parcouraient plus de 25 km de leur domicile vers leur lieu de travail habituel.

Environ 8 % des travailleurs résidant à Hamilton avaient recours à une quelconque forme de transport en commun dans leur déplacement vers leur lieu de travail en 2001, soit à peu près la même proportion qu'en 1996. Environ 5,8 % des hommes occupés vivant à Hamilton ont utilisé le transport en commun pour leur déplacement quotidien, comparativement à 10,4 % pour les femmes occupant un emploi.

Plus des trois quarts de la population active occupée (78 %) vivant à Hamilton prenaient le volant pour se rendre au travail. La proportion des hommes qui conduisaient a légèrement diminué pour atteindre tout juste 83 % en 2001. Toutefois, la proportion des femmes qui prenaient le volant pour se rendre au travail a augmenté, passant de 72 % en 1996 à 73 %.

Quelque 18 150 personnes à Hamilton ont déclaré travailler à leur domicile en 2001, ce qui représente près de 6 % de la population active occupée. Il s'agit d'une augmentation par rapport au chiffre de 13 200 enregistré en 1991, soit environ 5 %.

Winnipeg

En 2001, quelque 326 400 personnes travaillaient dans la région métropolitaine de Winnipeg; ce nombre inclut les résidents qui y travaillaient ainsi que les travailleurs qui se déplaçaient vers Winnipeg pour se rendre à leur lieu de travail, représentant ainsi une hausse de 5,7 % par rapport à 1996. Ce taux était bien moindre que l'augmentation moyenne de 11,5 % enregistrée par les 27 régions métropolitaines de recensement.

Winnipeg a enregistré un gain net d'environ 7 300 travailleurs au cours d'une journée de travail normale en 2001. Il s'agit de la différence entre les travailleurs qui y viennent pour travailler et ceux qui la quittent pour se rendre vers d'autres lieux de travail. Ce gain est demeuré pratiquement inchangé par rapport à 1996. La majorité des 16 400 personnes qui se rendaient habituellement à Winnipeg pour y travailler provenaient de régions situées à l'extérieur des régions métropolitaines de recensement ou des agglomérations de recensement.

La plupart des travailleurs à Winnipeg effectuaient de courtes distances pour se rendre à leur lieu de travail. Moins d'un dixième des travailleurs de Winnipeg effectuaient plus de 15 km pour se rendre au travail en 2001.

Winnipeg et Saskatoon ont enregistré les plus fortes hausses de proportion de leurs travailleurs qui conduisaient pour se rendre au travail de 1996 à 2001. En 2001, 70 % des travailleurs vivant à Winnipeg conduisaient pour se rendre au travail, en hausse par rapport à 68 % cinq ans auparavant.

Quelque 13 % des travailleurs résidant à Winnipeg se déplaçaient vers leur lieu de travail en ayant recours à une quelconque forme de transport en commun; il s'agit d'une baisse par rapport à 14 % en 1996. Même à cela, cette proportion plaçait Winnipeg au cinquième rang des régions métropolitaines de recensement détenant les plus fortes proportions de sa population active occupée résidente qui a eu recours au transport en commun.

Environ 8 % des travailleurs vivant à Winnipeg effectuaient un déplacement pour se rendre au travail comme passagers, que ce soit en voiture, en camion ou en fourgonnette; ce pourcentage s'élevait à 12 % chez les femmes et à seulement 5 % chez les hommes.

Environ 15 700 personnes à Winnipeg ont déclaré travailler à leur domicile en 2001, en légère hausse par rapport à 15 400 en 1991. Pour ces deux années, cela correspondait à environ 5 % de la population active occupée.

Calgary

Près de 485 500 personnes travaillaient à Calgary en 2001. Ce nombre englobe les résidents qui y travaillaient et ceux qui se déplaçaient vers Calgary; cela correspond à une hausse de 20,1 % par rapport à 1996. Il s'agit de la plus forte hausse au sein des régions métropolitaines de recensement, celle-ci étant bien supérieure au taux de 11,5 % pour les 27 régions métropolitaines de recensement.

Calgary a enregistré une hausse nette d'environ 9 000 travailleurs au cours d'une journée normale de travail en 2001, soit environ 2 100 de plus qu'en 1996. Il s'agit de l'écart entre ceux qui viennent y travailler et les autres qui la quittent vers d'autres lieux de travail.

Environ 14 400 personnes venant travailler à Calgary provenaient de régions situées à l'extérieur des régions métropolitaines de recensement ou des agglomérations de recensement. Par contre, environ 1 000 travailleurs quittaient Edmonton pour se rendre à leur lieu de travail habituel à Calgary.

Une légère majorité (53 %) des travailleurs de Calgary se déplaçaient sur une distance allant de 5 km à 15 km. Seulement 5 % effectuaient une distance de plus de 25 km.

La proportion de la population active de Calgary qui conduisait pour se rendre au travail a légèrement diminué, passant de 73 % en 1996 à 72 % en 2001.

Les données du recensement révèlent que le transport en commun a gagné en popularité à Calgary depuis le dernier recensement tenu il y a cinq ans. La proportion des travailleurs vivant à Calgary qui avaient recours à une quelconque forme de transport en commun a crû, passant de 12,6 % à 13,2 %. Cette hausse faisait de Calgary l'une des cinq régions métropolitaines de recensement en tête de liste pour ce qui est du transport en commun.

Environ 36 600 travailleurs à Calgary ont indiqué qu'ils travaillaient à la maison en 2001, ce qui correspond à près de 7 % de la population active occupée; il s'agit de l'une des proportions les plus élevées au pays, laquelle est bien supérieure à la moyenne nationale. Il s'agit d'une hausse par rapport aux 23 300 enregistrés en 1996, lesquels représentaient 6 % de la population active occupée.

Vancouver

Environ 901 800 personnes occupaient un emploi dans la région métropolitaine de recensement de Vancouver en 2001, y compris les résidents qui y travaillaient et ceux qui se déplaçaient vers Vancouver pour se rendre à leur lieu de travail, en hausse de 8,9 % par rapport à 1996. Ce taux de croissance était inférieur à la hausse de 11,5 % enregistrée au sein des 27 régions métropolitaines de recensement.

Vancouver affichait un gain net d'environ 18 100 travailleurs lors d'une journée typique de travail, soit environ 1 900 travailleurs de plus qu'en 1996. Cela englobe les 12 600 travailleurs qui quittaient Vancouver pour se rendre à un autre lieu de travail et les 30 700 qui venaient à Vancouver pour y travailler.

Environ 17 600 travailleurs se déplaçaient tous les jours d'Abbotsford à Vancouver pour travailler en 2001, tandis que près de 6 000 personnes faisaient le déplacement inverse.

Le quart des travailleurs de Vancouver parcouraient plus de 15 km pour se rendre à leur lieu habituel de travail en 2001, alors qu'un peu moins du tiers effectuaient moins de 5 km.

Vancouver faisait partie des cinq régions métropolitaines de recensement se classant en tête de liste en raison de leurs fortes proportions de travailleurs résidents qui se rendaient au travail en bicyclette. En 2001, 1,9 % de la population active occupée vivant à Vancouver allait travailler en bicyclette, en hausse par rapport à 1,7 % en 1996.

