



N° 89-622-XIF au catalogue

Enquête sociale générale sur l'emploi du temps : cycle 19

Le temps pour se rendre au travail et en revenir



2005

par Martin Turcotte



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet du présent produit ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Division de la statistique sociale et autochtone, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : (613) 951-5979).

Pour obtenir des renseignements sur l'ensemble des données de Statistique Canada qui sont disponibles, veuillez composer l'un des numéros sans frais suivants. Vous pouvez également communiquer avec nous par courriel ou visiter notre site Web.

Service national de renseignements	1 800 263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1 800 363-7629
Renseignements concernant le Programme des services de dépôt	1 800 700-1033
Télécopieur pour le Programme des services de dépôt	1 800 889-9734
Renseignements par courriel	infostats@statcan.ca
Site Web	www.statcan.ca

Renseignements pour accéder au produit

Le produit n° 89-622-XIF au catalogue est disponible gratuitement. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à www.statcan.ca et de choisir la rubrique Nos produits et services.

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois, et ce, dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1 800 263-1136. Les normes de service sont aussi publiées dans le site www.statcan.ca sous À propos de Statistique Canada > Offrir des services aux Canadiens.



Statistique Canada
Division de la statistique sociale et autochtone

Le temps pour se rendre au travail et en revenir

2005

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2006

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

Juillet 2006

N° 89-622-XIF2006001 au catalogue
ISSN : 1911-1800
ISBN : 0-662-72231-0

Périodicité : hors série

Ottawa

This publication is available in english upon request (catalogue no. 89-622-XIE).

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.

Signes conventionnels

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

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

Table des matières

Le temps pour se rendre au travail et en revenir	4
Partie 1 : La durée pour se rendre au travail : évolution de 1992 à 2005	4
Variations régionales dans les durées moyennes de déplacement	5
La durée moyenne des déplacements est en hausse pour les automobilistes comme pour les utilisateurs du transport public.....	7
La hausse de la durée des déplacements affecte autant ceux qui font des arrêts entre la maison et le travail que ceux qui se rendent directement	8
Un plus grand nombre de personnes se déplacent simultanément à l'heure de pointe	9
Partie 2 : Les facteurs associés à une plus ou moins longue durée de déplacement	11
Demeurer dans une grande ville implique de plus longues durées de déplacement pour les travailleurs.....	13
Reconduire ses enfants et faire des courses en se rendant au travail	14
Les automobilistes et le covoiturage	14
Conclusion	15
Méthodologie et concepts de l'étude	22
Références.....	25

Le temps pour se rendre au travail et en revenir

La congestion routière aux heures de pointe est un problème commun à la plupart des grandes régions urbaines du Canada. Les conséquences négatives associées à la congestion, qui sont ressenties et subies autant par les individus que les collectivités, sont nombreuses et bien documentées : pollution et augmentation des émissions des gaz à effets de serre, pertes de temps, retards au travail et à la maison, augmentation du stress, diminution de productivité et autres coûts économiques.

Depuis quelques années, l'opinion selon laquelle la congestion est de plus en plus lourde, en particulier dans les grandes villes du Canada, est fort répandue. De façon plus générale, plusieurs travailleurs ont l'impression qu'il leur faut de plus en plus de temps pour se rendre au travail. Mais à quel point ces perceptions sont-elles fondées? Les durées moyennes de déplacement entre la maison et les lieux de travail ont-elles véritablement augmenté depuis le début des années 1990? Et si oui, est-ce vrai pour l'ensemble des travailleurs ou seulement pour une certaine catégorie d'entre eux?

Dans cet article, nous visons à répondre à ces questions ainsi qu'à bien d'autres à l'aide des plus récentes données de l'Enquête sociale générale de 2005 portant sur l'emploi du temps. Le premier objectif de l'étude est de documenter les changements dans la durée de déplacement des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail les jours de semaine, et de fournir des pistes d'explication à ces changements. Les données de deux cycles précédents de l'enquête sur l'emploi du temps, soit ceux de 1992 et de 1998, sont utilisées afin de documenter ces changements.

Le deuxième objectif de l'étude est d'identifier, à l'aide d'un modèle statistique tenant en compte plusieurs variables simultanément, quels facteurs influent le plus sur les temps de déplacement des travailleurs pour se rendre au travail et en revenir. Cette analyse permettra de répondre à des questions telles que : à distance égale du lieu de travail, combien de temps supplémentaire les travailleurs qui utilisent le transport en commun prennent-ils pour se rendre et revenir de leur lieu de travail? Ou encore : pour deux travailleurs demeurant à égale distance de leur lieu de travail, combien de temps supplémentaire cela prendra-t-il à celui ou celle demeurant dans une grande région métropolitaine comparativement à celui ou celle vivant dans un plus petit milieu?

Partie 1 : La durée pour se rendre au travail : évolution de 1992 à 2005

Les données du recensement de 2001 ont montré que la distance médiane des déplacements entre la maison et le lieu de travail habituel a légèrement augmenté entre 1996 et 2001, passant de 7,0 à 7,2 kilomètres.

Parmi les facteurs expliquant la légère hausse de ces distances de déplacement, on note le fait que les emplois, en particulier ceux dans le secteur manufacturier, soient de plus en plus fréquemment localisés dans les banlieues. Cette tendance, qui affecte la plupart des pays industrialisés (Ingram, 1998), fait en sorte qu'un plus grand nombre de travailleurs se déplacent d'une banlieue vers une autre pour se rendre au travail (Statistique Canada, 2003). Selon plusieurs chercheurs, ces navettes entre les banlieues impliqueraient non seulement des distances plus longues mais aussi, parce qu'elles sont beaucoup plus susceptibles de s'effectuer en automobile, une augmentation de la pollution et des pressions supplémentaires sur l'infrastructure urbaine (Luk, 2003; Newman et Kenworthy, 1999). Selon d'autres auteurs néanmoins, des navettes entre banlieues, même si elles sont effectivement plus longues du

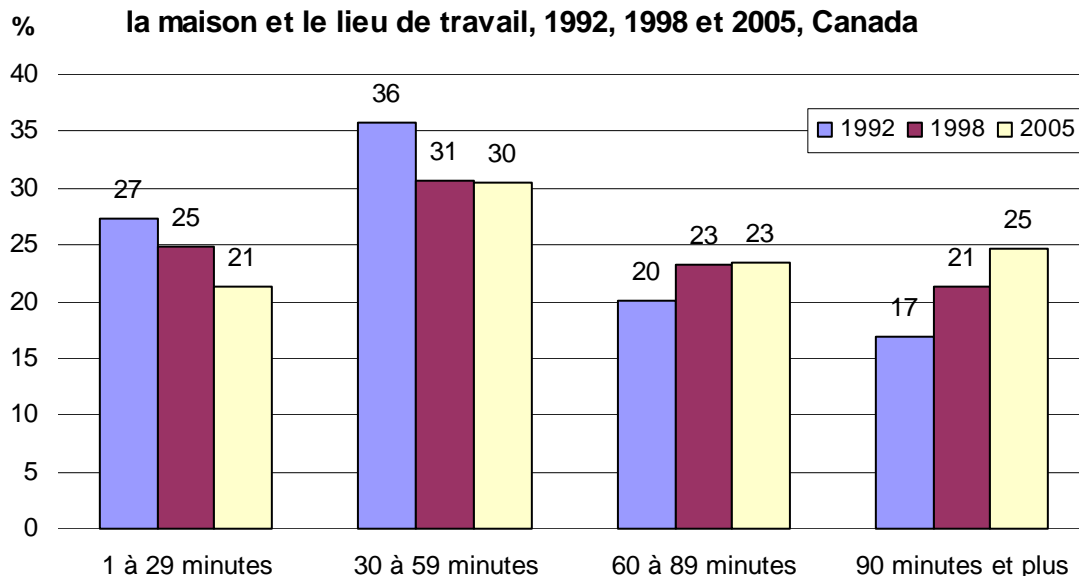
point de vue des distances parcourues, ne seraient pas nécessairement associées à de plus longues durées de déplacement (Levinson, 1998). Qu'en est-il vraiment?

