

Article

Se rendre au travail : résultats de l'Enquête sociale générale de 2010

par Martin Turcotte

24 août 2011



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada 

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

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

Se rendre au travail : résultats de l'Enquête sociale générale de 2010

par Martin Turcotte

Introduction

Pour bon nombre de travailleurs, se déplacer pour se rendre au travail est un geste routinier causant peu de tracas. Pour d'autres, cependant, ces déplacements sont synonymes de perte de temps, de stress et de frustration. C'est particulièrement le cas de ceux dont les trajets s'éternisent et sont ralentis par la congestion routière.

En plus d'irriter certains travailleurs, les ralentissements de la circulation et l'incapacité du réseau routier à contenir la demande constituent un enjeu considérable. Outre le ralentissement des livraisons et la baisse de productivité des entreprises, la congestion routière contribue au smog urbain et à la pollution, compromettant ainsi la qualité de l'environnement et la santé publique.

Dans le présent article, on s'intéresse à différentes dimensions des déplacements entre le domicile et le travail. Dans la première partie, on présente des renseignements sur la durée des déplacements et la fréquence à laquelle les travailleurs se retrouvent pris dans la circulation. On compare notamment la durée des déplacements dans les principales régions métropolitaines en fonction du mode de transport utilisé. Dans la deuxième partie, on s'intéresse aux perceptions des travailleurs quant au temps qu'ils consacrent au

navettage. En sont-ils satisfaits ou non? Auparavant, il était impossible de répondre à cette question. Les nouvelles données de l'Enquête sociale générale (ESG) permettent de palier cette lacune.

Dans la troisième partie, on s'intéresse aux perceptions des automobilistes face au transport en commun. En ont-ils déjà fait l'essai pour se rendre à leur lieu de travail actuel? S'agit-il d'une option pratique pour eux? Dans la quatrième partie, on établit un lien entre les caractéristiques des déplacements vers le travail (leur durée, la récurrence de la congestion routière, etc.) et certaines mesures subjectives de la qualité de vie dont le niveau de stress ressenti et la satisfaction par rapport à la conciliation travail-famille. Pour plus de renseignements, consulter « Ce qu'il faut savoir au sujet de la présente étude ».

Partie I : Les durées des déplacements selon le lieu de résidence, le mode de transport, la densité et la congestion routière

Plus l'agglomération est grande et populeuse, plus on met de temps à se rendre au travail

En 2010, les travailleurs canadiens ont consacré en moyenne 26 minutes pour se rendre au travail lors d'une

journée type (en incluant dans cette moyenne tous les modes de transport). Cette durée moyenne variait en fonction de différents facteurs, dont le type de région de résidence. En général, les temps de déplacement sont plus longs dans les grandes régions métropolitaines, où les distances à franchir par les travailleurs sont souvent plus longues et la congestion routière, plus fréquente (tableau 1).

Par exemple, la durée moyenne des déplacements entre le domicile et le lieu de travail atteignait un sommet de 30 minutes dans les six plus grandes régions métropolitaines de recensement (celles qui comptaient un million de résidents et plus), soit Toronto, Montréal, Vancouver, Ottawa–Gatineau, Calgary et Edmonton. Dans les dix régions métropolitaines de recensement (RMR) dont la taille de la population se situait entre 250 000 et moins de un million en 2006¹, la durée moyenne des déplacements était plus courte, soit de 25 minutes.

Les plus petites régions métropolitaines de recensement de moins de 250 000 résidents étaient celles où les temps de déplacement étaient les plus courts, soit de 19 minutes en moyenne. En général, ces plus petites RMR comptent plusieurs lieux de travail pouvant être facilement rejoints, entre autres parce que la congestion y est moins fréquente.

Ce qu'il faut savoir au sujet de la présente étude

Cette étude est fondée sur les données de l'Enquête sociale générale (ESG) de 2010 de Statistique Canada sur l'emploi du temps qui comportait des questions sur le sentiment de bien-être et le stress lié au manque de temps. Une section de l'enquête portait aussi sur les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail.

La présente étude porte sur les personnes dont l'activité principale, au cours de la semaine ayant précédé l'entrevue, était de travailler à un emploi rémunéré ou à leur propre compte. Les personnes qui étaient en vacances lors de cette semaine ne faisaient pas partie de l'étude. Cela correspondait à un échantillon de 6 988 répondants représentant environ 13,7 millions de travailleurs en 2010.

Définitions

Durée des déplacements : pour mesurer le temps des déplacements des travailleurs, on leur a posé la question suivante : « La semaine dernière, lors d'une journée type, combien de minutes vous a-t-il fallu pour vous rendre au travail? »

Mode de transport : trois modes de transport ont été déclarés : l'automobile ou le véhicule privé; le transport en commun; et le transport actif.

Automobilistes : cette catégorie inclut aussi bien les passagers que les conducteurs qui utilisent un véhicule privé motorisé pour se rendre au travail.

Usagers du transport en commun : cette catégorie inclut les usagers du transport en commun qui empruntent, entre autres, les tramways, les métros, les trains légers, les trains de banlieue et les traversiers.

Transport actif : cette catégorie inclut la marche et la bicyclette.

Les répondants avaient la possibilité de déclarer plus d'un mode de transport pour se rendre au travail. On considérait que les personnes ayant déclaré se déplacer en transport en commun, en combinaison avec un autre mode de transport (automobile, marche), avaient utilisé principalement le transport en commun pour se rendre au travail.

On enregistrait des durées moyennes identiques dans les agglomérations de recensement, soit les centres de population comptant entre 10 000 et 100 000 résidents.

Les durées de déplacement étaient un peu plus longues dans les milieux situés à l'extérieur des agglomérations et des régions métropolitaines de recensement (23 minutes en moyenne). Cela peut s'expliquer par le fait que certaines personnes qui résident au-delà des limites actuelles des RMR font la navette en direction de celles-ci. En plus de franchir des distances importantes, ces travailleurs peuvent subir la congestion routière s'ils se rendent dans les grands centres.

Lorsqu'on compare entre elles les six plus grandes régions métropolitaines du pays, on constate un lien positif évident entre la taille de leur population et la durée des déplacements. Parmi ces six régions, les deux plus peuplées, soit Toronto et Montréal, avaient les durées de déplacement les plus longues (33 minutes et

31 minutes, respectivement). Dans ces deux RMR, 27 % des travailleurs consacraient 45 minutes ou plus à leurs déplacements, ce qui est nettement plus élevé que dans toutes les autres RMR ou types de régions (tableau 1). Pour plus de détails sur les déplacements à Toronto, Montréal et Vancouver, voir l'encadré à ce sujet.