En outre, environ 6,5 % des travailleurs résidant à Vancouver marchaient pour se rendre au travail, en hausse par rapport à 1996, alors que cette proportion atteignait 5,8 %.

En 2001, environ 72 % des travailleurs de Vancouver conduisaient pour se rendre au travail. Près de 78 % des hommes occupés vivant à Vancouver conduisaient pour aller travailler en 2001 par rapport à 66 % chez les femmes.

La grève du transport en commun qui a duré quatre mois et qui est survenue lors du recensement peut avoir influencé les données relatives à l'utilisation du transport en commun. La part des travailleurs résidant à Vancouver qui a eu recours au transport en commun pour aller travailler a diminué pour atteindre moins de 12 % en 2001, comparativement à 14 % cinq ans plus tôt.

Un peu plus de 77 800 personnes à Vancouver ont déclaré travailler à la maison en 2001, ce qui représente 8 % de la population active occupée et constitue l'une des proportions les plus élevées au Canada. Il s'agit d'une hausse considérable par rapport à 1991 lorsque la proportion se chiffrait à 55 300, soit 7 % de la population active occupée.

Victoria

Environ 142 300 personnes travaillaient dans la région métropolitaine de recensement de Victoria en 2001, y compris les résidents qui y travaillaient et les travailleurs qui se déplaçaient vers Victoria; cela représente une augmentation de 4,3 % par rapport à 1996. Ce taux de croissance constituait moins de la moitié du gain de 11,5 % enregistré au sein des 27 régions métropolitaines de recensement.

Victoria enregistrait un gain net d'environ 3 000 travailleurs au cours d'une journée typique de travail en 2001; il s'agit de l'écart entre ceux qui venaient à Victoria pour y travailler et ceux qui la quittaient pour aller travailler ailleurs.

Parmi les quelque 6 100 travailleurs qui se rendaient à Victoria tous les jours pour y travailler, près de la moitié, ou environ 2 900, se déplaçaient vers leur lieu de travail à partir de régions situées à l'extérieur des régions métropolitaines de recensement ou des agglomérations de recensement.

Plus de la moitié des travailleurs de Victoria parcouraient moins de 5 km pour se rendre à leur lieu de travail au cours d'une journée de travail normale.

Autant Victoria que Kingston détenaient la plus forte proportion de résidents au sein de la population active occupée qui marchaient pour se rendre au travail en 2001. Environ 10,4 % de la population active occupée vivant à Victoria se rendait au travail à pied, en hausse par rapport à 9,8 % enregistré en 1996.

Près de 5 % des travailleurs vivant à Victoria enfourchaient leur bicyclette pour aller au travail en 2001; il s'agit de la proportion la plus élevée enregistrée au sein des 27 régions métropolitaines de recensement. Près de 7 % des hommes allaient au travail à bicyclette, soit plus du double de la proportion de 3 % chez les femmes.

Victoria se classait parmi les cinq régions métropolitaines de recensement en tête de liste pour la plus faible proportion de travailleurs résidents qui conduisent pour se rendre au travail. En 2001, près de 68 % des travailleurs vivant à Victoria conduisaient pour aller travailler, en légère hausse par rapport à 67 % en 1996.

Près de 14 000 personnes à Vancouver ont indiqué travailler à la maison en 2001, soit 9 % de l'ensemble des travailleurs; il s'agit de la proportion la plus élevée au sein des 27 régions métropolitaines de recensement. Il s'agit d'une hausse importante si l'on compare à 1996 où celle-ci atteignait 9 800, représentant 7 % de la population active occupée.

Méthodologie

Définition de la population active

Les renseignements du recensement sur la population active peuvent toucher plusieurs univers statistiques différents. Le « Profil changeant de la population active du Canada » se sert de la population active expérimentée, qui se définit comme suit : « Personnes qui, pendant la semaine ayant précédé le jour du recensement, étaient occupées ou en chômage et qui avaient travaillé à un emploi salarié ou à leur compte depuis le 1^{er} janvier 2000. » Cette analyse (« Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils? ») se sert du sous-ensemble de la population active expérimentée, la population active occupée. La population active occupée se définit comme suit : « Personnes qui étaient occupées pendant la semaine ayant précédé le jour du recensement, qu'elles aient été au travail, temporairement absentes de leur travail à cause de vacances, d'une maladie, d'un conflit de travail, ou encore pour d'autres raisons. » L'univers statistique de la population active expérimentée compte environ 1,2 million de personnes de plus que l'univers statistique de la population active occupée.

Les restructurations des municipalités pour le Recensement de 2001

La date de référence géographique pour le Recensement de 2001 était le 1^{er} janvier 2001. Cette date a été choisie par Statistique Canada aux fins du parachèvement du cadre géographique dans lequel les données du recensement sont recueillies, totalisées et diffusées. Les restructurations des municipalités au Québec, qui ont eu lieu après cette date, n'apparaissent donc dans aucune des diffusions des données du recensement.

Travailleurs dans les villes-centres et les municipalités de banlieue¹ des régions métropolitaines de recensement, 1981-2001²

	Nombre de travailleurs 1981			Nombre de travailleurs 2001			Variation en pourcentage 1981-2001		
	Dans la RMR	Dans la ville- centre	Dans les municipalités de banlieue	Dans la RMR	Dans la ville- centre	Dans les municipalités de banlieue	Dans la RMR	Dans la ville- centre	Dans les municipalités de banlieue
							%	%	%
Toutes les RMR	6 393 060	4 563 045	1 830 020	7 929 555	4 941 205	2 988 360	24,0	8,3	63,3
St. John's	57 470	51 375	6 095	67 895	56 750	11 145	18,1	10,5	82,9
Halifax	124 395	124 395	0	150 920	150 880	35	21,3	21,3	0
Saint John	45 020	39 660	5 360	46 235	40 245	5 985	2,7	1,5	11,7
Chicoutimi-Jonquière ³	43 185	20 740	22 445	55 815	28 095	27 720	29,2	35,5	23,5
Québec	227 405	104 320	123 085	287 385	119 945	167 445	26,4	15,0	36,0
Sherbrooke	45 480	38 930	6 550	55 405	38 310	17 095	21,8	-1,6	161,0
Trois-Rivières	41 885	26 340	15 545	45 345	24 575	20 775	8,3	-6,7	33,6
Montréal	1 237 710	618 140	619 570	1 437 645	626 800	810 850	16,2	1,4	30,9
Ottawa-Hull ⁴	342 050	279 620	62 430	480 500	392 885	87 610	40,5	40,5	40,3
Kingston	48 245	44 785	3 460	55 720	52 190	3 535	15,5	16,5	2,2
Oshawa	61 210	43 270	17 940	75 275	42 630	32 645	23,0	-1,5	82,0
Toronto	1 550 355	1 176 020	374 335	2 006 150	1 178 605	827 550	29,4	0,2	121,1
Hamilton	216 550	177 985	38 565	209 775	153 255	56 520	-3,1	-13,9	46,6
St. Catharines-Niagara	135 495	53 480	82 015	141 025	52 550	88 475	4,1	-1,7	7,9
Kitchener	125 970	61 610	64 360	163 025	66 990	96 035	29,4	8,7	49,2
London	145 070	118 885	26 185	169 935	142 105	27 830	17,1	19,5	6,3
Windsor	95 385	86 475	8 910	124 760	102 100	22 660	30,8	18,1	154,3
Grand Sudbury	62 650	62 650	0	59 740	59 665	75	-4,6	-4,8	0
Thunder Bay	54 470	52 190	2 280	48 065	46 760	1 305	-11,8	-10,4	-42,7
Winnipeg	273 455	271 195	2 260	293 025	285 580	7 445	7,2	5,3	229,4
Regina	78 535	76 995	1 540	84 580	80 085	4 495	7,7	4,0	191,9
Saskatoon	75 540	71 735	3 805	92 590	86 975	5 610	22,6	21,2	47,4
Calgary	315 315	309 410	5 905	428 335	414 235	14 100	35,8	33,9	138,8
Edmonton	350 420	301 740	48 680	404 215	326 730	77 490	15,4	8,3	59,2
Abbotsford	17 095	13 130	3 970	33 555	27 235	6 320	96,3	107,4	59,2
Vancouver	522 330	276 215	246 115	790 850	284 420	506 430	51,4	3,0	105,8
Victoria	100 370	61 755	38 615	121 790	60 610	61 180	21,3	-1,9	58,4