Les données de l'enquête sur l'emploi du temps de 2005 montrent que la tendance dans la durée moyenne des déplacements entre la maison et le travail est à la hausse. L'augmentation du temps moyen de déplacement est en fait probablement plus importante que ce que laisserait supposer l'évolution modeste des distances parcourues dans les dernières années¹. En 2005, une personne passait en moyenne 63 minutes pour faire l'aller-retour entre son lieu de résidence et son lieu de travail. Comparativement, les temps moyens étaient de 54 minutes en 1992 et de 59 minutes en 1998.

Vu sous une perspective différente, soit la répartition des travailleurs selon le temps alloué pour se rendre et revenir du travail, les conclusions sur l'augmentation des durées sont similaires (graphique 1). En 1992, 17 % des travailleurs allouaient 90 minutes ou plus pour faire l'aller-retour entre la maison et le lieu de travail. En 2005, c'était le cas du quart des travailleurs (25 %). Au contraire, les travailleurs dont la durée des déplacements était relativement courte, soit 30 minutes ou moins, étaient plus rares en 2005 qu'ils ne l'étaient en 1992 (21 % en 2005 comparativement à 27 % en 1992).

Graphique 1.

Proportion de travailleurs selon la durée de l'aller-retour entre la maison et le lieu de travail, 1992, 1998 et 2005, Canada



Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 1992, 1998 et 2005.

Variations régionales dans les durées moyennes de déplacement

Les durées moyennes des migrations entre la maison et le travail pour l'ensemble du pays dissimulent des variations relativement importantes selon les régions de résidence.

1. Il est à noter que les informations les plus récentes sur l'évolution des distances ne sont cependant connues que pour la période entre 1996 et 2001.

En Colombie-Britannique, la durée moyenne de l'aller-retour entre la maison et le lieu de travail n'a pas changé significativement entre 1992 et 2005 (tableau 1). La situation est cependant fort différente dans les autres provinces. Dans les provinces des Prairies par exemple, la durée moyenne des déplacements des travailleurs est passée de 45 minutes en 1992 à 57 minutes en 2005. Dans ces provinces, 71 % des travailleurs consacraient moins d'une heure à faire la navette entre leur maison et leur lieu de travail en 1992 (tableau 2). Ce n'était le cas que de 56 % des travailleurs en 2005.

Dans les provinces atlantiques, la durée moyenne des déplacements a également augmenté de manière significative: alors que près de 45 % des travailleurs mettaient moins de 30 minutes à faire l'aller-retour entre leur maison et leur lieu de travail en 1992, ils n'étaient plus que 30 % dans la même situation en 2005 (tableau 2). Au Québec, la proportion de travailleurs prenant une heure et demie ou plus à se déplacer pour se rendre et revenir du travail est passée de 16 % en 1992 à 27 % en 2005. En bref dans toutes les provinces sauf la Colombie-Britannique, plus de travailleurs allouaient une plus longue durée pour faire l'aller-retour entre la maison et le lieu de travail en 2005 qu'en 1992 (et moins d'entre eux faisaient cet aller-retour en moins d'une heure).

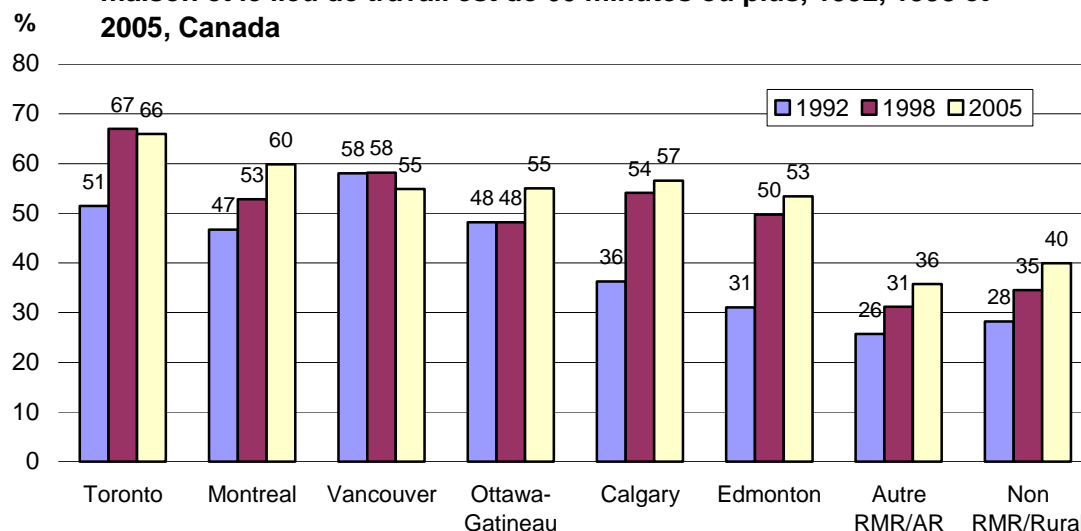
Les différences observées entre les régions dans les durées de déplacement se reflètent également dans les six plus grandes régions métropolitaines du pays. Dans cinq de ces six régions urbaines, les durées moyennes de déplacement étaient significativement plus élevées en 2005 qu'elles ne l'étaient en 1992². Les hausses des durées ont été particulièrement importantes dans les régions métropolitaines de Calgary et Montréal. En 2005, l'aller-retour entre la maison et le travail prenait en moyenne 66 minutes aux résidents de Calgary, soit 14 minutes de plus qu'en 1992 (tableau 1). De façon similaire, la durée moyenne de l'aller-retour entre la maison et le lieu de travail des travailleurs qui résidaient dans la région métropolitaine de Montréal est passée de 62 minutes en 1992 à 76 minutes en 2005. Les temps moyens des déplacements entre la maison et le lieu de travail ont aussi augmenté dans les régions urbaines de moindre taille, mais de façon moins importante. Au contraire, les travailleurs de Vancouver ne mettaient pas plus de temps en moyenne pour se rendre au boulot en 2005 qu'ils ne le faisaient en 1998 ou en 1992.

La graphique 2 illustre de manière différente la même réalité, soit que dans plusieurs grandes villes, un pourcentage plus important consacre une plus grande partie de sa journée à faire la navette en direction et en provenance du lieu de travail. Les changements les plus importants sont observés à Montréal, Calgary et Edmonton. Par exemple alors qu'en 1992, moins de la moitié travailleurs montréalais mettaient une heure ou plus pour faire l'aller-retour entre la maison et le travail (47 %), c'était le cas de 60 % d'entre eux en 2005. À Calgary, l'augmentation a été encore plus importante : en 2005, 57 % des travailleurs allouaient une heure ou plus pour se rendre et revenir de leur lieu de travail, comparativement à seulement 36 % en 1992. Des informations sur la durée moyenne des déplacements dans d'autres régions urbaines sont présentées dans la deuxième partie du rapport (données de 2005 seulement).

2. L'enquête sociale générale est un sondage comptant un nombre de participants beaucoup moins élevé que le recensement. Bien que l'enquête de 2005 était constituée de 20 000 participants au total, ce n'était pas le cas pour les enquêtes de 1998 et 1992 (qui comptaient environ 10 000 répondants chacune). Pour cette raison, il est impossible de fournir des estimations de qualité sur l'évolution des temps de déplacements pour toutes les régions métropolitaines du pays. Pour des informations plus détaillées sur les distances de déplacements entre le domicile et le lieu de travail dans les 27 régions métropolitaines, prière de se référer au document : *Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils?*, Statistique Canada, 2003. Pour des informations plus détaillées sur les durées de déplacement pour d'autres régions métropolitaines en 2005, voir plus loin dans le texte ainsi que le tableau en annexe.

Graphique 2.

Proportion des travailleurs dont la durée de l'aller-retour entre la maison et le lieu de travail est de 60 minutes ou plus, 1992, 1998 et 2005, Canada



Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 1992, 1998 et 2005..