Se déplacer en transport en commun prend plus de temps qu'en automobile

La durée des déplacements est associée au mode de transport utilisé pour se rendre au travail. Alors que les travailleurs qui marchent ou pédalent pour se rendre au travail ont les trajets les plus courts (14 minutes en moyenne), les usagers du transport en commun y consacrent sensiblement plus de temps (44 minutes). Les automobilistes, incluant les passagers d'un véhicule, se trouvent en position moyenne. Comme une très forte majorité de travailleurs se déplacent en véhicule privé, la durée moyenne de leurs déplacements (24 minutes) est très similaire à la moyenne pour l'ensemble des travailleurs.

Il est pertinent de comparer les durées de déplacement des automobilistes à ceux des usagers du transport en commun selon la taille de la région métropolitaine. En 2010, dans les six plus grandes régions métropolitaines, les automobilistes avaient consacré en moyenne 27 minutes pour se rendre au travail et les usagers du transport en commun, 44 minutes. Dans les régions métropolitaines de taille moyenne, soit celles qui comptaient entre 250 000 et moins d'un million de résidents, l'écart entre les durées moyennes de déplacement était encore plus marqué (23 minutes pour les automobilistes et 46 minutes pour les usagers du transport en commun).

Cet écart n'est pas attribuable à la distance parcourue, puisque les usagers du transport en commun parcourent généralement des distances plus courtes. Si on compare les travailleurs des RMR de 250 000 résidents ou plus qui franchissaient moins de 5 kilomètres pour se rendre au travail, les automobilistes consacraient en

Tableau 1 Durée moyenne des déplacements pour se rendre au travail et proportion de travailleurs, selon certaines caractéristiques, 2010

	Durée des déplacements				
	Durée moyenne	Moins de 15 minutes	15 à 29 minutes	30 à 44 minutes	45 minutes et plus
	minutes		pourcentage		
Total Canada	26	30	33	19	17
Type de région de résidence					
Régions métropolitaines de recensement de 1 000 000 de résidents et plus †	30	19	33	25	23
Régions métropolitaines de recensement de 250 000 à 999 999 résidents	25*	29*	38*	18*	15*
Régions métropolitaines de recensement de moins de 250 000 résidents	19*	41*	39*	13*	7*
Agglomérations de recensement	19*	49*	31	11*	10*
Extérieur des régions métropolitaines et des agglomérations de recensement	23*	41*	29*	15*	15*
Région métropolitaine de recensement					
Toronto †	33	15	33	25	27
Montréal	31	20	27	27	27
Vancouver	30*	22*	33	25	21*
Ottawa—Gatineau	27*	15 ^E	50*	21	14 ^{E*}
Calgary	26*	21 ^E	33	29	16 ^{E*}
Edmonton	23*	27*	41	20	12 ^{E*}
Mode de transport					
Automobile/véhicule privé †	24	31	36	18	15
Transport en commun	44*	5*	21*	30*	43*
Transport actif (marche et bicyclette)	14*	57*	27*	14*	F*
Type de région et mode de transport					
Régions métropolitaines de recensement de 1 000 000 de résidents et plus					
Automobile/véhicule privé†	27	21	37	24	18
Transport en commun	44*	5 ^{E*}	20*	31*	44*
Régions métropolitaines de recensement de 250 000 à 999 999 résidents					
Automobile/véhicule privé†	23	31	40	17	12
Transport en commun	46*	F*	25 ^{E*}	29 ^{E*}	42*

† groupe de référence

* différence statistiquement significative par rapport au groupe de référence à $p < 0,05$

Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 2010.

Se rendre au travail à Toronto, Montréal et Vancouver

Il est possible, à l'aide des données de l'Enquête sociale générale, d'examiner de façon plus détaillée les durées de déplacement dans les trois plus grandes régions métropolitaines du pays, car le nombre de répondants y est suffisant.

Les durées moyennes de déplacement dans chacune de ces trois RMR suivaient la tendance générale : elles étaient plus élevées pour les usagers du transport en commun que pour les automobilistes. À Toronto et à Vancouver, les usagers du transport en commun mettaient une vingtaine de minutes de plus que les automobilistes à se rendre au travail, tandis que l'écart était beaucoup moindre dans la région de Montréal, où la différence était d'une dizaine de minutes (tableau de l'encadré).

Les RMR portent le nom de leur ville centrale mais comprennent aussi plusieurs autres municipalités, qui peuvent être considérées comme municipalités voisines, périphériques ou de banlieue. L'urbanisation de la plupart des municipalités périphériques s'est faite en fonction de l'utilisation de l'automobile alors que bon nombre de quartiers des villes de Toronto, Montréal et Vancouver sont densément peuplés et favorisent le transport actif ou le transport en commun. Ces différences du point de vue de la planification urbaine et du développement des infrastructures routières ont évidemment une incidence marquée sur les déplacements des travailleurs, en particulier sur le mode de transport utilisé pour se rendre au travail.

Dans ces trois régions, les travailleurs résidant dans la municipalité centrale étaient nettement plus susceptibles de se déplacer en transport en commun que ceux des municipalités avoisinantes. L'écart était particulièrement prononcé à Montréal, puisque 41 % des travailleurs résidant dans la Ville de Montréal se déplaçaient en transport en commun, comparativement à seulement 11 % de ceux des municipalités avoisinantes.

Du point de vue de la durée des déplacements, les écarts y étaient faibles. Dans la région de Vancouver, la durée moyenne était de 27 minutes pour les travailleurs de la ville centrale, comparativement à 31 minutes pour les travailleurs qui résidaient au sein des municipalités voisines (tableau de l'encadré). Dans la région de Montréal, les

travailleurs de la Ville de Montréal consacraient en moyenne 28 minutes pour se rendre au travail, alors que la durée moyenne des déplacements de leurs homologues des municipalités voisines, telles Laval ou Longueuil, était de 34 minutes. Finalement, dans la région de Toronto, les travailleurs résidant dans la municipalité centrale avaient des navettes de durée équivalente à celles des résidents des municipalités voisines (33 minutes).

Ces différences relativement faibles peuvent s'expliquer par le fait que bon nombre de travailleurs des municipalités périphériques n'aient pas à se rendre dans la ville centrale pour rejoindre leur lieu de travail. Avant l'essor économique des banlieues, les autres municipalités occupaient une fonction essentiellement résidentielle dans la RMR. Ce n'est plus le cas aujourd'hui, puisque de très nombreux emplois sont situés en dehors du centre-ville ou de la municipalité centrale. Selon les données du Recensement de 2006, par exemple, la croissance du nombre d'emplois était même plus rapide dans ces municipalités périphériques que dans les municipalités centrales¹.