¹ Les villes sont définies par les limites des subdivisions de recensement de 2001.

² Population ayant un lieu de travail habituel.

³ Maintenant connue sous le nom de Saguenay.

⁴ Maintenant connue sous le nom d'Ottawa-Gatineau.

Déplacements domicile-travail, selon le type de déplacement, région métropolitaine de recensement de St. John's, 1981, 1991 et 2001¹

Type de déplacement	Nombre de déplacements			Variation 1981-2001 (%)	Proportion de tous les déplacements (%)		
	1981	1991	2001		1981	1991	2001
Tous les déplacements	57 470	69 110	67 895	18,1	100,0	100,0	100,0
Dans la ville-centre	31 350	36 230	35 380	12,9	54,6	52,4	52,1
Dans une municipalité de banlieue	2 920	5 645	5 280	80,8	5,1	8,2	7,8
De la ville-centre aux municipalités de banlieue	1 210	2 210	2 880	138,0	2,1	3,2	4,2
Des municipalités de banlieue à la ville-centre	20 025	22 170	21 370	6,7	34,8	32,1	31,5
D'une municipalité de banlieue à une autre	1 965	2 855	2 985	51,9	3,4	4,1	4,4

¹ Les villes sont définies par les limites des subdivisions de recensement de 2001. Pour la plupart des régions métropolitaines de recensement, l'analyse des déplacements domicile-travail n'a pas été possible compte tenu du faible nombre de subdivisions de recensement les composant. Pour cette raison, la comparaison des RMR n'est pas conseillée.

Déplacements domicile-travail, selon le type de déplacement, région métropolitaine de recensement de Québec, 1981, 1991 et 2001¹

Type de déplacement	Nombre de déplacements			Variation 1981-2001 (%)	Proportion de tous les déplacements (%)		
	1981	1991	2001		1981	1991	2001
Tous les déplacements	227 405	281 815	287 385	26,4	100,0	100,0	100,0
Dans la ville-centre	42 155	43 660	41 290	-2,1	18,5	15,5	14,4
Dans une municipalité de banlieue	45 945	56 700	51 085	11,2	20,2	20,1	17,8
De la ville-centre aux municipalités de banlieue	22 045	26 700	27 325	24,0	9,7	9,5	9,5
Des municipalités de banlieue à la ville-centre	62 165	76 760	78 655	26,5	27,3	27,2	27,4
D'une municipalité de banlieue à une autre	55 095	77 995	89 035	61,6	24,2	27,7	31,0

¹ Les villes sont définies par les limites des subdivisions de recensement de 2001. Pour la plupart des régions métropolitaines de recensement, l'analyse des déplacements domicile-travail n'a pas été possible compte tenu du faible nombre de subdivisions de recensement les composant. Pour cette raison, la comparaison des RMR n'est pas conseillée.

Déplacements domicile-travail, selon le type de déplacement, région métropolitaine de recensement de Montréal, 1981, 1991 et 2001¹

Type de déplacement	Nombre de déplacements			Variation 1981-2001 (%)	Proportion de tous les déplacements (%)		
	1981	1991	2001		1981	1991	2001
Tous les déplacements	1 237 710	1 272 640	1 437 645	16,2	100,0	100,0	100,0
Dans la ville-centre	300 975	306 220	296 455	-1,5	24,3	24,1	20,6
Dans une municipalité de banlieue	176 490	158 120	217 895	23,5	14,3	12,4	15,2
De la ville-centre aux municipalités de banlieue	123 365	101 470	131 035	6,2	10,0	8,0	9,1
Des municipalités de banlieue à la ville-centre	317 165	348 280	330 345	4,2	25,6	27,4	23,0
D'une municipalité de banlieue à une autre	319 715	358 550	461 920	44,5	25,8	28,2	32,1

¹ Les villes sont définies par les limites des subdivisions de recensement de 2001. Pour la plupart des régions métropolitaines de recensement, l'analyse des déplacements domicile-travail n'a pas été possible compte tenu du faible nombre de subdivisions de recensement les composant. Pour cette raison, la comparaison des RMR n'est pas conseillée.

Déplacements domicile-travail, selon le type de déplacement, région métropolitaine de recensement d'Ottawa-Hull^{1,2}

Type de déplacement	Nombre de déplacements			Variation 1981-2001 (%)	Proportion de tous les déplacements (%)		
	1981	1991	2001		1981	1991	2001
Tous les déplacements	342 050	453 015	480 500	40,5	100,0	100,0	100,0
Dans la ville-centre	243 655	316 940	331 725	36,1	71,2	70,0	69,0
Dans une municipalité de banlieue	28 690	35 335	38 575	34,5	8,4	7,8	8,0
De la ville-centre aux municipalités de banlieue	15 575	16 685	16 835	8,1	4,6	3,7	3,5
Des municipalités de banlieue à la ville-centre	35 965	55 640	61 160	70,1	10,5	12,3	12,7
D'une municipalité de banlieue à une autre	18 165	28 415	32 200	77,3	5,3	6,3	6,7

¹ Maintenant connue sous le nom d'Ottawa-Gatineau.

² Les villes sont définies par les limites des subdivisions de recensement de 2001. Pour la plupart des régions métropolitaines de recensement, l'analyse des déplacements domicile-travail n'a pas été possible compte tenu du faible nombre de subdivisions de recensement les composant. Pour cette raison, la comparaison des RMR n'est pas conseillée.

Déplacements domicile-travail, selon le type de déplacement, région métropolitaine de recensement de Toronto, 1981, 1991 et 2001¹

Type de déplacement	Nombre de déplacements			Variation 1981-2001 (%)	Proportion de tous les déplacements (%)		
	1981	1991	2001		1981	1991	2001
Tous les déplacements	1 550 355	1 867 050	2 006 150	29,4	100,0	100,0	100,0
Dans la ville-centre	976 535	925 435	847 540	-13,2	63,0	49,6	42,2
Dans une municipalité de banlieue	181 755	248 785	375 500	106,6	11,7	13,3	18,7
De la ville-centre aux municipalités de banlieue	101 220	146 995	179 950	77,8	6,5	7,9	9,0
Des municipalités de banlieue à la ville-centre	199 485	306 215	331 065	66,0	12,9	16,4	16,5
D'une municipalité de banlieue à une autre	91 360	239 620	272 100	197,8	5,9	12,8	13,6

¹ Les villes sont définies par les limites des subdivisions de recensement de 2001. Pour la plupart des régions métropolitaines de recensement, l'analyse des déplacements domicile-travail n'a pas été possible compte tenu du faible nombre de subdivisions de recensement les composant. Pour cette raison, la comparaison des RMR n'est pas conseillée.