La durée moyenne des déplacements est en hausse pour les automobilistes comme pour les utilisateurs du transport public

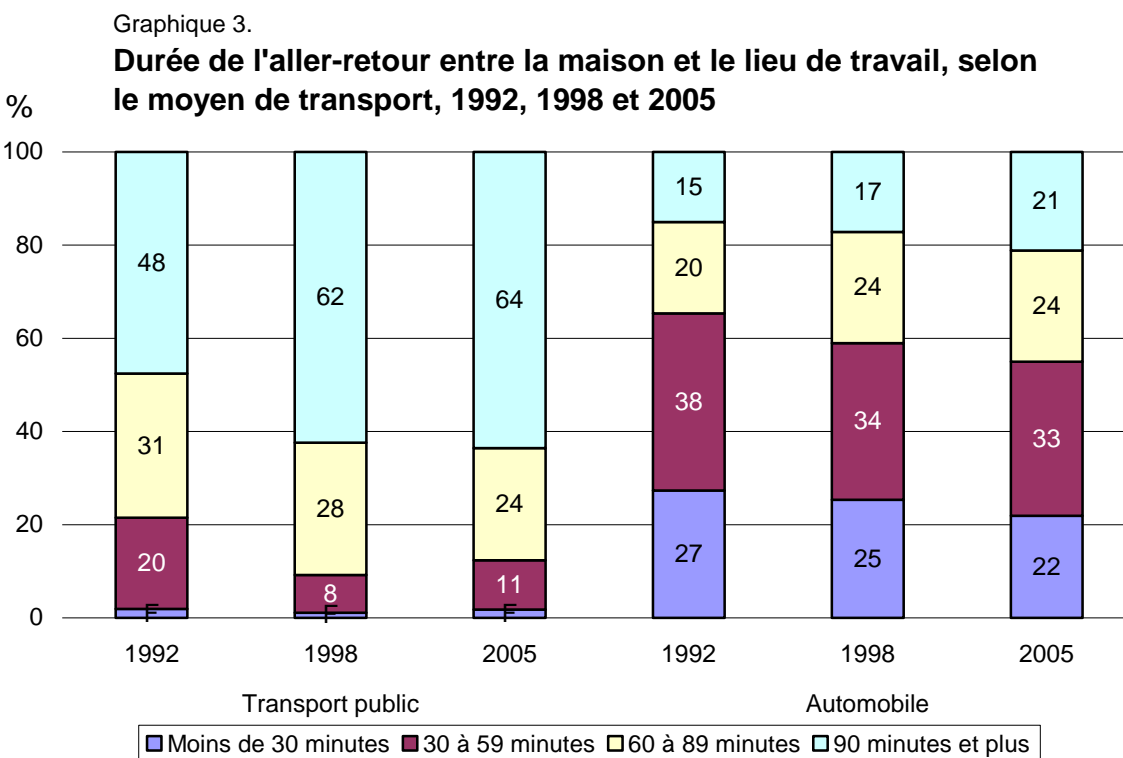
Ces hausses des durées moyennes de déplacement, observées dans la plupart des régions, affectent-elles autant les automobilistes que les utilisateurs du transport public? On sait que les automobilistes consacrent généralement beaucoup moins de temps à se déplacer pour se rendre au travail et en revenir que les utilisateurs du transport en commun (Downs, 2005). En 2005 par exemple, la majorité (55 %) des travailleurs se déplaçant en automobile faisait l'aller-retour entre la maison et le travail en moins de 60 minutes³. C'était loin d'être le cas pour les travailleurs faisant la navette en autobus ou en métro : seulement 13 % d'entre eux prenaient moins d'une heure pour faire l'aller-retour entre leur domicile et leur lieu de travail.

Cela étant dit, la durée moyenne de l'aller-retour entre la maison et le lieu de travail a augmenté à la fois pour les utilisateurs du transport en commun et pour les utilisateurs de l'automobile entre 1992 et 2005. Spécifiquement, la durée moyenne de l'aller-retour entre la maison et le travail des travailleurs se déplaçant en automobile est passée de 51 minutes en 1992 à 59 minutes en 2005. En ce qui concerne les utilisateurs du transport public, leur durée moyenne de déplacement a augmenté de 13 minutes, passant de 94 minutes en 1992 à 106 minutes en 2005.

Du point de vue de la répartition des travailleurs selon les durées moyennes des déplacements et le moyen de transport utilisé, l'histoire est sensiblement la même. En 2005, presque deux tiers (64 %) des travailleurs qui utilisaient le transport en commun consacraient 1 heure et demie de leur journée (ou plus) à faire la navette entre leur domicile et leur lieu de travail (graphique 3). En 1992, la proportion correspondante était de seulement 48 %.

3. Les automobilistes sont ceux qui ont fait la plus grande partie de leur navette à bord d'un véhicule privé (comme conducteur ou passager). Il en va de même pour les utilisateurs du transport en commun.

Pour ce qui est des travailleurs se déplaçant en automobile (comme conducteurs ou passagers), la proportion d'entre eux dont la durée de la migration entre la maison et le lieu de travail était de 1 heure et demie ou plus est passée de 15 % en 1992 à 21 % en 2005.



Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 1992, 1998 et 2005..

La hausse de la durée des déplacements affecte autant ceux qui font des arrêts entre la maison et le travail que ceux qui se rendent directement

Avec la hausse du nombre de familles comptant deux travailleurs, certains pourraient être portés à croire que les temps moyen des déplacements ont surtout augmenté pour les parents qui doivent faire diverses courses en se rendant au travail –notamment faire des détours pour laisser les enfants à la garderie ou à l'école.

Lorsque l'on sépare les travailleurs entre le groupe de ceux qui se rendent directement au travail sans faire de courses et celui de ceux qui font une ou plusieurs courses entre la maison et le travail, on se rend cependant compte que cette hypothèse ne tient pas. En effet, pour ces deux groupes, le temps moyen des déplacements quotidiens entre la maison et le travail a augmenté sensiblement de la même façon. En 2005, les navetteurs qui se rendaient directement de la maison au travail et du travail à la maison (sans faire de courses ou d'arrêts) passaient en moyenne 58 minutes en déplacement, une augmentation de 10 minutes par rapport à 1992. Pour ce qui est des travailleurs qui faisaient un ou des arrêts entre la maison et le lieu de travail (et/ou inversement), le temps moyen de déplacement, excluant le temps arrêté, était de 9 minutes plus élevé en 2005 qu'il ne l'était en 1992 (75 minutes contre 66 minutes en moyenne en 1992).

L'automobile demeure le moyen privilégié pour se rendre au travail

Pour les trois années de références de l'enquête sur l'emploi du temps, le pourcentage de travailleurs utilisant la voiture pour faire la navette entre la maison et leur lieu de travail n'a pas changé. En effet lors de ces trois années, environ 86 % des travailleurs ont utilisé l'automobile pour faire, en tout ou en partie, l'aller-retour entre la maison et le lieu de travail (comme conducteur ou comme passager). La proportion des travailleurs qui utilisaient principalement l'automobile, c'est-à-dire ceux qui utilisaient un véhicule privé pour une durée équivalente à plus de la moitié de leur aller-retour, est demeurée sensiblement la même durant les trois années (environ 82 %). Les résultats du recensement de 2001 illustrent aussi la popularité du véhicule privé comme mode de transport pour se rendre au travail. En 2001, 74 % se rendaient habituellement au travail en voiture comme conducteur (comparativement à 73,3 % en 1996) et 6,9 % comme passagers⁴.

L'utilisation du transport public est beaucoup moins fréquente. En 2005, seulement 12 % des travailleurs ont utilisé l'autobus ou le métro pour se rendre au travail (pour effectuer une partie ou la totalité de leur aller-retour entre la maison et leur travail). Cette proportion n'était pas différente statistiquement des proportions observées en 1992 et en 1998. La proportion de travailleurs utilisant le transport en commun pour se rendre au travail est cependant plus élevée dans les grandes régions urbaines, où le service est accessible à la plupart des travailleurs. En 2005, 20 % de travailleurs résidant dans les six plus grandes régions métropolitaines ont utilisé l'autobus ou le métro pour faire une partie ou la totalité de leur déplacement. Encore une fois, cette proportion n'a pas varié significativement entre 1992 et 2005.