Les travailleurs des plus grandes régions métropolitaines sont plus susceptibles de rencontrer de la congestion quotidiennement en se rendant au travail (tableau 2). Dans la RMR de Toronto, 29 % des travailleurs à temps plein étaient pris dans la congestion tous les jours de la semaine, comparativement à 26 % de leurs homologues à Montréal et à 25 % des travailleurs à temps plein à Vancouver (résultats non présentés). Dans la région métropolitaine de Montréal, les résidents de la municipalité centrale, soit ceux de la ville de Montréal, étaient relativement moins susceptibles de subir la congestion tous les jours (18 % des travailleurs à temps plein, comparativement à 29 % de ceux des municipalités voisines). Le même scénario s'observait à Vancouver, avec des proportions respectives de 17 % des travailleurs à temps plein pris dans la congestion quotidiennement pour ceux résidant dans la ville de Vancouver et de 28 % pour ceux résidant dans les municipalités avoisinantes.

1. Statistique Canada. 2007. *Habitudes de navettage et lieux de travail des Canadiens, Recensement de 2006*, produit n° 97-561 au catalogue de Statistique Canada.

Se rendre au travail à Toronto, Montréal et Vancouver (suite)

Mode de transport et temps moyen des déplacements pour se rendre au travail dans les régions métropolitaines de recensement de Toronto, Montréal et Vancouver

	Mode de transport			Durée moyenne des déplacements pour se rendre au travail		
	Toronto	Montréal	Vancouver	Toronto	Montréal	Vancouver
	pourcentage utilisant le transport en commun			minutes		
Mode de transport						
Automobile†	...	...	...	29	30	25
Transport en commun	...	...	...	49*	39*	48*
Lieu de résidence						
Municipalité centrale†	29	41	32	33	28	27
Municipalités voisines	16*	11 ^{E*}	17*	33	34*	31

† groupe de référence

* différence statistiquement significative par rapport au groupe de référence à $p < 0,05$

Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 2010.

moyenne 10 minutes pour leurs déplacements, comparativement à 26 minutes pour les usagers du transport en commun (résultats non présentés). La même conclusion s'appliquait à toutes les autres catégories de distance². Comme l'utilisation du transport en commun comporte de la marche, de l'attente et parfois de la congestion routière, il est normal que ces déplacements soient généralement plus longs. Malgré tout, l'emploi de voies réservées et de rames de métro peuvent accélérer les trajets et même les écourter par rapport aux trajets en voiture. Toutefois, si on compare les durées moyennes de déplacement des usagers du transport en commun à celles des automobilistes, les déplacements en automobile sont plus courts.

Pour ce qui est des proportions, les conclusions relatives aux temps de déplacement selon le mode de transport sont similaires. Par exemple, en 2010, parmi les travailleurs des régions métropolitaines de 250 000 résidents ou plus qui

demeuraient à 5 kilomètres ou plus de leur lieu de travail, 45 % des usagers du transport en commun consacraient 45 minutes ou plus à leurs déplacements matinaux; la proportion correspondante n'était que de 18 % pour les automobilistes (résultats non présentés).

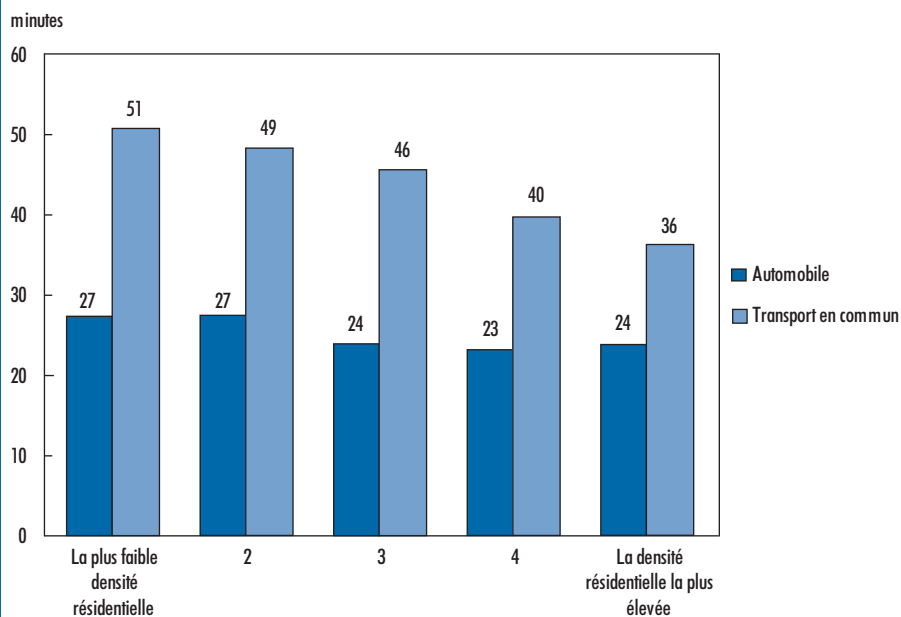
Les quartiers à faible densité résidentielle, moins propices au transport en commun

L'accès au transport en commun est fortement lié à l'aménagement urbain. En effet, il est beaucoup plus facile d'assurer une offre importante de transport en commun dans les quartiers à forte densité résidentielle, typiques des quartiers centraux des grandes villes. Dans ces quartiers, la clientèle potentielle par kilomètre carré est nettement plus élevée. Cette réalité a une incidence pour les usagers du transport en commun qui résident dans des quartiers à faible densité résidentielle. Entre autres, leurs déplacements sont plus longs parce que les distances à franchir sont plus grandes. Le fait

que la fréquence du service soit moins élevée peut aussi contribuer à augmenter les durées si des correspondances sont nécessaires et que les horaires ne concordent pas.

Si l'on considère les usagers du transport en commun qui résidaient dans les régions métropolitaines de 250 000 résidents ou plus, on constate dans quelle mesure le type de quartier faisait une différence du point de vue de la durée de leurs déplacements. Dans les quartiers présentant la plus forte densité résidentielle, typique des centres-villes, le temps moyen des déplacements des usagers du transport en commun était de 36 minutes. En comparaison, les usagers du transport en commun qui résidaient dans les quartiers à faible densité résidentielle devaient allouer en moyenne 51 minutes pour se rendre au travail. Parallèlement, les temps de déplacement des automobilistes étaient peu ou pas liés au type de quartier de résidence (graphique 1).

Graphique 1 Dans les quartiers à faible densité résidentielle, les déplacements en transport en commun sont plus longs



Note : Pour les travailleurs qui vivent dans une région métropolitaine de 250 000 résidents ou plus.
Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 2010.

La congestion routière prolonge les trajets et touche plusieurs travailleurs

Pour la première fois en 2010, dans le cadre de l'Enquête sociale générale, on a demandé aux travailleurs si la congestion routière était récurrente, occasionnelle ou inexistante dans leur navette quotidienne vers leur lieu de travail. L'analyse suivante porte uniquement sur les travailleurs à temps plein puisqu'on interrogeait les répondants sur la fréquence de la congestion au cours d'une semaine complète.