Déplacements domicile-travail, selon le type de déplacement, région métropolitaine de recensement d'Edmonton, 1981, 1991 et 2001¹

Type de déplacement	Nombre de déplacements			Variation 1981-2001 (%)	Proportion de tous les déplacements (%)		
	1981	1991	2001		1981	1991	2001
Tous les déplacements	350 420	388 645	404 215	15,4	100,0	100,0	100,0
Dans la ville-centre	256 135	273 795	267 510	4,4	73,1	70,4	66,2
Dans une municipalité de banlieue	20 820	27 670	34 390	65,2	5,9	7,1	8,5
De la ville-centre aux municipalités de banlieue	15 210	14 445	22 975	51,1	4,3	3,7	5,7
Des municipalités de banlieue à la ville-centre	45 605	57 120	59 220	29,9	13,0	14,7	14,7
D'une municipalité de banlieue à une autre	12 650	15 615	21 125	67,0	3,6	4,0	5,0

¹ Les villes sont définies par les limites des subdivisions de recensement de 2001. Pour la plupart des régions métropolitaines de recensement, l'analyse des déplacements domicile-travail n'a pas été possible compte tenu du faible nombre de subdivisions de recensement les composant. Pour cette raison, la comparaison des RMR n'est pas conseillée.

Déplacements domicile-travail, selon le type de déplacement, région métropolitaine de recensement de Vancouver, 1981, 1991 et 2001¹

Type de déplacement	Nombre de déplacements			Variation 1981-2001 (%)	Proportion de tous les déplacements (%)		
	1981	1991	2001		1981	1991	2001
Tous les déplacements	522 330	720 500	790 850	51,4	100,0	100,0	100,0
Dans la ville-centre	150 735	155 400	152 495	1,2	28,9	21,6	19,3
Dans une municipalité de banlieue	115 985	150 975	186 665	60,9	22,2	21,0	23,6
De la ville-centre aux municipalités de banlieue	47 665	60 655	73 080	53,3	9,1	8,4	9,2
Des municipalités de banlieue à la ville-centre	125 480	141 125	131 925	5,1	24,0	19,6	16,7
D'une municipalité de banlieue à une autre	82 465	212 345	246 685	199,1	15,8	29,5	31,2

¹ Les villes sont définies par les limites des subdivisions de recensement de 2001. Pour la plupart des régions métropolitaines de recensement, l'analyse des déplacements domicile-travail n'a pas été possible compte tenu du faible nombre de subdivisions de recensement les composant. Pour cette raison, la comparaison des RMR n'est pas conseillée.

Déplacements domicile-travail, selon le type de déplacement, région métropolitaine de recensement de Victoria, 1981, 1991 et 2001¹

Type de déplacement	Nombre de déplacements			Variation 1981-2001 (%)	Proportion de tous les déplacements (%)		
	1981	1991	2001		1981	1991	2001
Tous les déplacements	100 370	120 555	121 790	21,3	100,0	100,0	100,0
Dans la ville-centre	19 995	20 805	20 250	1,3	19,9	17,3	16,6
Dans une municipalité de banlieue	15 430	20 640	20 780	34,7	15,4	17,1	17,1
De la ville-centre aux municipalités de banlieue	7 170	9 095	10 105	40,9	7,1	7,5	8,3
Des municipalités de banlieue à la ville-centre	41 760	43 640	40 360	-3,4	41,6	36,2	33,1
D'une municipalité de banlieue à une autre	16 015	26 375	30 295	89,2	16,0	21,9	24,9

¹ Les villes sont définies par les limites des subdivisions de recensement de 2001. Pour la plupart des régions métropolitaines de recensement, l'analyse des déplacements domicile-travail n'a pas été possible compte tenu du faible nombre de subdivisions de recensement les composant. Pour cette raison, la comparaison des RMR n'est pas conseillée.

Déplacements domicile-travail, selon le type de déplacement, toutes les régions métropolitaine de recensement, 1981, 1991 et 2001¹

Type de déplacement	Nombre de déplacements			Variation 1981-2001 (%)	Proportion de tous les déplacements (%)		
	1981	1991	2001		1981	1991	2001
Tous les déplacements	6 393 060	7 465 820	7 929 555	24,0	100,0	100,0	100,0
Dans la ville-centre	3 561 505	3 772 815	3 658 195	2,7	55,7	50,5	46,1
Dans une municipalité de banlieue	784 785	931 580	1 167 850	48,8	12,3	12,5	14,7
De la ville-centre aux municipalités de banlieue	401 995	472 085	590 790	47,0	6,3	6,3	7,5
Des municipalités de banlieue à la ville-centre	1 001 540	1 264 150	1 283 010	28,1	15,7	16,9	16,2
D'une municipalité de banlieue à une autre	643 240	1 025 190	1 229 720	91,2	10,1	13,7	15,5

¹ Les villes sont définies par les limites des subdivisions de recensement de 2001. Pour la plupart des régions métropolitaines de recensement, l'analyse des déplacements domicile-travail n'a pas été possible compte tenu du faible nombre de subdivisions de recensement les composant. Pour cette raison, la comparaison des RMR n'est pas conseillée.

Répartition des travailleurs, Canada et régions métropolitaines de recensement, 1996-2001¹

