

La structure de l'emploi métropolitain et les comportements de mobilité des travailleurs

Depuis les années 50, la suburbanisation des populations assure un taux de croissance démographique plus élevé dans les couronnes que sur de l'île de Montréal. Depuis, l'emploi métropolitain se déconcentre suivant les bassins de clientèles et de travailleurs.

En 2003, 20 % des déplacements quotidiens se font pour le motif travail dans la région métropolitaine. Or, comment la structure de l'emploi métropolitaine influence-t-elle les choix modaux des travailleurs?

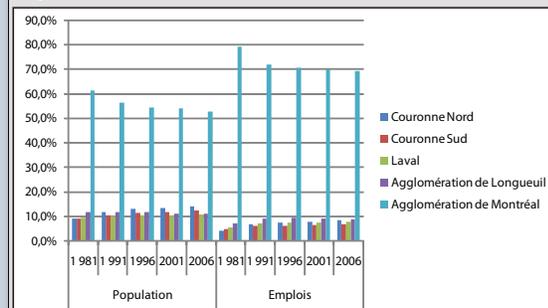
Différentes opérationnalisations du lien aménagement-transport visent la réduction de l'usage automobile. Alors que certains proposent la dispersion de l'emploi en équilibre avec la localisation des ménages, afin de rapprocher les origines des destinations, d'autres visent la polarisation des activités en relation avec les réseaux de transport collectif.

L'éffritement de la part de l'île

Autant pour l'emploi que pour la population, on note une diminution de la part relative de l'agglomération de Montréal par rapport à l'ensemble du territoire métropolitain alors que celle des couronnes croît.

Alors que l'agglomération de Montréal comptait 79,2 % de l'emploi métropolitain et 61 % de la population en 1981, elle n'en contient plus que respectivement 69,7 % et 54 % en 2001.

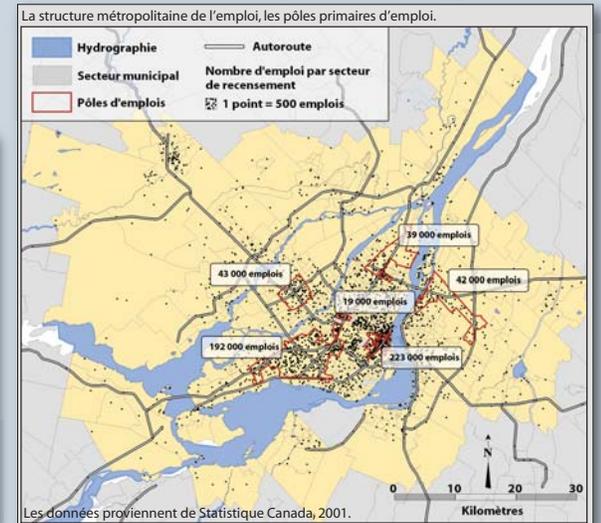
Évolution de la part relative de la population et de l'emploi dans la région métropolitaine des grands secteurs.



Les données sur l'emploi pour l'année 2006 sont une projection du Conférence Board (2003). Les autres données proviennent de Statistique Canada.

La dispersion de l'emploi métropolitain

Environ 34 % de l'emploi métropolitain se localise au sein de six pôles primaires de type cluster, ayant comme pôle principal le CBD. Donc, 66 % de l'emploi se situe hors pôles, de façon dispersé dans l'agglomération.

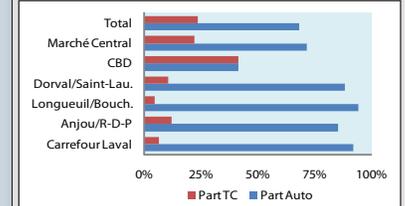


Le transport collectif : l'affaire du centre

La part de l'ensemble des déplacements automobiles vers les pôles primaires s'élève à près de 68 %, alors que celle du transport collectif avoisine les 25 %. Toutefois, les pôles situés dans les couronnes affichent les parts modales du transport collectif les plus faibles, en partie dues aux faibles densités ainsi qu'à la dispersion des origines, rendant impossible les déplacements autrement qu'en automobile.

De plus, la progression des déplacements motorisés est nettement plus marquée dans les couronnes nord et sud, respectivement 8 % et 6 %, alors que celle de l'île de Montréal avoisine les 2 %.

Parts modales selon les pôles primaires d'emploi, 2003.



Les données proviennent de l'AMT, 2003.

Crédits

Réalisé par : Philippe Dubé

Supervisé par : Paul Lewis

Projet Terminal
Hiver 2008

Le mythe de l'équilibre emploi-ménage

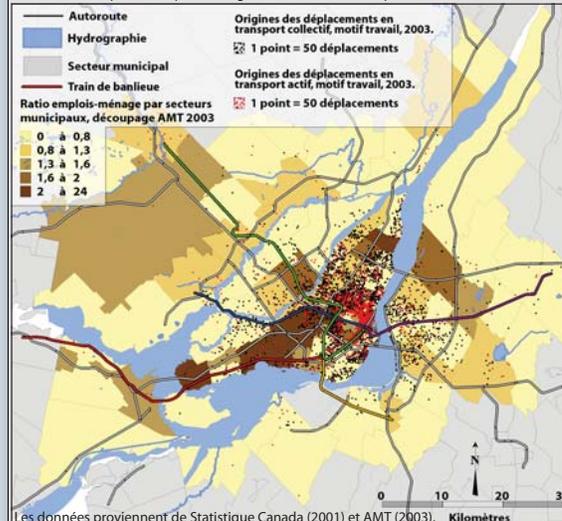
Les promoteurs du concept d'équilibre emploi-ménage avançaient l'idée que le rapprochement des destinations et des origines pouvait favoriser le transport doux. Or, on remarque que la distance au centre et la proximité des infrastructures de transports collectifs semblent avoir plus d'impacts sur les comportements de mobilité des travailleurs.

Majoritairement, les déplacements doux sont originaires des quartiers centraux, bien que certains secteurs périphériques présentent un ratio emploi-ménage en meilleur équilibre que ces derniers.

La polarisation des activités : une perspective à envisager

Afin de limiter le processus d'étalement urbain, il faudrait assurer une étroite relation entre les générateurs de déplacements et les réseaux de transports collectifs et routiers. De plus, dans une approche métropolitaine, il est nécessaire d'inclure un contrôle des lieux de résidence afin d'en éviter la dispersion. De la sorte, les travailleurs seront plus enclins à opter pour des comportements de mobilité durable.

Le lien entre l'équilibre emploi-ménage et les modes de transport doux



Les données proviennent de Statistique Canada (2001) et AMT (2003). Kilomètres