En 2010, près de 20 % des travailleurs à temps plein ont indiqué qu'ils subissaient la congestion tous les jours où ils se rendaient au travail. Un autre 8 % ont dit qu'ils étaient pris dans la congestion trois ou quatre fois par semaine. Cela étant dit, une majorité de travailleurs (51 %) ont déclaré qu'ils n'étaient jamais pris dans les bouchons de circulation en se rendant au travail (tableau 2).

Naturellement, les problèmes de congestion étaient plus fréquents pour les automobilistes des régions

métropolitaines de plus grande taille. Ainsi dans les plus grandes régions métropolitaines, environ 30 % des automobilistes travaillant à temps plein étaient pris dans la congestion tous les jours de travail. En comparaison, c'était le cas de seulement 8 % des travailleurs qui résidaient hors des régions métropolitaines et des agglomérations de recensement.

Les usagers du transport en commun n'étaient pas à l'abri des problèmes de congestion (graphique 2). Cela s'explique notamment par le fait que plusieurs autobus circulent sur les mêmes voies que les automobilistes et que certains travailleurs se rendent à un stationnement incitatif en voiture avant de prendre le transport en commun. En 2010, dans les six plus grandes régions métropolitaines, 53 % des usagers du transport en commun étaient pris dans la congestion au moins un jour par semaine comparativement à 67 % des automobilistes. La fréquence à laquelle ils étaient pris dans

la congestion était cependant moindre que celle rapportée par les automobilistes (22 % des usagers du transport en commun étaient pris dans la circulation au moins 3 jours par semaine, par rapport à 41 % des automobilistes). Il est toutefois impossible de distinguer les usagers du métro de ceux de l'autobus.

De façon peu surprenante, les automobilistes des grandes régions métropolitaines qui étaient fréquemment pris dans la congestion consacraient plus de temps en moyenne pour se rendre au travail (graphique 3). L'impact de la congestion était particulièrement important chez ceux qui parcouraient plus de 25 kilomètres; alors que ceux qui n'étaient jamais pris dans la congestion consacraient en moyenne 36 minutes pour se rendre au travail, cette durée était de 51 minutes pour ceux qui étaient pris dans la congestion au moins trois jours par semaine.

Partie 2 : Perceptions des travailleurs quant au temps passé à se déplacer

La plupart des travailleurs sont satisfaits de la durée de leurs déplacements

Certaines personnes peuvent considérer acceptable d'avoir à consacrer 45 minutes ou même plus pour se rendre au travail alors que pour d'autres, cette durée peut être difficile à tolérer. Dans quelle mesure les travailleurs sont-ils satisfaits de la durée de leurs déplacements?

De façon générale, le niveau de satisfaction par rapport à la durée des déplacements était élevé : 39 % se disaient très satisfaits de la durée de leurs déplacements en direction du travail et un autre 46 % s'en disaient satisfaits. Cela ne laissait que 15 % de travailleurs insatisfaits du temps requis pour se rendre au travail. Cette proportion de travailleurs insatisfaits atteignait un sommet dans les régions métropolitaines de recensement de un million de résidents et plus (20 %). À l'extérieur de ces régions métropolitaines, la proportion de

Tableau 2 Fréquence de la congestion routière selon le lieu de résidence et le mode de transport, travailleurs à temps plein, 2010

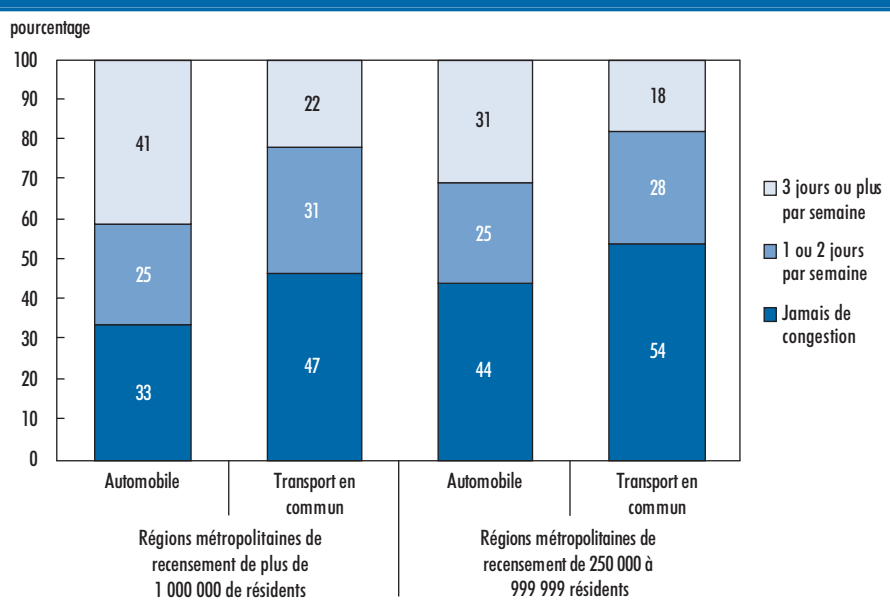
	Type de région de résidence					Extérieur des régions métropolitaines et des agglomérations de recensement
	Total	Régions métropolitaines de recensement de 1 000 000 de résidents et plus†	Régions métropolitaines de recensement de 250 000 à 999 999 résidents	Régions métropolitaines de recensement de moins de 250 000 résidents	Agglomérations de recensement	
	pourcentage					
Tous les travailleurs à temps plein	100	100	100	100	100	100
Jamais de congestion	51	38	47*	53*	67*	78*
1 ou 2 jours par semaine	22	26	25	24	15	11*
3 ou 4 jours par semaine	8	10	10	8	7*	4 ^{E*}
Tous les jours	19	26	19*	16*	11*	8*
Automobilistes (conducteurs et passagers)	100	100	100	100	100	100
Jamais de congestion	50	33	44*	52*	65*	77*
1 ou 2 jours par semaine	21	25	25	24	16*	11*
3 ou 4 jours par semaine	9	12	10	8 ^{E*}	7*	4 ^{E*}
Tous les jours	20	30	20*	16*	12*	8*

† groupe de référence

* différence statistiquement significative par rapport au groupe de référence à $p < 0,05$

Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 2010.

Graphique 2 Plusieurs utilisateurs du transport en commun sont pris dans la congestion 3 jours ou plus par semaine



Note : Pour les travailleurs à temps plein vivant dans une région métropolitaine de 250 000 résidents ou plus.
Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 2010.