	Travailleurs selon leur lieu de travail			Travailleurs selon leur lieu de résidence			Gains ou pertes nets de travailleurs entrants ou sortants	
	1996	2001	Variation de 1996 à 2001	1996	2001	Variation de 1996 à 2001	1996	2001
	Nombre		%	Nombre		%		
Canada	12 258 780	13 353 170	8,9	12 258 780	13 353 170	8,9
Toutes les RMR	8 230 760	9 175 195	11,5	8 035 765	8 930 110	11,1	195 040	245 090
St. John's (T.-N.-L.)	70 465	76 075	8,0	69 995	74 055	5,8	480	2 020
Halifax (N.-É.)	162 335	174 710	7,6	154 065	165 205	7,2	8 270	9 510
Saint John (N.-B.)	49 350	51 605	4,6	49 010	50 770	3,6	335	835
Chicoutimi-Jonquière (Qc) ²	60 540	62 285	2,9	60 825	61 535	11,7	-280	750
Québec (Qc)	300 755	323 395	7,5	297 000	320 770	8,0	3 755	2 620
Trois-Rivières (Qc)	57 160	57 855	1,2	55 580	57 045	2,6	1 585	805
Sherbrooke (Qc)	62 555	68 780	10,0	63 960	70 120	9,6	-1 405	-1 345
Montréal (Qc)	1 460 090	1 622 715	11,1	1 418 185	1 565 645	10,4	41 910	57 065
Ottawa-Hull (Ont./Qc) ³	483 970	552 415	14,1	463 065	524 235	13,2	20 905	28 180
Kingston (Ont.)	66 470	69 165	4,1	62 470	64 835	3,8	4 000	4 330
Oshawa (Ont.)	93 435	103 930	11,2	118 345	138 525	17,1	-24 910	-34 595
Toronto (Ont.)	2 034 675	2 361 430	16,1	1 907 750	2 198 890	15,3	126 925	162 540
Hamilton (Ont.)	250 220	265 670	6,2	273 490	297 980	9,0	-23 265	-32 310
St. Catharines-Niagara (Ont.)	145 975	158 855	8,8	153 290	165 760	8,1	-7 320	-6 910
Kitchener (Ont.)	182 380	205 680	12,8	180 120	203 365	12,9	2 265	2 315
London (Ont.)	189 805	203 265	7,1	184 445	196 305	6,4	5 360	6 960
Windsor (Ont.)	131 355	143 575	9,3	124 415	135 190	8,7	6 945	8 385
Grand Sudbury (Ont.)	67 420	65 650	-2,6	66 615	64 685	-2,9	800	965
Thunder Bay (Ont.)	54 820	52 800	-3,7	53 920	52 355	-2,9	905	450
Winnipeg (Man.)	308 890	326 415	5,7	301 760	319 120	5,6	7 135	7 295
Regina (Sask.)	92 065	95 675	3,9	89 550	92 725	3,5	2 510	2 950
Saskatoon (Sask.)	98 590	104 995	6,5	98 430	104 210	5,9	165	785
Calgary (Alb.)	404 210	485 520	20,1	397 355	476 560	20,0	6 860	8 955
Edmonton (Alb.)	394 025	448 035	13,7	392 815	447 415	13,9	1 210	620
Abbotsford (C.-B.)	44 405	50 670	14,1	52 490	59 915	14,1	-8 085	-9 240
Vancouver (C.-B.)	828 400	901 775	8,9	812 215	883 685	8,8	16 185	18 090
Victoria (C.-B.)	136 400	142 255	4,3	134 605	139 210	3,4	1 800	3 045

¹ Population ayant un lieu de travail habituel ou travaillant à domicile.

² Maintenant connue sous le nom de Saguenay.

³ Maintenant connue sous le nom d'Ottawa-Gatineau.

Distances de navettage dans les régions métropolitaines de recensement, 2001

	Répartition des travailleurs selon la distance parcourue					Distance médiane km
	Navetteurs	Moins de 5 km	5 à 14,9 km	15 à 24,9 km	25 km et plus	
	Nombre	%				
St. John's	70 040	47,1	40,7	7,8	4,4	5,4
Halifax	154 445	41,3	39,1	13,6	6,0	6,3
Saint John	48 120	39,0	32,1	17,8	11,2	7,0
Chicoutimi-Jonquière ¹	58 850	51,2	34,4	8,7	5,7	4,7
Québec	302 875	37,5	48,4	8,6	5,6	6,8
Trois-Rivières	53 845	49,7	32,3	8,0	10,0	5,0
Sherbrooke	65 690	49,0	34,0	9,3	7,7	5,1
Montréal	1 472 525	34,1	41,1	16,9	7,9	7,9
Ottawa-Hull ²	489 800	33,2	44,1	14,8	7,9	7,8
Kingston	59 525	47,4	32,3	11,3	8,9	5,4
Oshawa	130 665	30,1	27,2	12,0	30,8	10,7
Toronto	2 046 610	28,9	40,1	18,0	13,0	9,2
Hamilton	278 395	33,0	35,9	12,4	18,8	8,2
St. Catharines-Niagara	155 025	46,1	29,7	12,7	11,5	5,5
Kitchener	190 910	45,0	35,6	10,4	9,0	5,6
London	181 710	46,3	38,3	7,3	8,0	5,4
Windsor	129 950	41,3	44,1	9,1	5,4	6,1
Grand Sudbury	61 650	41,1	36,4	15,3	7,1	6,5
Thunder Bay	49 775	51,8	36,5	5,2	6,5	4,7
Winnipeg	302 090	41,1	49,9	4,7	4,3	6,0
Regina	86 780	56,8	35,7	2,8	4,8	4,5
Saskatoon	95 950	51,5	36,3	4,7	7,6	4,8
Calgary	437 965	31,9	53,4	9,8	4,9	7,7
Edmonton	415 090	33,7	46,3	10,9	9,1	7,6
Abbotsford	53 150	38,6	27,0	8,2	26,2	7,7
Vancouver	803 405	34,8	41,2	16,2	7,7	7,6
Victoria	124 810	52,4	34,1	8,1	5,4	4,7

¹ Maintenant connue sous le nom de Saguenay.

² Maintenant connue sous le nom d'Ottawa-Gatineau.

Personnes travaillant habituellement à domicile, Canada, provinces et territoires, 1996-2001

	Travailleurs à domicile			
	1996		2001	
	Nombre	Proportion de tous les travailleurs (%)	Nombre	Proportion de tous les travailleurs (%)
Canada	1 086 055	8,2	1 175 760	8,0
Terre-Neuve-et-Labrador	12 155	6,6	11 570	6,1
Île-du-Prince-Édouard	5 260	8,6	5 690	8,9
Nouvelle-Écosse	25 605	6,7	26 990	6,7
Nouveau-Brunswick	18 785	6,1	20 215	6,2
Québec	203 750	6,5	224 685	6,5
Ontario	362 550	7,1	406 230	7,1
Manitoba	56 660	10,8	54 310	9,9
Saskatchewan	89 600	19,2	86 500	18,0
Alberta	153 615	11,1	165 870	10,3
Colombie-Britannique	155 460	8,8	171 390	9,1
Territoire du Yukon	1 145	6,8	1 070	6,7
Territoires du Nord-Ouest	905	4,7	795	4,2
Nunavut	560	6,6	455	4,9

Les cinq principales professions des travailleurs à domicile, Canada, 2001

	Travailleurs à domicile	
	Nombre	%
Exploitants agricoles et gestionnaires d'exploitations agricoles	198 740	16,9
Ouvriers agricoles	57 345	4,9
Éducateurs et aide-éducateurs de la petite enfance	42 625	3,6
Teneurs de livres	37 025	3,1
Gardiens d'enfants, gouvernants et aides aux parents	36 135	3,1
Tous les travailleurs à domicile	1 175 760	100,0

Le travail à domicile, Canada et régions métropolitaines de recensement, 1981-2001¹