Finalement, le nombre de personnes qui faisaient une partie ou la totalité de leur navette entre la maison et le travail à pied ou à bicyclette semble avoir diminué entre 1992 et 2005, passant de 15 % à 11 %. L'augmentation des distances moyennes de déplacement, ajouté au fait que ces déplacements se font plus souvent d'une banlieue à l'autre, pourrait être lié au déclin des déplacements à pied ou à bicyclette.

Un plus grand nombre de personnes se déplacent simultanément à l'heure de pointe

Peu importe l'angle sous lequel on regarde la situation (la région, le moyen de transport utilisé, la population faisant des courses versus celle n'en faisant pas), on constate que la durée moyenne des déplacements des travailleurs entre la maison et le lieu de travail a généralement augmenté depuis 1992. Comment expliquer cette réalité? En plus de l'augmentation des distances moyennes pour se rendre au travail, on peut ajouter l'augmentation du niveau de congestion dans les régions urbaines.

Il existe plusieurs définitions de la congestion et plusieurs méthodes peuvent d'ailleurs être utilisées pour en mesurer le niveau (Transports Canada, 2006; Gourvil et Joubert, 2004)⁵. L'enquête sur l'emploi du temps ne permet pas de mesurer de façon directe la congestion routière dans les différentes grandes villes et régions du pays. Cependant, les données de

4. Il est à noter que dans le recensement, on demande aux répondants d'identifier qu'un seul moyen de transport, soit celui avec lequel ils font la plus longue distance. L'enquête sur l'emploi du temps permet de son côté d'identifier tous les moyens de transport utilisés par les travailleurs pour se rendre au travail.

5. Voir à ce sujet l'étude récente commandée par Transports Canada sur le coût de la congestion dans les grandes régions métropolitaines (2006).

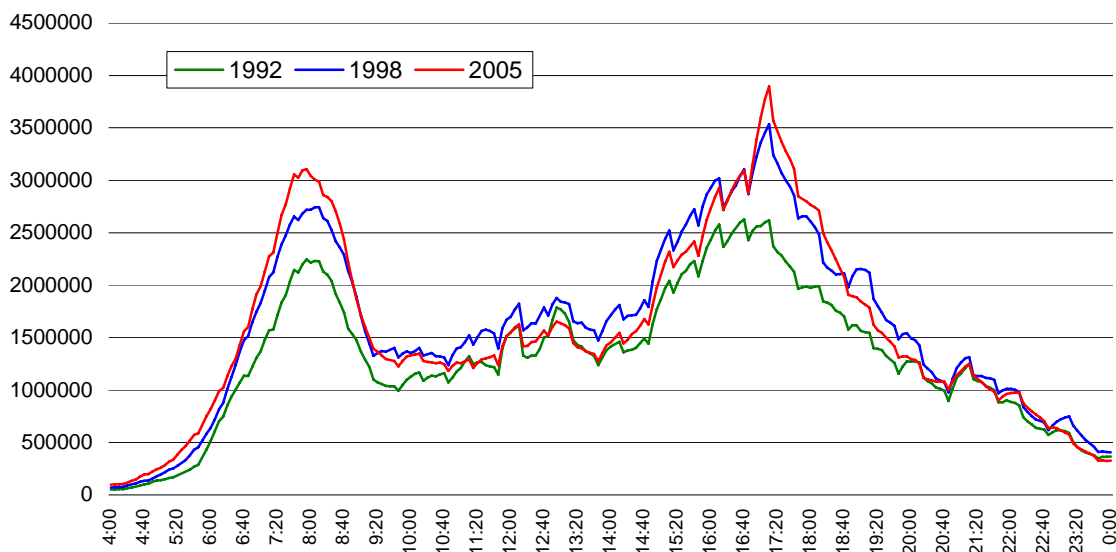
l'enquête peuvent être utilisées pour calculer le nombre estimatif de personnes qui sont sur la route à divers moments de la journée.

Reflétant la hausse de la population totale et croissance de l'emploi entre 1992 et 2005, la graphique 4 montre que le nombre de personnes qui se déplacent simultanément (peu importe le moyen de transport) a augmenté significativement depuis 1992 et ce, à la plupart des moments de la journée. Les écarts entre 1992 et 2005 durant les heures de pointe sont particulièrement marqués. Cela peut notamment s'expliquer par le fait que le taux de chômage moyen pour l'année 1992 était de 11,2 % en 1992, comparativement à seulement 6,8 % en 2005. Non seulement la population en générale a-t-elle augmenté entre 1992 et 2005, mais la population occupant un emploi (et ayant à se déplacer à l'heure de pointe) a fait un bond important entre les deux années.

Il existe aussi des différences entre 2005 et 1998, mais celles-ci sont surtout observables pour les heures de pointe. On note finalement que c'est entre 17:00 et 17:10 qu'est atteint le sommet du nombre de personnes âgées de 15 ans et plus se déplaçant simultanément.

Graphique 4.

Variation du nombre estimatif de personnes qui se déplacent, selon l'heure de la journée, 1992, 1998 et 2005



Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 1992, 1998 et 2005.

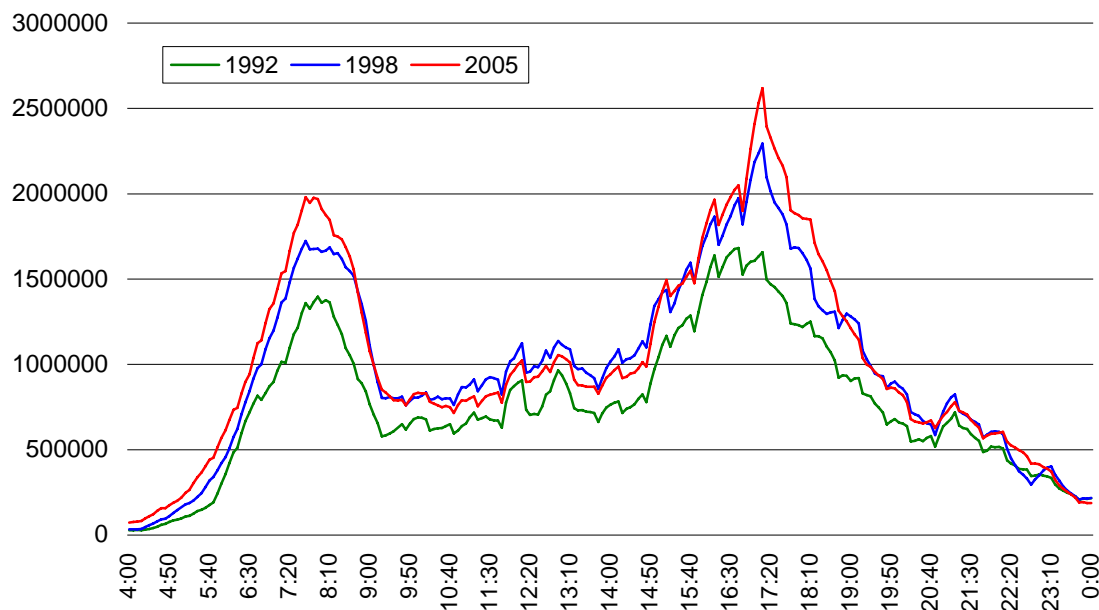
Les données présentées dans les graphiques sont des moyennes mobiles pour des périodes de 10 minutes. Cette méthode permet de mieux visualiser l'évolution du nombre de personnes sur les routes à différents moments de la journée. Elle permet aussi d'atténuer la tendance qu'ont les répondants de l'enquête à rapporter que l'heure à laquelle ils ont débuté ou terminé leur déplacement est un multiple de 10 (e.g. 8:00, 8:10, etc.).

Si la majorité des personnes (travailleurs comme non travailleurs) se déplaçant aux heures de pointes le faisait en transport public, à pied ou à bicyclette, l'impact sur le niveau global de congestion serait probablement moindre. Des études ont en effet démontré que l'automobile privée est le mode de transport qui contribue le plus à la congestion routière (Downs, 2005). Les données de l'enquête sur l'emploi du temps montrent cependant que le nombre de personnes se déplaçant sur les routes en tant que conducteurs a aussi augmenté

significativement depuis 1992 (et ce à toutes heures de la journée). Entre 1998 et 2005, l'augmentation du nombre total de conducteurs se déplaçant sur les routes au même moment s'est surtout fait ressentir durant la période de pointe du matin (Graphique 5).