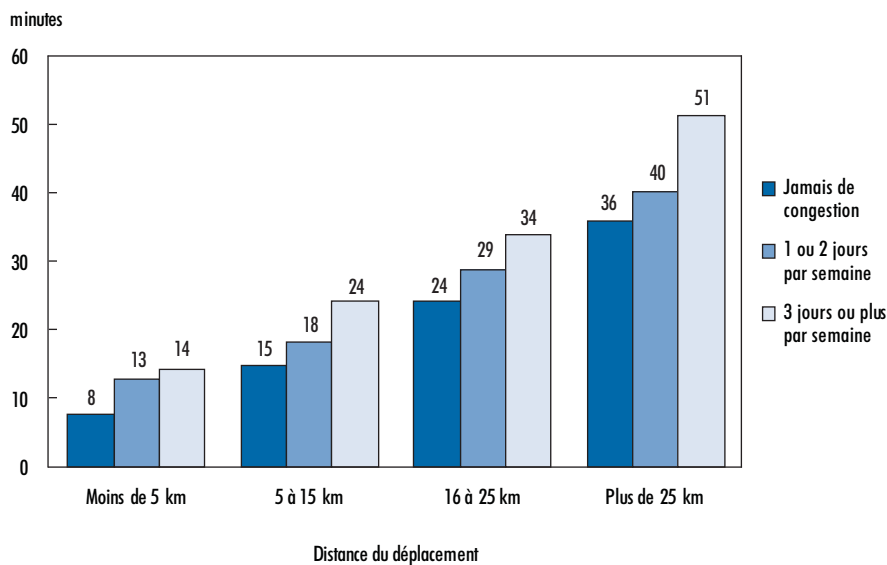
travailleurs insatisfaits variait entre 8 % et 10 % (tableau 3).

De façon peu surprenante, l'insatisfaction augmentait avec la durée des déplacements. Malgré tout, une légère majorité de ceux qui consacraient 45 minutes ou plus pour se rendre au travail se disaient tout de même satisfaits ou très satisfaits de la durée de leurs déplacements (55 %). Les personnes qui décident de résider à une grande distance de leur lieu de travail sont probablement plus susceptibles d'accepter le fait qu'elles aient à mettre un temps considérable pour s'y rendre.

La congestion, grande source d'insatisfaction

L'expérience de la congestion, bien plus que la durée du trajet, mène à une grande insatisfaction. En effet, en l'absence de congestion, une forte majorité de travailleurs se disaient satisfaits de la durée de leurs déplacements. Par exemple,

Graphique 3 Incidence de la congestion sur les durées de déplacement en automobile, selon la distance du déplacement



Note : Pour les travailleurs à temps plein vivant dans une région métropolitaine de 250 000 résidents ou plus.
Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 2010.

24 % de ceux dont la durée des déplacements était de 45 minutes ou plus mais qui ne faisaient jamais face à la congestion routière se disaient insatisfaits de cette durée (tableau 3). Chez ceux pour qui la durée des déplacements était la même, mais qui étaient pris dans la congestion routière au moins trois jours par semaine, une proportion beaucoup plus grande d'entre eux, soit 64 %, se disaient insatisfaits.

On observait des résultats similaires pour les autres catégories de durée, le niveau d'insatisfaction étant très faible chez ceux qui n'étaient jamais pris dans la congestion mais augmentant sensiblement chez ceux qui l'étaient sur une base quotidienne ou presque.

Les usagers du transport en commun tolèrent mieux les durées de trajet plus longues

Dans les plus grandes régions métropolitaines, seulement 6 % des travailleurs qui utilisaient un

mode de transport actif (marche ou bicyclette) pour se rendre au travail étaient insatisfaits de la durée de leur trajet. Pour leur part, les usagers du transport en commun étaient plus susceptibles que les automobilistes de se dire insatisfaits de la durée de leurs déplacements (23 % se disaient insatisfaits par rapport à 18 % des automobilistes). La plus grande insatisfaction des usagers du transport en commun s'expliquait principalement par le fait qu'ils consacraient en moyenne plus de temps que les automobilistes à se rendre au travail.

Toutefois, lorsqu'on tenait compte de la durée des déplacements, une relation complexe entre le mode de transport et la satisfaction émergeait (graphique 4). Pour les déplacements de plus courte durée, les usagers du transport en commun se montraient moins satisfaits que les automobilistes. Cependant, au fur et à mesure que la durée des déplacements augmentait, un

scénario inverse se dessinait. Par exemple, 21 % des automobilistes dont la durée des déplacements se situait entre 30 et 44 minutes se disaient insatisfaits de cette durée par rapport à seulement 10 % des usagers du transport en commun.

Partie 3 : Ce que pensent les travailleurs du transport en commun

Un des objectifs importants en transport urbain est d'encourager les automobilistes à quitter le confort et la commodité de leur automobile afin d'utiliser le transport en commun. Au Canada, en 2010, 82 % des travailleurs se rendaient au travail en automobile, 12 % utilisaient le transport en commun et 6 % se déplaçaient à pied ou à bicyclette.

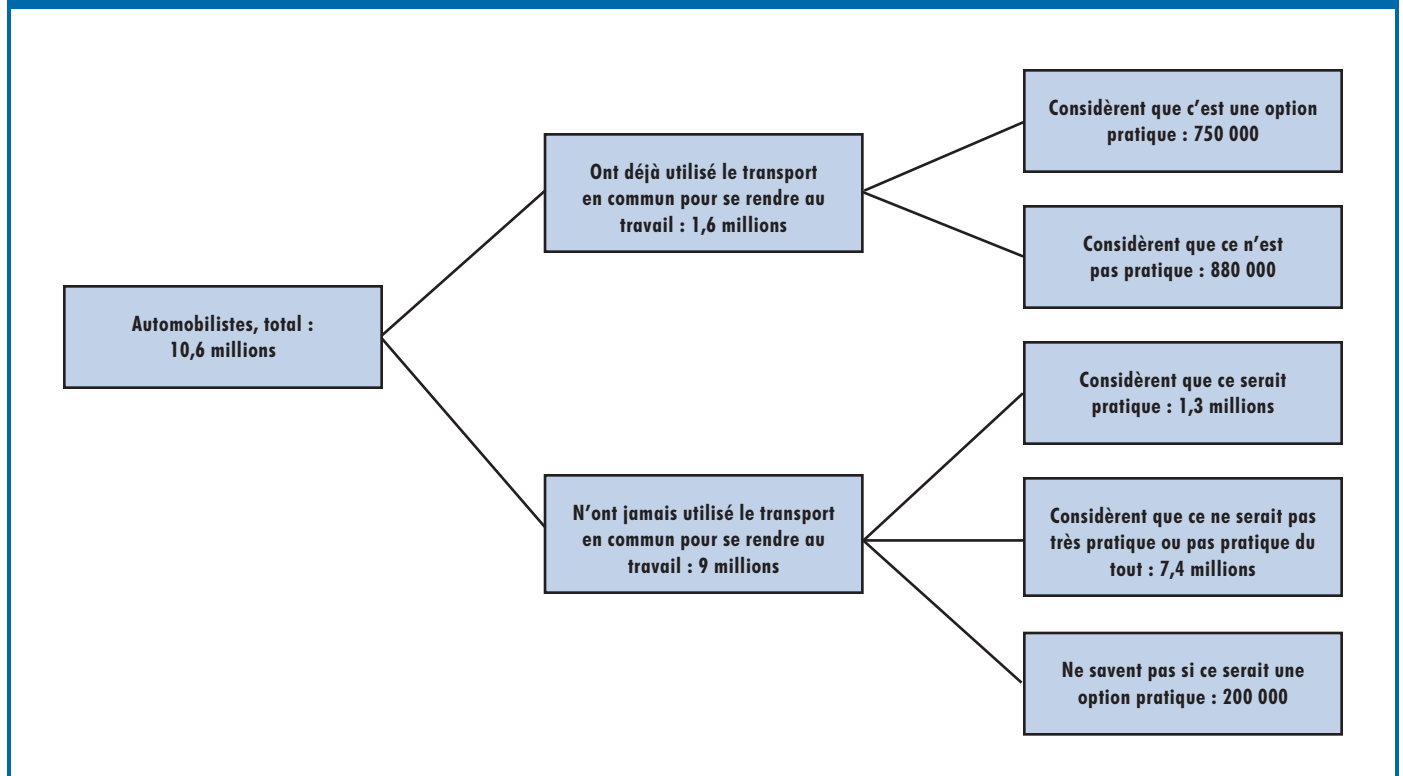
Dans l'Enquête sociale générale de 2010, on a demandé aux travailleurs qui n'utilisaient pas le transport en commun s'ils en avaient déjà fait l'essai pour se rendre au travail. On leur demandait aussi dans quelle mesure ils considéraient ce mode de transport comme étant pratique.