	Travailleurs à domicile					
	1981		1991		2001	
	Nombre	Proportion de tous les travailleurs (%)	Nombre	Proportion de tous les travailleurs (%)	Nombre	Proportion de tous les travailleurs (%)
Canada	456 380	4,3	797 575	6,4	907 730	6,3
Dans les RMR	222 920	3,2	444 555	5,3	576 575	5,9
À l'extérieur des RMR	233 460	6,4	353 020	8,5	331 155	7,2
St. John's (T.-N.-L.)	2 190	3,5	3 015	4,0	3 955	5,0
Halifax (N.-É.)	4 015	2,9	7 545	4,6	10 445	5,7
Saint John (N.-B.)	1 230	2,5	1 965	3,6	2 405	4,3
Chicoutimi-Jonquière (Qc)	1 740	3,6	2 675	4,2	2 365	3,6
Québec (Qc)	9 205	3,7	15 155	4,8	17 115	5,0
Trois-Rivières (Qc)	2 165	4,5	2 835	5,0	2 795	4,6
Sherbrooke (Qc)	2 105	4,0	4 180	6,4	4 075	5,5
Montréal (Qc)	41 735	3,1	75 275	5,0	91 155	5,5
Ottawa-Hull (Ont./Qc)	11 405	3,1	25 230	5,1	32 480	5,8
Kingston (Ont.)	2 020	3,8	3 835	5,7	4 615	6,6
Oshawa (Ont.)	2 160	2,5	4 430	3,7	7 215	4,8
Toronto (Ont.)	49 160	3,0	107 115	5,3	148 830	6,2
Hamilton (Ont.)	7 160	2,8	13 195	4,6	18 150	5,6
St. Catharines-Niagara (Ont.)	4 575	3,1	8 185	5,0	8 790	5,0
Kitchener (Ont.)	3 950	2,8	8 510	4,7	11 410	5,2
London (Ont.)	5 605	3,5	10 820	5,5	12 685	6,0
Windsor (Ont.)	2 525	2,4	4 120	3,5	4 530	3,1
Grand Sudbury (Ont.)	2 165	3,1	3 785	4,8	2 990	4,3
Thunder Bay (Ont.)	1 810	3,0	2 595	4,2	2 255	4,0
Winnipeg (Man.)	8 230	2,8	15 385	4,8	15 705	4,6
Regina (Sask.)	2 625	3,1	4 815	5,1	4 740	4,8
Saskatoon (Sask.)	2 870	3,5	6 135	6,2	6 440	5,8
Calgary (Alb.)	10 975	3,1	23 280	5,8	36 590	6,8
Edmonton (Alb.)	11 205	2,9	21 550	5,1	27 795	5,6
Abbotsford (C.-B.)	1 835	6,2	3 825	8,1	5 275	8,2
Vancouver (C.-B.)	23 540	3,7	55 330	6,9	77 810	7,9
Victoria (C.-B.)	4 720	4,2	9 770	7,1	13 960	9,0

¹ Ne comprend pas les travailleurs agricoles.

Les cinq principales professions des personnes travaillant à l'extérieur du Canada, Canada, 2001

	Travailleurs à l'extérieur du Canada	
	Nombre	%
Conducteurs de camion	6 335	9,2
Analystes et consultants en informatique	2 280	3,3
Infirmiers autorisés	2 255	3,3
Programmeurs et développeurs en médias interactifs	1 180	1,7
Ingénieurs mécaniciens	1 160	1,7
Tous les travailleurs à l'extérieur du Canada	68 520	100,0

Personnes travaillant à l'extérieur du Canada, Canada, provinces et territoires, 1996-2001

	Travailleurs à l'extérieur du Canada			
	1996		2001	
	Nombre	Proportion de tous les travailleurs (%)	Nombre	Proportion de tous les travailleurs (%)
Canada	49 275	0,4	68 520	0,5
Terre-Neuve-et-Labrador	385	0,2	590	0,3
Île-du-Prince-Édouard	85	0,1	185	0,3
Nouvelle-Écosse	1,125	0,3	2,260	0,6
Nouveau-Brunswick	995	0,3	1,520	0,5
Québec	6,655	0,2	9,245	0,3
Ontario	23,840	0,5	33,935	0,6
Manitoba	1,205	0,2	1,610	0,3
Saskatchewan	840	0,2	865	0,2
Alberta	4,590	0,3	6,020	0,4
Colombie-Britannique	9,510	0,5	12,235	0,6
Territoire du Yukon	35	0,2	35	0,2
Territoires du Nord-Ouest	15	0,1	10	0,1
Nunavut	0	0,0	0	0,0

Mode de transport habituel utilisé pour se rendre au travail, Canada, 1996 et 2001

	1996		2001		Variation 1996-2001	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Tous les modes de transport	12 183 410	100,0	13 450 855	100,0	1 267 445	10,4
Automobile, camion ou fourgonnette (conducteur)	8 934 025	73,3	9 929 470	73,8	995 445	11,1
Automobile, camion ou fourgonnette (passager)	899 340	7,4	923 975	6,9	24 635	2,7
Transport en commun	1 233 870	10,1	1 406 585	10,5	172 715	14,0
À pied	850 855	7,0	881 085	6,6	30 230	3,6
Bicyclette	137 435	1,1	162 910	1,2	25 475	18,5
Autres moyens	127 885	1,0	146 835	1,1	18 950	14,8

Travailleurs utilisant le transport en commun pour se rendre au travail, selon le groupe d'âge, 1996 et 2001

	1996		2001	
	Nombre	%	Nombre	%
Total	1 233 870	10,1	1 406 585	10,5
15 à 19	82 675	12,7	119 630	14,5
20 à 24	179 855	14,9	218 780	16,6
25 à 34	350 390	11,0	350 535	11,9
35 à 44	307 065	8,8	334 830	8,8
45 à 54	211 490	8,4	265 855	8,5
55 à 64	88 485	9,1	102 610	8,3
65 et plus	13 910	8,9	14 340	7,7

Travailleurs utilisant le transport en commun pour se rendre au travail, selon le groupe d'âge et le sexe, 1996 et 2001

	Hommes				Femmes			
	1996		2001		1996		2001	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Total	496 495	7,5	571 370	8,0	737 375	13,2	835 215	13,3
15 à 19	36 645	11,1	52 305	12,5	46 030	14,4	67 320	16,5
20 à 24	73 515	11,8	91 590	13,6	106 340	18,2	127 190	19,8
25 à 34	143 865	8,4	149 215	9,6	206 525	14,0	201 330	14,5
35 à 44	120 550	6,5	132 200	6,6	186 510	11,5	202 620	11,3
45 à 54	80 240	5,8	98 280	5,9	131 250	11,3	167 575	11,3
55 à 64	34 580	5,9	40 370	5,6	53 905	13,8	62 240	12,2
65 et plus	7 100	6,7	7 410	5,7	6 810	13,7	6 930	12,0

Travailleurs utilisant le transport en commun pour se rendre au travail, Canada, provinces et territoires, 1996 et 2001

	1996		2001	
	Nombre	%	Nombre	%
Canada	1 233 865	10,1	1 406 585	10,5
Terre-Neuve-et-Labrador	2 835	1,7	3 080	1,7
Île-du-Prince-Édouard	175	0,3	135	0,2
Nouvelle-Écosse	17 995	5,1	18 015	4,8
Nouveau-Brunswick	5 200	1,8	5 320	1,8
Québec	342 630	11,8	411 180	12,8
Ontario	571 790	12,2	672 305	12,7
Manitoba	45 800	9,8	44 815	9,1
Saskatchewan	10 510	2,8	9 360	2,4
Alberta	94 265	7,7	113 545	7,9
Colombie-Britannique ¹	141 915	8,8	128 180	7,5
Territoire du Yukon	420	2,7	445	3,0
Territoires du Nord-Ouest	150	0,8	160	0,9
Nunavut	185	2,3	45	0,5

¹ La Colombie-Britannique a subi la plus importante diminution en ce qui concerne la proportion de travailleurs qui utilisent le transport en commun. Environ 128 200 travailleurs de la Colombie-Britannique ont utilisé le transport en commun en 2001, ce qui représente 7,5 % de la population active occupée qui voyageait pour se rendre au travail, en baisse par rapport à 8,8 % en 1996. Une grève d'autobus à Vancouver au moment du recensement pourrait expliquer en partie cette diminution.