Graphique 5.

Variation du nombre estimatif de conducteurs sur les routes selon l'heure de la journée, 1992, 1998 et 2005



Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 1992, 1998 et 2005.

Malgré les apparences, il serait cependant difficile ici d'identifier la principale cause de la hausse des durées moyennes de déplacement observées entre 1992 et 2005. Trop de facteurs sont inconnus, entre autre l'évolution réelle du niveau de congestion dans toutes les régions du Canada, la progression du nombre d'accidents et d'événements non récurrents qui occasionnent la congestion routière ou certains facteurs spécifiques à certaines régions métropolitaines. Il est néanmoins réaliste de penser que la combinaison de la légère augmentation des distances parcourues et de la hausse significative du nombre de personnes présentes sur les routes au même moment, peuvent avoir eu un rôle à jouer dans la progression de la durée moyenne des déplacements des travailleurs.

Dans la prochaine section on compare, en se concentrant uniquement sur les données de l'enquête sur l'emploi du temps de 2005, l'importance relative des différents facteurs qui sont associés à une hausse ou une diminution des durées de déplacements.

Partie 2 : Les facteurs associés à une plus ou moins longue durée de déplacement

Comme le montre le tableau A-1 présenté en annexe, la durée moyenne de l'aller-retour des travailleurs varie considérablement selon la distance du lieu de travail, le mode de transport utilisé, la région métropolitaine de résidence et ainsi de suite. Par exemple en 2005, la durée moyenne d'un aller-retour entre la maison et le travail des travailleurs qui résidaient entre 1 et 4

kilomètres de leur lieu de travail était de 33 minutes, comparativement à 85 minutes pour ceux qui résidaient à une distance incluse entre 30 et 34 kilomètres⁶.

Tous les facteurs présentés dans ce tableau interagissent cependant entre eux et exercent, indépendamment les uns des autres, une influence sur la durée totale de l'aller-retour des travailleurs. Par exemple, un travailleur qui demeure à 25 kilomètres de son lieu de travail ne mettra probablement pas le même temps pour s'y rendre s'il vit dans une grande ville comme Toronto et utilise le transport en commun que s'il vit dans un milieu rural où la congestion est inexistante et utilise sa voiture. Afin de déterminer quel est l'impact indépendant de ces différents facteurs sur les durées de déplacement, une analyse statistique plus poussée, qui tient compte simultanément de tous ces facteurs, est nécessaire.

Cette analyse statistique montre que la situation la plus favorable du point de vue du temps de déplacement entre la maison et le lieu de travail est celle des travailleurs qui vivent dans une région urbaine de moins de 50 000 habitants, qui demeurent à moins de 5 kilomètre de leur lieu de travail, qui font la navette en automobile, qui n'ont pas d'enfant(s) à reconduire et qui se rendent directement au travail, sans faire d'arrêts (tableau 3). En moyenne ces travailleurs prendront seulement 14 minutes pour faire l'aller-retour entre leur maison et leur lieu travail (un jour de semaine)⁷.

De façon peu surprenante, plus la distance entre la maison et le lieu de travail augmente, plus la durée moyenne du temps de l'aller-retour augmente. Par exemple, comparativement aux travailleurs qui résident à moins de 5 kilomètres de leur lieu de travail, la durée prédite de l'aller-retour augmente de 25 minutes pour ceux qui demeurent de 15 à 19 kilomètres de leur lieu de travail, de 48 minutes pour ceux qui demeurent de 30 à 34 kilomètres, et ainsi de suite. Ainsi, la durée prédite de l'aller-retour d'un travailleur qui présente toutes les caractéristique de la personne de référence mais qui vit à 60 kilomètres ou plus de son lieu de travail sera de 112 minutes⁸.

Un des facteurs qui exerce l'influence la plus considérable sur le temps moyen de déplacement, mis à part la distance entre la maison et le lieu de travail, est le mode de transport utilisé. Toutes choses étant égales, les navetteurs qui utilisent le transport en commun pour se rendre au travail (sans automobile) passent en moyenne 41 minutes de plus à se déplacer quotidiennement que ceux qui utilisent l'automobile. Et parmi ceux qui utilisent à la fois le transport en commun et l'automobile, la durée prédite des déplacements est aussi de 41 minutes comparativement à ceux qui utilisent uniquement l'automobile (et ce à distance égale de la résidence du lieu de travail)⁹.

Cet écart de durées entre le transport en commun et le transport privé a été illustré dans plusieurs études portant sur des villes spécifiques (e.g. Vandersmissen, Villeneuve et Thériault,

6. Seules les personnes qui demeurent à 1 kilomètre de leur lieu de travail ou plus sont incluses dans cette analyse. En effet, on peut difficilement parler d'une navette entre la maison et le lieu de travail lorsque les deux lieux concordent (ou qu'ils sont très rapprochés). Dans les sections précédentes, ces travailleurs sont inclus dans toutes les estimations parce que l'information sur la distance du lieu de travail n'a pas été recueillie en 1992 et en 1998. Cela explique les légères différences entre certains chiffres présentés dans le tableau en annexe et ceux présentés dans la première section du texte.

7. Il s'agit de la situation de la personne de référence pour tous les facteurs (ou variables) inclus dans l'analyse statistique.

8. Pour obtenir ce résultat, il suffit d'additionner à la durée de la personne de référence (14 minutes) la durée associée à la caractéristique d'intérêt, ici le fait de demeurer à 60 kilomètres ou plus de son lieu de travail (+98 minutes). On peut procéder de même pour interpréter toutes les autres caractéristiques d'intérêt dans ce tableau.

9. Ces résultats sont bien entendus basés sur des moyennes. Certains utilisateurs qui demeurent plus près de leur lieu de travail et qui font la navette en métro ou en transport en commun mettront autant ou moins de temps que les automobilistes pour s'y rendre. Cependant, l'analyse montre clairement qu'en maintenant constant les principaux facteurs associés au temps de déplacement, le seul fait d'utiliser le transport en commun entraîne une augmentation significative de la durée de déplacement moyenne.

2003). La présente recherche montre que les Canadiens qui utilisent leur voiture pour se rendre et revenir du travail, s'ils contribuent plus que les utilisateurs du transport public à la quantité de gaz à effets de serre émis par le secteur du transport (Kenworthy, 2003), demeurent néanmoins nettement avantagés au point de vue de la durée de leurs déplacements.

Demeurer dans une grande ville implique de plus longues durées de déplacement pour les travailleurs

La durée moyenne de l'aller-retour des travailleurs qui résident dans les plus grandes villes est en moyenne plus longue que celle des travailleurs qui résident dans les plus petits milieux (voir tableau en annexe pour les détails). Par exemple, la durée moyenne des déplacements des travailleurs qui résident à Toronto est de 37 minutes plus longue que la durée des déplacements des travailleurs qui demeurent dans des milieux urbains dont la taille est inférieure à 50 000 habitants (80 versus 43 minutes).

Même s'il y a certaines exceptions, entre autre pour les résidents d'Oshawa dont la durée moyenne de la navette est de 111 minutes, les durées de déplacements sont généralement moins longues pour les résidents des régions urbaines de moins grande taille. Par exemple, dans les régions urbaines ayant une population se situant entre 100 000 et 150 000, la durée moyenne de l'aller-retour était de 56 minutes en 2005 (comparativement à une moyenne de 63 minutes pour l'ensemble du pays).

Dans les zones d'influence métropolitaines fortes (ZIM), la durée de déplacement moyenne est similaire à celle observée dans les régions urbaines de grande taille (65 minutes). Cela peut s'expliquer par le fait que les ZIM fortes regroupent les municipalités qui ne font pas partie intégrante des régions métropolitaines de recensement (RMR) ou des agglomérations de recensement (AR), mais dont une proportion significative des travailleurs y habitant font la navette en direction d'une RMR ou d'une AR (de 30 à 49 % d'entre eux). Dans des villes en expansion comme Calgary ou Edmonton, les résidents de certaines municipalités ne faisant pas encore partie de la région métropolitaine de recensement peuvent être inclus dans cette catégorie.