Des quelque 10,6 millions de travailleurs se déplaçant en automobile, 15 % avaient déjà utilisé le transport en commun pour se rendre à leur lieu de travail, ce qui représente 1,6 million de travailleurs. Un peu moins de la moitié de ceux l'ayant utilisé (47 %) estimaient qu'il s'agissait d'un mode de transport pratique pour se rendre à leur lieu de travail.

On a demandé la même chose aux 9 millions d'automobilistes qui n'avaient jamais utilisé le transport en commun pour se rendre à leur lieu de travail. Parmi ce groupe, seulement 15 % considéraient que ce serait une option pratique (figure 1).

En somme, parmi les 10,6 millions d'automobilistes, un peu plus de 2 millions croyaient que le transport en commun serait une solution pratique pour eux, tandis qu'environ 8,3 millions d'entre eux jugeaient que cette option serait peu pratique ou pas pratique du tout pour eux.

Figure 1 Une majorité d'automobilistes croient que le transport en commun est peu pratique



Partie 4 : Incidence des déplacements sur le stress, le bien-être et la conciliation travail-famille

Plusieurs critères entrent en jeu dans le choix d'un lieu de résidence. Parmi eux, il y a la distance par rapport au lieu de travail. On suppose que pour les personnes qui choisissent de demeurer plus loin de leur lieu de travail, les avantages de l'emplacement valent bien le temps consacré au transport. Par conséquent, le niveau de bien-être général ou de satisfaction devrait être similaire, peu importe la durée des déplacements vers le lieu de travail. Les résultats de l'Enquête sociale générale montrent cependant que ce n'est pas le cas et que de plus longues durées de déplacement sont associées à un stress plus élevé et une moins grande satisfaction par rapport à la conciliation travail-famille.

Les travailleurs ayant de longues durées de déplacement trouvent la plupart de leurs journées stressantes

L'association entre les durées de déplacement et le stress ressenti était évidente. Parmi les travailleurs à temps plein qui consacraient 45 minutes ou plus pour se rendre au travail, 36 % ont dit que la plupart de leurs journées étaient assez ou extrêmement stressantes. En comparaison, c'était le cas de 23 % de ceux dont la durée des déplacements était de moins de 15 minutes (tableau 4).

On constatait le même genre d'écart selon que les travailleurs étaient pris dans la congestion routière plus ou moins souvent. Parmi ceux qui étaient pris dans la congestion au moins trois jours par semaine (soit environ 1 travailleur sur 4), la proportion de ceux qui disaient que la plupart de leurs journées étaient assez ou

extrêmement stressantes atteignait 38 %. La proportion correspondante était de 25 % chez ceux qui ne rencontraient jamais de problèmes de congestion en se rendant au travail.

Plusieurs facteurs sont associés à un niveau de stress élevé, dont l'état de santé, le nombre d'heures travaillées, le fait d'avoir des enfants, et la profession (tableau 4). Certains de ces facteurs, comme le nombre d'heures travaillées ou l'état de santé, avaient un impact sur le niveau de stress plus important que les durées de déplacement. Par exemple, alors que 43 % des travailleurs à temps plein dont l'état de santé était passable ou mauvais décrivaient la plupart de leurs journées comme assez ou extrêmement stressantes, c'était le cas de seulement 21 % de ceux dont l'état de santé était excellent. Bon nombre des facteurs étaient cependant moins fortement reliés au stress que la durée des déplacements, tels la présence

Tableau 3 Satisfaction par rapport à la durée des déplacements pour se rendre au travail, 2010

	Degré de satisfaction		
	Très insatisfait ou insatisfait	Satisfait	Très satisfait
	pourcentage		
Total Canada	15	46	39
Type de région de résidence			
Régions métropolitaines de recensement de 1 000 000 de résidents et plus†	20	49	31
Régions métropolitaines de recensement de 250 000 à 999 999 résidents	14*	48	38*
Régions métropolitaines de recensement de moins de 250 000 résidents	8*	46	46*
Agglomérations de recensement	9*	42*	49*
Extérieur des régions métropolitaines et des agglomérations de recensement	10*	41*	49*
Durée des déplacements pour se rendre au travail			
Moins de 15 minutes†	4	26	70
15 à 29 minutes	7*	55*	38*
30 à 44 minutes	16*	63*	21*
45 minutes et plus	45*	46*	9*
Durée des déplacements pour se rendre au travail et fréquence de la congestion routière¹			
0 à 14 minutes			
Jamais†	3 ^E	19	78
1 ou 2 jours par semaine	4 ^E	39*	57*
3 jours ou plus par semaine	12 ^{E*}	54*	34*
15 à 29 minutes			
Jamais†	3 ^E	43	54
1 ou 2 jours par semaine	2 ^E	67*	31*
3 jours ou plus par semaine	23*	66*	11*
30 à 44 minutes			
Jamais†	5 ^E	57	38
1 ou 2 jours par semaine	10 ^E	74*	16 ^{E*}
3 jours ou plus par semaine	33*	62	5 ^{E*}
45 minutes et plus			
Jamais†	24	57	20
1 ou 2 jours par semaine	38*	52	10 ^{E*}
3 jours ou plus par semaine	64*	34*	F*
Mode de transport²			
Automobile/véhicule privé†	18	49	32
Transport en commun	23*	52	25*
Transport actif	6 ^{E*}	27*	66*

† groupe de référence

* différence statistiquement significative par rapport au groupe de référence à $p < 0,05$

1. Pour les travailleurs à temps plein seulement.

2. Pour les travailleurs vivant dans les régions métropolitaines de recensement de 250 000 résidents ou plus seulement.

Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 2010.