Proportion de travailleurs selon le mode de transport utilisé pour se rendre au travail, régions métropolitaines de recensement, 2001

	Tous les modes	Conducteur	Passager	Transport en commun	À pied	Bicyclette
	Nombre	%				
Toutes les RMR	9 119 770	70,8	6,6	14,8	5,7	1,3
St. John's	75 735	77,3	12,3	2,8	5,9	0,1
Halifax	170 210	68,1	9,6	9,9	10,3	0,9
Saint John	53 050	76,5	10,5	4,3	6,9	0,4
Chicoutimi-Jonquière ¹	62 765	85,1	4,9	2,4	5,9	0,8
Québec	325 005	76,0	5,2	9,8	7,0	1,3
Sherbrooke	70 365	80,0	5,7	5,6	7,2	0,8
Trois-Rivières	57 610	84,3	4,6	3,0	6,0	1,5
Montréal	1 580 270	65,6	4,8	21,7	5,9	1,3
Ottawa-Hull ²	525 070	64,6	7,4	18,5	6,8	1,9
Kingston	65 375	74,2	8,2	3,5	10,4	2,2
Oshawa	142 430	80,2	7,7	7,1	3,6	0,5
Toronto	2 248 055	65,2	6,3	22,4	4,6	0,8
Hamilton	304 900	78,2	7,1	8,0	5,1	0,9
St. Catharines-Niagara	167 980	83,8	7,4	2,0	5,0	0,9
Kitchener	206 805	81,3	8,1	3,9	4,9	1,1
London	200 125	77,9	7,8	6,0	5,9	1,5
Windsor	137 590	83,8	6,5	3,1	4,7	1,1
Grand Sudbury	67 380	78,2	8,8	4,9	6,5	0,4
Thunder Bay	54 325	82,5	7,0	3,0	5,4	1,0
Winnipeg	327 740	70,0	8,4	13,2	6,1	1,4
Regina	94 295	80,3	7,9	4,4	5,2	1,4
Saskatoon	106 025	79,7	6,6	4,1	5,8	2,5
Calgary	499 050	71,8	6,8	13,2	5,9	1,5
Edmonton	469 225	77,7	6,6	8,6	4,7	1,2
Abbotsford ³	61 880	84,4	8,7	1,6	3,6	0,9
Vancouver ³	905 995	72,2	7,0	11,5	6,5	1,9
Victoria ³	140 515	67,5	6,0	9,7	10,4	4,8

¹ Maintenant connue sous le nom de Saguenay.

² Maintenant connue sous le nom d'Ottawa-Gatineau.

³ La Colombie-Britannique a subi la plus importante diminution en ce qui concerne la proportion de travailleurs qui utilisent le transport en commun. Environ 128 200 travailleurs de la Colombie-Britannique ont utilisé le transport en commun en 2001, ce qui représente 7,5 % de la population active occupée qui voyageait pour se rendre au travail, en baisse par rapport à 8,8 % en 1996. Une grève d'autobus à Vancouver au moment du recensement pourrait expliquer en partie cette diminution.

Les cinq régions métropolitaines de recensement ayant les plus fortes proportions de travailleurs utilisant le transport en commun pour se rendre au travail, 1996 et 2001

	Proportion en 1996	Proportion en 2001
	%	
Toronto	22,0	22,4
Montréal	20,3	21,7
Ottawa-Hull ¹	17,3	18,5
Calgary	12,6	13,2
Winnipeg	14,4	13,2

¹ Maintenant connue sous le nom d'Ottawa-Gatineau.

Les cinq régions métropolitaines de recensement ayant les plus faibles proportions de travailleurs conduisant pour se rendre au travail, 1996 et 2001

	Proportion en 1996		Proportion en 2001	
	%		%	
Ottawa-Hull ¹	64,2		64,6	
Toronto	65,3		65,2	
Montréal	66,6		65,6	
Victoria	67,1		67,5	
Halifax	66,8		68,1	

¹ Maintenant connue sous le nom d'Ottawa-Gatineau.

Mode de transport habituel utilisé pour se rendre au travail, selon le sexe, Canada, 1996 et 2001

	Hommes						Femmes					
	1996		2001		Variation 1996-2001		1996		2001		Variation 1996-2001	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Tous les modes de transport	6 591 415	100,0	7 164 595	100,0	573 180	8,7	5 592 000	100,0	6 286 260	100,0	694 260	12,4
Automobile, camion ou fourgonnette (conducteur)	5 181 090	78,6	5 629 155	78,6	448 065	8,6	3 752 935	67,1	4 300 310	68,4	547 375	14,6
Automobile, camion ou fourgonnette (passager)	355 720	5,4	374 605	5,2	18 885	5,3	543 620	9,7	549 370	8,7	5 750	1,1
Transport en commun	496 495	7,5	571 375	8,0	74 880	15,1	737 370	13,2	835 215	13,3	97 845	13,3
À pied	379 510	5,8	386 225	5,4	6 715	1,8	471 345	8,4	494 860	7,9	23 515	5,0
Bicyclette	102 210	1,6	116 995	1,6	14 785	14,5	35 225	0,6	45 920	0,7	10 695	30,4
Autres moyens	76 380	1,2	86 240	1,2	9 860	12,9	51 510	0,9	60 590	1,0	9,080	17,6

Travailleurs qui conduisent ou qui sont passagers pour se rendre au travail, selon le groupe d'âge, Canada, 2001

	Conducteur		Passager	
	Nombre	%	Nombre	%
Total	9 929 465	73,8	923 970	6,9
15 à 19	347 255	42,0	210 105	25,4
20 à 24	803 340	61,0	131 430	10,0
25 à 34	2 171 115	73,5	177 775	6,0
35 à 44	3 007 260	79,3	181 865	4,8
45 à 54	2 490 790	79,3	154 285	4,9
55 à 64	968 680	78,6	59 450	4,8
65 et plus	141 025	75,5	9 060	4,8

Travailleurs qui conduisent ou qui sont des passagers pour se rendre au travail, selon l'âge et le sexe, Canada, 2001

	Hommes				Femmes			
	Conducteurs		Passagers		Conductrices		Passagères	
	Nombre*	Pourcentage des travailleurs dans ce groupe d'âge	Nombre*	Pourcentage des travailleurs dans ce groupe d'âge	Nombre*	Pourcentage des travailleuses dans ce groupe d'âge	Nombre*	Pourcentage des travailleuses dans ce groupe d'âge
Total	5 629 155	78,6	374 610	5,2	4 300 310	68,4	549 365	8,7
15-19	186 745	44,6	100 060	23,9	160 510	39,4	110 050	27,0
20-24	438 245	64,9	66 420	9,8	365 095	56,9	65 010	10,1
25-34	1 203 490	77,1	77 400	5,0	967 625	69,5	100 380	7,2
35-44	1 672 830	83,5	65 490	3,3	1 334 435	74,5	116 375	6,5
45-54	1 408 830	85,0	44 335	2,7	1 081 955	73,0	109 955	7,4
55-64	614 120	85,2	17 425	2,4	354 570	69,2	42 025	8,2
65 +	104 900	81,3	3 475	2,7	36 120	62,4	5 585	9,6