Les différences de durées moyennes de déplacement entre régions de résidence persistent-elles lorsque l'on maintient constant les facteurs qui différencient les résidents des grandes villes de ceux des milieux ruraux et des petites villes? La question se pose puisque les travailleurs qui habitent les grandes régions urbaines doivent en moyenne parcourir de plus longues distances pour se rendre au travail et sont plus nombreux à faire la navette en transport en commun (deux facteurs favorisant des navettes plus longues). En effet selon le recensement de 2001, la distance médiane parcourue était plus élevée dans les plus grandes régions métropolitaines : 9,2 km à Toronto, 7,9 km à Montréal et 7,6 kilomètres à Vancouver (comparativement à 7,2 km pour l'ensemble du pays). Par ailleurs, les données de l'enquête sur l'emploi du temps de 2005 montrent que le pourcentage de travailleurs faisant l'aller-retour entre la maison et leur lieu de travail en transport public (en tout ou en partie) était de 21 % dans les six plus grandes régions métropolitaines du pays, comparativement à seulement 2 % des personnes vivant en dehors d'une région urbaine.

Les résultats de l'analyse montrent qu'à distance égale du lieu de travail, à mode de transport identique et ainsi de suite, le simple fait de demeurer dans une grande ville comme Toronto, Montréal ou Vancouver augmente significativement le temps de déplacement prédit (des augmentations respectives de 20 minutes pour Toronto et de 17 minutes pour Montréal et Vancouver).

Les travailleurs de Calgary, qui doivent allouer 15 minutes de plus que ceux des régions urbaines de moins de 50 000 habitants pour faire l'aller-retour entre la maison et leur lieu de travail, sont particulièrement pénalisés compte tenu de la taille de la ville. Cela peut possiblement s'expliquer par le fait que cette ville présente deux des plus importantes caractéristiques associées à la hausse de la congestion dans une région urbaine, soit une forte croissance démographique et économique (Downs 2005).

En bref, les résidents des grandes villes doivent, à distance équivalente de leur lieu de travail, consacrer plus de temps pour faire l'aller retour entre la maison et le travail. Ce temps supplémentaire que les résidents des grands centres doivent consacrer aux déplacements peut être considéré comme une approximation du coût (en minutes) résultant de la congestion et/ou du plus faible degré d'accessibilité aux pôles d'emplois.

Reconduire ses enfants et faire des courses en se rendant au travail

Certaines études montrent que le fait d'avoir de jeunes enfants est associé à une plus longue durée de navettage (e.g. Vandermissen, Villeneuve et Thériault, 2003). On pourrait supposer que cela est vrai, mais seulement dans la mesure où ces enfants accompagnent le travailleur lors de sa navette entre la maison et le lieu de travail (plutôt que de demeurer à la maison avec l'autre parent, ce qui ne saurait affecter la durée des déplacements). Notre analyse montre effectivement que le fait d'avoir à reconduire des enfants durant la navette entre la maison et le lieu de travail est associé à une augmentation de la durée des déplacements. En maintenant l'effet de tous les facteurs constants, le fait d'avoir à reconduire ses enfants à la garderie ou ailleurs lors des navettes en direction et en provenance du travail augmente la durée prédite de l'aller-retour de 21 minutes¹⁰.

Finalement, la durée prédite de la navette pour ceux qui arrêtent faire des courses de toutes sortes est de 18 minutes supplémentaires comparativement à ceux qui se rendent directement au travail ou à la maison.

En introduction de cette section, on a identifié la situation la plus favorable du point de vue des durées de déplacement. Quelle est celle qui est la moins favorable? L'analyse montre qu'il s'agit de la situation d'un résident d'une grande région métropolitaine comme Toronto ou Calgary, qui demeure à une grande distance de son lieu de travail, qui utilise le transport en commun pour faire l'aller-retour (en tout ou en partie), qui doit faire des courses en se rendant au travail et qui va reconduire ses enfants en cours de route vers le travail. Selon le modèle statistique, une personne présentant toutes ces caractéristiques pourraient compter passer environ 3 heures par jour (ou plus) à se déplacer entre sa maison et son lieu travail. Naturellement, très peu de Canadiens correspondent à un tel profil.

Les automobilistes et le covoiturage

Il est possible que la durée de la navette entre la maison et le lieu de travail paraisse moins longue pour les automobilistes qui font du covoiturage. Objectivement cependant, ce n'est pas le cas. En effet, une analyse statistique supplémentaire, réalisée uniquement avec le groupe des travailleurs faisant l'aller-retour entre la maison et leur lieu de travail en automobile, révèle en effet que la durée de l'aller-retour prédite est de 12 minutes supérieure pour ceux faisant du

10. Le simple fait d'avoir des enfants est faiblement corrélé à la durée des déplacements. Une analyse statistique multivariée supplémentaire, qui incluait uniquement la présence/absence d'enfants n'a en effet pas permis de découvrir un lien significatif avec la durée du déplacement (résultats non présentés).

covoiturage comparativement à ceux qui font la navette seuls (en maintenant constant, comme précédemment, l'effet de la distance, de la région de résidence et les autres facteurs inclus dans l'analyse). Il est possible que ces travailleurs aient à emprunter un chemin moins direct pour se rendre au travail, et que cela explique cette légère augmentation de la durée de la navette.

Conclusion

Pour bon nombre de Canadiens, il semble que le temps qu'ils prennent pour se rendre et pour revenir du travail est toujours à la hausse. Les résultats de cette étude illustrent que dans plusieurs cas, cette évaluation subjective est fondée. En moyenne, la durée de l'aller-retour entre la maison et le lieu de travail était de 9 minutes plus longue en 2005 qu'elle ne l'était en 1992. La hausse des durées est observable à la fois pour les travailleurs qui se déplacent en transport en commun et pour ceux qui utilisent un véhicule privé. Les durées sont aussi en moyenne plus longues pour ceux qui vivent dans des grandes villes et pour ceux qui résident dans de plus petits milieux.

L'étude met par ailleurs en lumière un fait important, qui est probablement déjà pressenti par plusieurs travailleurs : malgré les problèmes de congestion, il est dans la plupart des cas plus rapide d'utiliser la voiture ou un véhicule privé pour se rendre au travail que d'utiliser les transports en commun. Ce constat est important pour plusieurs raisons.

Depuis plusieurs années, on tente de déterminer quels facteurs favoriseraient l'augmentation de l'utilisation des transports en commun et une diminution de la dépendance à l'automobile. Certains chercheurs soutiennent que lorsque le transport public n'est pas très avantageux du point de vue des durées de déplacement et du niveau de confort, il appert peu probable que son niveau de popularité augmente (Kenworthy, 2003). Au contraire, plusieurs utilisateurs du transport en commun seraient plutôt portés à changer leur mode de transport pour l'automobile dès qu'ils en auraient la possibilité (constatant les avantages de ce moyen de transport du point de vue de la flexibilité et de la rapidité).

Les résultats de la présente étude ne permettent pas d'évaluer le niveau de confort relatif de l'automobile par rapport celui du transport privé. Ils montrent cependant que les durées moyennes des déplacements augmentent à la fois pour les automobilistes et pour les utilisateurs du transport en commun. Surtout, l'étude montre que l'écart entre les deux modes du point de vue des durées de déplacements demeure très important. Il est donc peu surprenant, et ce malgré les hausses du coût du carburant et l'augmentation des préoccupations environnementales, que la plupart des travailleurs continuent majoritairement d'utiliser leur automobile pour se rendre au travail.

Tableau 1. Le temps moyen des déplacements pour faire l'aller-retour entre la maison et le lieu de travail augmente

	1992	1998	2005
		Minutes	
Canada total	54	59	63
Régions			
Atlantique	39	50	51
Québec	52	57	63
Ontario	59	63	68
Prairies	45	53	57
CB	59	61	60
Régions métropolitaines de recensement			
Toronto	68	76	79
Montréal	62	65	76
Vancouver	70	68	67
Ottawa-Gatineau	57	62	65
Calgary	52	64	66
Edmonton	50	58	62
Autre RMR/AR	44	50	53
Non RMR/Rural	44	50	54

Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 2005.