Évolution de la durée de l'aller-retour

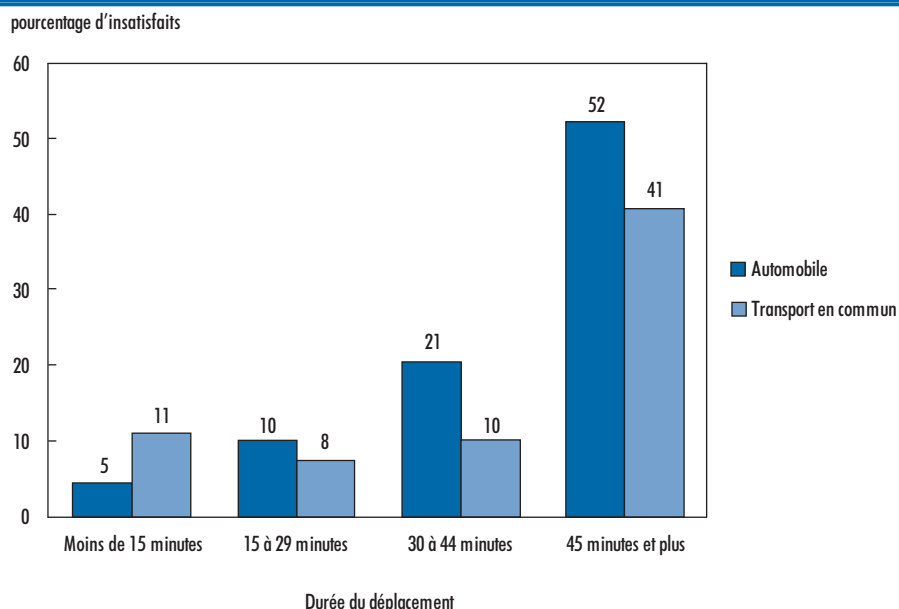
Le trajet aller-retour entre le domicile et le lieu de travail n'est pas toujours direct. En effet, bon nombre de travailleurs font un ou plusieurs arrêts en cours de route, que ce soit pour déposer leurs enfants à la garderie ou à l'école, pour faire quelques courses à l'épicerie ou pour récupérer des vêtements chez le nettoyeur. Évidemment, ces arrêts et détours contribuent à faire augmenter la durée totale des déplacements entre le domicile et le travail.

Si l'on considère les détours dans la durée complète des déplacements entre le domicile et le lieu de travail principal, en 2010, la durée moyenne des déplacements aller-retour atteignait 65 minutes par jour de semaine. Il s'agit d'une durée en progression puisque cette durée moyenne était de 63 minutes en 2005, de 59 minutes en 1998 et de 54 minutes en 1992. La durée des allers-retours était plus longue dans les trois plus grandes régions métropolitaines, atteignant 81 minutes à Toronto, 76 minutes à Montréal et 74 minutes à Vancouver.

Pour l'ensemble des travailleurs, c'est la durée des déplacements effectués pour des achats de biens et services qui contribuait le plus à faire augmenter la durée des allers-retours liés au travail. Venaient ensuite les déplacements pour activités liées aux soins des enfants (rendez-vous, école, etc.) et les déplacements pour se rendre aux restaurants.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes utilisées pour estimer la durée de l'aller-retour, consulter : TURCOTTE, Martin. 2007. *Le temps pour se rendre au travail et en revenir*, produit n° 89-622 au catalogue de Statistique Canada.

Graphique 4 Les automobilistes ayant les plus longs déplacements sont plus susceptibles que les usagers du transport en commun d'être insatisfaits de la durée de leurs déplacements



Note : Pour les travailleurs à temps plein vivant dans les régions métropolitaines de 250 000 résidents ou plus.
Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 2010.

d'enfants, la scolarité et le revenu du ménage.

De plus, lorsqu'on maintenait constante l'incidence de tous ces facteurs dans un modèle de régression, la conclusion générale demeurait la même : les travailleurs qui étaient pris plus fréquemment dans la congestion et ceux dont la durée des déplacements entre le domicile et le travail était plus élevée avaient plus tendance à considérer la plupart de leurs journées comme assez ou extrêmement stressantes (résultats non montrés).

Le graphique 5 présente l'association entre la durée des déplacements, la fréquence de la congestion et toute une batterie d'indicateurs de stress reliés au manque de temps. Pour chacun d'entre eux, une augmentation de la durée des déplacements est associée à une augmentation de la prévalence du stress. Par exemple, 39 % des travailleurs à temps plein qui consacraient moins de 15 minutes pour se rendre au bureau se sentaient pressés par le temps tous les jours. Chez ceux dont les déplacements duraient 45 minutes ou plus, c'était près de 1 personne sur 2 (49 %). Le sentiment d'être pris dans une routine et l'impression de ne plus avoir de temps pour s'amuser augmentait aussi avec la durée des déplacements.

Les travailleurs ayant de plus longs trajets se disaient moins satisfaits de leur conciliation travail-famille

En plus d'être associé à un niveau de stress plus élevé, le fait de consacrer beaucoup de temps à ses déplacements était aussi associé à la conciliation travail-famille. Spécifiquement, 79 % des personnes dont la durée des déplacements était de moins de 15 minutes se disaient satisfaites ou très satisfaites de l'équilibre entre leur travail et leur vie familiale. Cette proportion diminuait en fonction de la durée des déplacements, pour atteindre 65 % chez celles qui consacraient

Tableau 4 Durée des déplacements pour se rendre au travail, fréquence de la congestion routière et autres facteurs associés au stress et à l'équilibre professionnel et familial, travailleurs à temps plein, 2010