* Les nombres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Travailleurs conduisant pour se rendre au travail, Canada, provinces et territoires, 1996 et 2001

	1996		2001	
	Nombre	%	Nombre	%
Canada	8 934 030	73,3	9 929 470	73,8
Terre-Neuve-et-Labrador	128 435	74,8	134 945	76,4
Île-du-Prince-Édouard	44 485	79,8	47 530	81,9
Nouvelle-Écosse	262 915	74,3	280 365	75,2
Nouveau-Brunswick	226 650	78,7	241 575	79,6
Québec	2 126 705	73,1	2 332 140	72,9
Ontario	3 393 305	72,3	3 831 095	72,6
Manitoba	327 015	70,3	357 515	72,4
Saskatchewan	292 485	77,6	312 555	79,7
Alberta	927 860	76,0	1 095 585	76,2
Colombie-Britannique	1 183 195	73,6	1 274 640	75,0
Territoire du Yukon	10 665	68,1	10 495	71,1
Territoires du Nord-Ouest	9 120	50,2	9 285	51,6
Nunavut	1 200	15,1	1 755	19,7

Travailleurs qui se rendent au travail en tant que passagers, Canada, provinces et territoires, 1996 et 2001

	1996		2001	
	Nombre	%	Nombre	%
Canada	899 340	7,4	923 975	6,9
Terre-Neuve-et-Labrador	19 140	11,1	18 615	10,5
Île-du-Prince-Édouard	5 830	10,5	5 575	9,6
Nouvelle-Écosse	36 230	10,2	35 870	9,6
Nouveau-Brunswick	30 050	10,4	30 145	9,9
Québec	173 490	6,0	170 755	5,3
Ontario	354 500	7,6	372 455	7,1
Manitoba	41 310	8,9	39 865	8,1
Saskatchewan	26 910	7,1	26 170	6,7
Alberta	89 945	7,4	99 245	6,9
Colombie-Britannique	118 025	7,3	121 410	7,1
Territoire du Yukon	1 470	9,4	1 085	7,4
Territoires du Nord-Ouest	1 720	9,5	1 865	10,4
Nunavut	710	8,9	920	10,3

Les cinq régions métropolitaines de recensement ayant les plus fortes proportions de personnes se rendant au travail en tant que passagères, 1996 et 2001

	Proportion en 1996	Proportion en 2001
	%	
St. John's	12,7	12,3
Saint John	11,3	10,5
Halifax	10,5	9,6
Grand Sudbury	9,3	8,8
Abbotsford	8,7	8,7

Travailleurs qui marchent pour se rendre au travail, selon le groupe d'âge, Canada, 2001

	1996		2001	
	Nombre	%	Nombre	%
Total	850 855	7,0	881 085	6,6
15 à 19	96 340	14,8	114 495	13,9
20 à 24	116 805	9,7	121 690	9,2
25 à 34	203 405	6,4	181 600	6,1
35 à 44	191 500	5,5	191 745	5,1
45 à 54	153 950	6,1	174 490	5,6
55 à 64	72 980	7,5	79 950	6,5
65 et plus	15 875	10,2	17 125	9,2

Travailleurs qui se rendent au travail à bicyclette, selon le groupe d'âge, Canada, 1996 et 2001

	1996		2001	
	Nombre	%	Nombre	%
Total	137 435	1,1	162 915	1,2
15 à 19	20 365	3,1	21 970	2,7
20 à 24	25 510	2,1	24 480	1,9
25 à 34	43 440	1,4	42 945	1,5
35 à 44	30 795	0,9	42 200	1,1
45 à 54	13 070	0,5	23 955	0,8
55 à 64	3 775	0,4	6 465	0,5
65 et plus	480	0,3	895	0,5

Travailleurs qui marchent pour se rendre au travail, Canada, provinces et territoires, 1996 et 2001

	1996		2001	
	Nombre	%	Nombre	%
Canada	850 855	7,0	881 085	6,6
Terre-Neuve-et-Labrador	15 755	9,2	14 595	8,3
Île-du-Prince-Édouard	4 100	7,4	3 710	6,4
Nouvelle-Écosse	29 495	8,3	30 860	8,3
Nouveau-Brunswick	20 645	7,2	20 230	6,7
Québec	215 365	7,4	221 725	6,9
Ontario	285 285	6,1	295 575	5,6
Manitoba	39 605	8,5	39 570	8,0
Saskatchewan	36 435	9,7	32 680	8,3
Alberta	79 545	6,5	89 675	6,2
Colombie-Britannique	111 380	6,9	120 505	7,1
Territoire du Yukon	2 415	15,4	2 185	14,8
Territoires du Nord-Ouest	6 095	33,6	5 110	28,4
Nunavut	4 745	59,6	4 660	52,2

Travailleurs qui se rendent au travail à bicyclette, Canada, provinces et territoires, 1996 et 2001

	1996		2001	
	Nombre	%	Nombre	%
Canada	137 440	1,1	162 910	1,2
Terre-Neuve-et-Labrador	500	0,3	255	0,1
Île-du-Prince-Édouard	270	0,5	260	0,4
Nouvelle-Écosse	2 455	0,7	2 270	0,6
Nouveau-Brunswick	1 375	0,5	1 430	0,5
Québec	29 125	1,0	39 940	1,2
Ontario	47 270	1,0	53 445	1,0
Manitoba	6 370	1,4	7 065	1,4
Saskatchewan	5 120	1,4	6 210	1,6
Alberta	13 070	1,1	17 795	1,2
Colombie-Britannique	31 245	1,9	33 635	2,0
Territoire du Yukon	335	2,1	300	2,0
Territoires du Nord-Ouest	295	1,6	295	1,6
Nunavut	10	0,1	10	0,1

Les cinq régions métropolitaines de recensement ayant les plus fortes proportions de travailleurs qui marchent pour se rendre au travail, 1996 et 2001

	Proportion en 1996	Proportion en 2001
	%	
Kingston	10,7	10,4
Victoria	9,8	10,4
Halifax	9,8	10,3
Sherbrooke	7,5	7,2
Québec	7,2	7,0

Les cinq régions métropolitaines de recensement ayant les plus fortes proportions de travailleurs qui se rendent au travail à bicyclette, 1996 et 2001

	Proportion en 1996	Proportion en 2001
	%	
Victoria	4,9	4,8
Saskatoon	2,0	2,5
Kingston	2,1	2,2
Ottawa-Hull ¹	2,1	1,9
Vancouver	1,7	1,9

¹ Maintenant connue sous le nom d'Ottawa-Gatineau.

Proportion de travailleurs selon le mode de transport habituel utilisé pour se rendre au travail, Ottawa-Hull, 2001

	Tous les modes	Conducteur	Passager	Transport en commun	À pied	Bicyclette
	Nombre	%				
Ottawa-Hull¹	525 070	64, 6	7,4	18, 5	6,8	1,9
Partie du Québec	130 330	70, 5	8,8	13, 9	4,7	1,6
Partie de l'Ontario	394 740	62, 7	6,9	20, 1	7,5	2,0

¹ Maintenant connue sous le nom d'Ottawa-Gatineau.