Tableau 2. Durée de l'aller-retour entre la maison et le travail selon la région, 1992, 1998 et 2005

	1992	1998	2005
		%	
Atlantique			
Moins de 30 minutes	45	30	30
30 à 59 minutes	33	39	35
60 à 89 minutes	13	18	21
90 minutes et plus	8	13	14
Québec			
Moins de 30 minutes	29	28	23
30 à 59 minutes	36	30	30
60 à 89 minutes	19	22	21
90 minutes et plus	15	20	27
Ontario			
Moins de 30 minutes	24	23	19
30 à 59 minutes	34	28	28
60 à 89 minutes	21	24	25
90 minutes et plus	21	25	28
Prairies			
Moins de 30 minutes	27	28	23
30 à 59 minutes	44	33	33
60 à 89 minutes	19	23	24
90 minutes et plus	10	17	20
Colombie-Britannique			
Moins de 30 minutes	25	20	22
30 à 59 minutes	30	32	32
60 à 89 minutes	24	25	25
90 minutes et plus	21	24	21

Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 1992, 1998 et 2005.

Tableau 3. Augmentation de durées de déplacements prédites selon différents facteurs

	Augmentation de la durée prédite de l'aller-retour
Durée prédite pour personne de référence	14 minutes
Distance du lieu de travail	
1 à 4 kilomètres	référence
5 à 9 kilomètres	+ 7 minutes
10 à 14 kilomètres	+ 16 minutes
15 à 19 kilomètres	+ 25 minutes
20 à 24 kilomètres	+ 35 minutes
25 à 29 kilomètres	+ 38 minutes
30 à 34 kilomètres	+ 48 minutes
35 à 39 kilomètres	+ 56 minutes
40 à 49 kilomètres	+ 62 minutes
50 à 59 kilomètres	+ 64 minutes
60 kilomètres et plus	+ 98 minutes
Mode de transport pour se rendre au travail¹	
Automobile	référence
Transport public (sans automobile)	+ 41 minutes
Bimodal (public et automobile)	+ 41 minutes
Marche	n.s. ²
Bicyclette	+ 16 minutes
Autre	n.s.
Région de résidence	
Toronto	+ 20 minutes
Montréal	+ 17 minutes
Vancouver	+ 17 minutes
Ottawa-Gatineau	+ 10 minutes
Calgary	+ 15 minutes
Edmonton	+ 11 minutes
Québec	+ 10 minutes
Winnipeg	+ 11 minutes
Hamilton	+ 13 minutes
London	+ 12 minutes
Kitchener	+ 12 minutes
St. Catharines - Niagara	n.s.
Halifax	+ 14 minutes
Victoria	+ 16 minutes
Windsor	+ 11 minutes
Oshawa	+ 29 minutes
Saskatoon	n.s.
Regina	n.s.
St. John's	n.s.
Greater Sudbury	n.s.

Tableau 3. Augmentation de durées de déplacements prédites selon différents facteurs

	Augmentation de la durée prédite de l'aller-retour
Chicoutimi	n.s.
Sherbrooke	n.s.
Régions urbaines de 100 000 à 150 000	+ 8 minutes
Région urbaine de 50 000 à 99 999	n.s.
Régions urbaines de 49 999 et moins	référence
ZIM forte	n.s.
Rural (ZIM modérée, faible ou sans influence)	n.s.
Présence ou absence d'arrêt(s) durant la navette	
Non	référence
Oui	+ 18 minutes
Transporte des enfants (garderie ou autre)	
Non	référence
Oui	+ 21 minutes
R2 ajusté	0.47

1. Le mode de transport est celui qui est utilisé pour la plus longue partie de la navette (en minutes).

2. Valeur présentant une différence qui n'est pas statistiquement significative par rapport à celle du groupe de référence, basée sur un niveau de confiance de 95 %.

Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 2005.

Tableau A1. Durée moyenne de l'aller retour entre la résidence et le lieu de travail pour les travailleurs demeurant à 1 kilomètre ou plus de leur lieu de travail, 2005

	Durée moyenne de l'aller-retour (en minutes)	Différence vis-à-vis la catégorie de référence
Distance du lieu de travail		
<i>1 à 4 kilomètres (référence)</i>	33	référence
5 à 9 kilomètres	42	+ 9 minutes
10 à 14 kilomètres	53	+ 20 minutes
15 à 19 kilomètres	60	+ 28 minutes
20 à 24 kilomètres	73	+ 40 minutes
25 à 29 kilomètres	75	+ 43 minutes
30 à 34 kilomètres	85	+ 52 minutes
35 à 39 kilomètres	96	+ 64 minutes
40 à 49 kilomètres	97	+ 65 minutes
50 à 59 kilomètres	101	+ 69 minutes
60 kilomètres et plus	132	+ 100 minutes
Mode de transport pour se rendre au travail¹		
<i>Automobile (référence)</i>	59	référence
Transport public (sans automobile)	105	+ 46 minutes
Bimodal (public et automobile)	115	+ 56 minutes
Marche	42	- 17 minutes
Bicyclette	58	n.s. ²
Autres	41	-18 minutes
Région de résidence		
Toronto	80	+ 37 minutes
Montréal	76	+ 33 minutes
Vancouver	67	+ 24 minutes
Ottawa-Gatineau	66	+ 23 minutes
Calgary	67	+ 24 minutes
Edmonton	63	+ 20 minutes
Québec	57	+ 14 minutes
Winnipeg	61	+ 18 minutes
Hamilton	65	+ 22 minutes
London	55	+ 12 minutes
Kitchener	61	+ 18 minutes
St. Catharines - Niagara	50	n.s.
Halifax	65	+ 22 minutes
Victoria	59	+ 16 minutes
Windsor	58	+ 15 minutes
Oshawa	111	+ 68 minutes
Saskatoon	47	n.s.
Regina	48	n.s.
St. John's	47	n.s.
Greater Sudbury	40	n.s.

Tableau A1. Durée moyenne de l'aller retour entre la résidence et le lieu de travail pour les travailleurs demeurant à 1 kilomètre ou plus de leur lieu de travail, 2005

	Durée moyenne de l'aller-retour (en minutes)	Différence vis-à-vis la catégorie de référence
Chicoutimi	33	- 10 minutes
Sherbrooke	64	+ 21 minutes
Régions urbaines de 100 000 à 150 000	56	+ 13 minutes
Région urbaine de 50 000 à 99 999	46	+ 3 minutes
<i>Régions urbaines de 49,999 et moins</i>	43	référence
ZIM forte	65	+ 22 minutes
Rural (ZIM modérée, faible ou sans influence)	51	+ 8 minutes
Présence ou absence d'arrêt(s) durant la navette		
Non	59	référence
Oui	75	+ 16 minutes
Transporte des enfants (garderie ou autre)		
Non	62	référence
Oui	82	+ 20 minutes
Fait du covoiturage (automobilistes seulement)		
Non	54	référence
Oui	72	+ 18 minutes

1. Le mode de transport est celui qui est utilisé pour la plus longue partie de la navette (en minutes).

2. Valeur présentant une différence qui n'est pas statistiquement significative par rapport à celle du groupe de référence, basée sur un niveau de confiance de 95 %.

Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 2005.