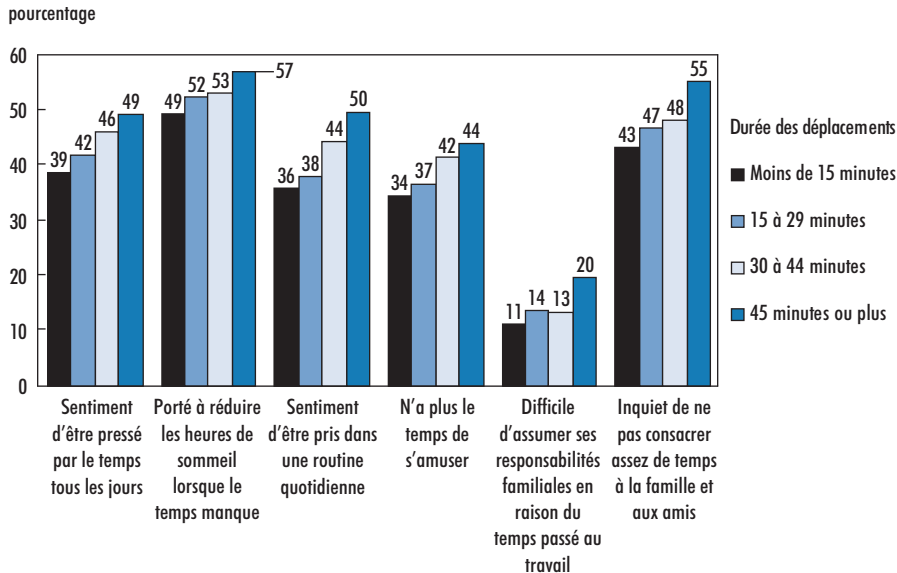
	Travailleurs décrivant leurs journées comme assez ou extrêmement stressantes	Travailleurs satisfaits ou très satisfaits de l'équilibre entre leur vie professionnelle et familiale
	pourcentage	
Durée des déplacements pour se rendre au travail		
Moins de 15 minutes†	23	79
15 à 29 minutes	26	73*
30 à 44 minutes	32*	70*
45 minutes ou plus	36*	65*
Fréquence de la congestion		
Jamais de congestion†	25	78
1 ou 2 jours par semaine	23	71*
3 jours ou plus par semaine	38*	64*
Sexe		
Masculin†	26	74
Féminin	31*	72
Groupe d'âge		
Moins de 25 ans†	18	76
25 à 34 ans	27*	67*
35 à 44 ans	34*	69*
45 à 54 ans	29*	76
55 ans et plus	24*	82*
Présence d'enfants		
Non†	27	75
Oui	31	70
État de santé autodéclaré		
Excellent†	21	83
Très bon	23	78*
Bon	32*	69*
Passable ou mauvais	43*	54*
Niveau de scolarité		
Diplôme d'études secondaires ou moins†	26	76
Diplôme d'un collège ou d'une école de métiers	29	74
Diplôme universitaire	29*	69*
Revenu du ménage		
Moins de 60 000 \$†	28	73
60 000 \$ à 99 999 \$	27	73
100 000 \$ et plus	30	74
Non déclaré	26	73
Profession		
Gestion†	38	67
Personnel professionnel	31*	70
Personnel technique, techniciens et technologues	30*	71
Personnel de bureau	30*	76*
Ventes et services	25*	75*
Métiers, transport et machinerie	23*	75*
Professions propres au secteur primaire	21*	82*
Transformation, fabrication et services d'utilité publique	22*	78*
Heures travaillées par semaine		
30 à 39 heures†	23	82
40 à 49 heures	24	76*
50 heures et plus	40*	60*

† groupe de référence

* différence statistiquement significative par rapport au groupe de référence à $p < 0,05$

Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 2010.

Graphique 5 Plus la durée pour se rendre au travail est longue, plus les chances de se sentir pris dans une routine quotidienne augmentent



Note : Pour les travailleurs à temps plein seulement.
Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale, 2010.

45 minutes ou plus pour se rendre au travail (tableau 4). Celles dont la durée du navettage était de 45 minutes ou plus étaient aussi plus susceptibles de dire qu'il leur était difficile d'assumer leurs responsabilités familiales en raison du temps passé au travail (graphique 5). Le sentiment de manquer de temps pour sa famille et ses amis augmentait aussi en fonction de la durée des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Résumé

En 2010, les travailleurs ont consacré en moyenne 26 minutes pour se rendre au travail. Ce sont les travailleurs de Toronto, de Montréal et de Vancouver qui avaient les temps moyens de déplacement les plus élevés, soit respectivement 33, 31 et 30 minutes.

Les usagers du transport en commun devaient consacrer, à distance équivalente de leur lieu de travail, plus de temps que les automobilistes pour s'y rendre. Par exemple, dans les six plus

grandes régions métropolitaines du pays comptant chacune au moins un million de résidents, la durée moyenne des déplacements des usagers du transport en commun était de 44 minutes. En comparaison, cette durée moyenne était de 27 minutes pour les automobilistes.

De façon peu surprenante, la congestion de la circulation était plus commune dans les plus grandes régions métropolitaines et affectait davantage les automobilistes. Dans les grands centres, les usagers du transport en commun n'étaient pas à l'abri des effets de cette congestion. En effet, dans les six plus grandes régions métropolitaines, 1 usager du transport en commun sur 5 a dit qu'il était pris dans la congestion de la circulation au moins trois jours par semaine. C'était quand même moins que les 2 automobilistes sur 5 qui se retrouvaient dans la même situation.

De façon générale, les travailleurs se disaient satisfaits du temps qu'ils consacraient pour se rendre au travail. L'insatisfaction était cependant plus répandue dans

les plus grands centres urbains. On a entre autres constaté que le fait d'être fréquemment pris dans la congestion routière avait une incidence particulièrement importante sur la probabilité de se dire insatisfait de la durée du navettage.

La très grande majorité des automobilistes, soit 85 % d'entre eux, n'ont jamais utilisé le transport en commun pour se rendre à leur lieu de travail actuel. Parmi eux, seulement 15 % croyaient que ce pourrait être une option pratique pour eux. Les 85 % restants croyaient que ce serait peu ou pas du tout pratique pour eux (ou ne savaient pas). Parmi les 15 % d'automobilistes ayant déjà utilisé le transport en commun pour se rendre au travail, un peu moins de la moitié croyaient que le transport en commun serait une solution pratique pour eux.

Finalement, on a observé que des durées de déplacement plus longues étaient associées à des niveaux de stress plus grands chez les travailleurs à temps plein. La même chose était vraie pour ceux qui étaient souvent pris dans la congestion routière.

TSC
Martin Turcotte est analyste principal à la Division de la statistique sociale et autochtone de Statistique Canada.

1. Ces régions métropolitaines étaient Québec, Winnipeg, Hamilton, London, Kitchener, Saint-Catharines-Niagara, Halifax, Oshawa, Victoria et Windsor.
2. Un modèle de régression linéaire, basé sur la population des travailleurs des plus grandes régions métropolitaines, a permis de confirmer ces résultats. Ce modèle incluait comme variable indépendante la distance, la distance au carré, la fréquence à laquelle les travailleurs étaient pris dans la congestion et le mode de transport utilisé (automobile contre transport en commun). Toutes ces variables étaient statistiquement significatives et le R^2 de cette régression était de 0,49. À distance et à fréquence de congestion équivalentes, les usagers du transport en commun devaient consacrer en moyenne 17 minutes de plus pour se rendre au travail que les automobilistes.