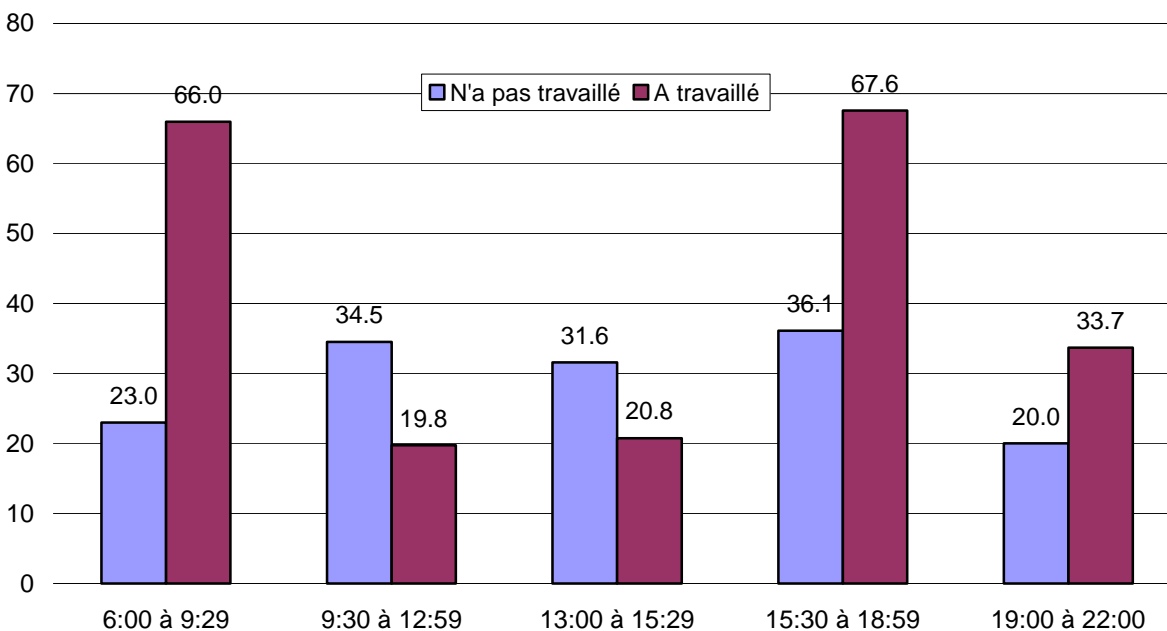
Méthodologie et concepts de l'étude

Les estimations relatives à l'emploi du temps présentées dans ce rapport sont fondées sur les données contenues dans la partie du journal quotidien de l'emploi du temps de cette enquête. Ce journal fait état, en détail, du temps consacré à toutes les activités auxquelles les répondants ont participé au cours de la journée désignée. Les données pouvaient être recueillies au cours des deux jours suivant la journée désignée. En outre, des données ont été recueillies sur les lieux où ces activités se sont déroulées (p. ex. à la maison, au travail, etc.) ainsi qu'au sujet des personnes qui se trouvaient avec le répondant (p. ex.: conjoint, enfants, famille, amis.).

La population visée par l'enquête comprend toutes les personnes de 15 ans et plus, à l'exception des pensionnaires d'établissements institutionnels et des habitants du Yukon, du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest. Tous les répondants de l'enquête ont été contactés et interviewés par téléphone à ligne terrestre (non par téléphone cellulaire) entre janvier à décembre 2005. Au cours de cette période, quelque 19 600 personnes ont été interviewées avec succès, ce qui correspond à un taux de réponse de 59 %.

Dans le présent article, on s'intéresse uniquement aux durées de déplacements des travailleurs qui font l'aller-retour entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail durant les jours de semaine. Plusieurs personnes qui n'occupent pas un emploi se déplacent également durant les heures de pointe (Clark, 2000), soit les moments durant lesquels les problèmes de congestion se font le plus ressentir. On s'intéresse cependant uniquement aux déplacements des travailleurs parce que ce sont ces derniers qui sont les plus susceptibles de contribuer à la congestion routière. Les données de l'enquête sur l'emploi du temps de 2005 montrent par exemple que les matins des jours de semaine, environ les deux tiers des personnes (66 %) occupant un emploi font au moins un déplacement en automobile durant la période de pointe (entre 6:00 et 9:29). Cette proportion est presque trois fois plus élevée que la proportion des personnes n'occupant pas un emploi et faisant un déplacement en automobile à cette heure de la journée (23 %). On observe un écart similaire, quoique de moins grand ampleur, pour l'heure de pointe de l'après-midi.

Proportion qui ont fait un déplacement en automobile un jour de semaine, selon l'heure de la journée et le statut d'emploi, 2005



Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 2005..

Les durées de déplacements présentées dans cette étude incluent le temps pris pour se rendre au travail et celui pour en revenir. Les durées des déplacements (en voiture, en transport en commun, à pied, etc.) qui sont consacrés aux courses ou à d'autres fins, lors de la navette entre la maison et le lieu de travail, sont aussi comptabilisées comme temps de déplacement. Cependant, les périodes de temps consacrées à d'autres activités ne sont pas incluses dans les durées totales de déplacement. Par exemple, une personne qui quitte la maison, se déplace durant 20 minutes pour aller reconduire son enfant à la garderie, puis discute pendant 15 minutes avec d'autres parents à la garderie, et refait un autre 20 minutes de route pour se rendre au travail aura une navette d'une durée de 40 minutes pour le matin (à laquelle on ajoutera celle du soir pour obtenir le total).

On exclut aussi les durées des navettes entre la maison et le lieu de travail qui peuvent avoir eu lieu durant la journée. Par exemple, le temps mis pour aller dîner à la maison n'est pas ajouté au total.

Sont par ailleurs exclus de cette étude les travailleurs auxquels on a demandé de fournir des informations pour un jour de fin de semaine (leur journée de référence dans l'enquête sur l'emploi du temps), ceux qui ont fait une seule navette entre la maison et leur lieu de travail (ou vice-versa) dans la journée de référence et ceux qui ont rapporté avoir fait la navette entre un lieu autre que leur domicile habituel (un hôtel, la maison d'une autre personne, etc.) et leur lieu de travail. Finalement, quelques répondants dont la durée totale des déplacements dépassait 5 heures dans la journée de référence ont été exclus. Bien que ces répondants représentaient seulement 0,2 % des travailleurs en 2005, leur influence sur les moyennes rapportées et sur l'analyse de régression peut être considérable. Inclure ou exclure ces travailleurs dans l'étude ne modifie cependant pas les conclusions générales de l'analyse.

En bref, un minimum et un maximum de deux navettes sont comptabilisées par travailleur : la durée de la première navette entre la maison et le travail (ou entre le travail et la maison pour les personnes qui travaillaient de nuit) et la durée de la dernière navette entre le travail et la maison (ou vice-versa).

Références

- Clark, Warren. 2000. « Rapport de circulation » *Tendances sociales canadiennes* (Statistique Canada, 11-008-XWF au Catalogue) : 19-25.
- Downs, Anthony. 2005. *Still stuck in traffic – Coping with peak-hour traffic congestion* Washington, Brookings Institution Press.
- Gourvil, L. et F. Joubert. 2004. *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal*, Ministère des transports du Québec.
- Heiz, Andrew et Sébastien LaRoche-Côté. 2005. *Le travail et le navettage dans les régions métropolitaines de recensement, 1996 à 2001* Série Tendances et conditions dans les régions métropolitaines (Statistique Canada : No 89-613-MIF au catalogue) Ottawa : Statistique Canada.
- Ingram, Gregory K. 1998. "Patterns of Metropolitan Development: What Have We Learned" *Urban Studies* 35: 1019-1035.
- Kenworthy, J.R. 2003. "Transport Energy Use and Greenhouse Gases in Urban Passenger Transport Systems: A Study of 84 Global Cities" *Third Conference of the Regional Government Network for Sustainable Development*, September 17-19 2003.
- Levinson, David M. 1998. "Accessibility and the journey to work" *Journal of Transport Geography* 6:11-21.
- Luk, James Y.K. 2003 "Reducing Car Travel in Australian Cities: Review Report" *Journal of Urban Planning and Development* 129: 84-96.
- Newman P. et Kenworthy, J.R. 1999. *Sustainability and Cities: Overcoming automobile dependence*, Island Press, Washington, D.C.
- Ressources naturelles Canada/GIMVEC. 1999. *Incidence de la congestion routière sur les émissions de CO2 au Canada – Rapport final*. Gouvernement du Canada.
- Statistique Canada. 2003. *Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils? Recensement de 2001*. Statistique Canada, No 96F0030XIF2001010 au Catalogue.
- Transports Canada. 2006. *Le coût de la congestion urbaine au Canada*. Gouvernement du Canada.
- Vandermissen, Marie-Hélène, Paul Villeneuve et Marius Thériault. 2003. « Analysing Changes in Urban Form and Commuting Time » *The Professional Geographer* 55: 446-463.