

## Regards sur la société canadienne

# Résultats du Recensement de 2016 : Les trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail



par Tetyana Yaropud, Jason Gilmore et Sébastien  
LaRochelle-Côté

Date de diffusion : le 25 février 2019



Statistique  
Canada

Statistics  
Canada

Canada

---

## Comment obtenir d'autres renseignements

Pour toute demande de renseignements au sujet de ce produit ou sur l'ensemble des données et des services de Statistique Canada, visiter notre site Web à [www.statcan.gc.ca](http://www.statcan.gc.ca).

Vous pouvez également communiquer avec nous par :

**Courriel** à [STATCAN.infostats-infostats.STATCAN@canada.ca](mailto:STATCAN.infostats-infostats.STATCAN@canada.ca)

**Téléphone** entre 8 h 30 et 16 h 30 du lundi au vendredi aux numéros suivants :

- |   |                |
|---|----------------|
| • Service de renseignements statistiques                                    | 1-800-263-1136 |
| • Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants | 1-800-363-7629 |
| • Télécopieur   | 1-514-283-9350 |

### Programme des services de dépôt

- |                             |                |
|-----------------------------|----------------|
| • Service de renseignements | 1-800-635-7943 |
| • Télécopieur               | 1-800-565-7757 |

## Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle que les employés observent. 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 sur le site [www.statcan.gc.ca](http://www.statcan.gc.ca) sous « Contactez-nous » > « [Normes de service à la clientèle](#) ».

## Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population du Canada, les entreprises, les administrations et les autres organismes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques exactes et actuelles.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre de l'Industrie 2019

Tous droits réservés. L'utilisation de la présente publication est assujettie aux modalités de l'[entente de licence ouverte](#) de Statistique Canada.

Une [version HTML](#) est aussi disponible.

*This publication is also available in English.*

---

# Résultats du Recensement de 2016 : Les trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail

par Tetyana Yaropud, Jason Gilmore et Sébastien LaRoche-Côté

**Aujourd'hui, Regards sur la société canadienne publie une étude fondée sur les données du Recensement de 2016. L'étude s'appuie sur les informations du recensement à propos du lieu de travail et le navettage.**



## Aperçu de l'étude

Le navettage est une réalité pour des millions de Canadiens. À l'aide des données du Recensement de 2016 sur le lieu de travail et le navettage, dans la présente étude, on examine les caractéristiques des personnes qui consacrent au moins 60 minutes à se rendre au travail, en mettant l'accent sur celles qui effectuent le trajet en automobile, en camion ou en fourgonnette (ou les « navetteurs utilisant une automobile »).

- En 2016, 1,5 million de Canadiens au total ont consacré au moins 60 minutes à se rendre au travail (et sont considérés comme des « navetteurs parcourant un trajet de longue durée » dans la présente étude). De ce nombre, 57 % (soit 854 000 personnes) ont passé au moins 60 minutes dans une automobile.
- La durée moyenne d'un trajet de longue durée en automobile était de 74 minutes en 2016, soit essentiellement la même qu'en 2011. En outre, la distance moyenne d'un trajet pour se rendre à un lieu habituel de travail était de 57 kilomètres.
- Parmi les navetteurs utilisant une automobile, l'expérience des navetteurs parcourant un trajet de longue durée diffère de celle des autres navetteurs. Par exemple, parmi ceux dont la durée du trajet est longue, 42 % quittaient la maison entre 5 h et 7 h, comparativement à 25 % des autres navetteurs utilisant une automobile.
- Les travailleurs sans lieu de travail fixe affichaient une probabilité de 14 % que la durée de leur trajet en automobile soit longue, comparativement à 6 % de ceux ayant un lieu habituel de travail. La durée du trajet était également plus susceptible d'être longue pour les travailleurs dans les professions liées aux ressources naturelles et pour ceux ayant des revenus plus élevés.
- Environ 60 % des travailleurs ayant un lieu habituel de travail et devant parcourir un trajet de longue durée en automobile pour s'y rendre travaillaient dans l'une des trois plus grandes régions métropolitaines de recensement (RMR), à savoir Toronto, Montréal ou Vancouver.

## Résultats du Recensement de 2016 : Les trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail

### Introduction

Le navettage est une réalité pour des millions de Canadiens. Depuis 1996, le nombre de navetteurs a augmenté de 3,7 millions, ou de 30 %, pour s'établir à 15,9 millions en 2016. Les trois quarts des navetteurs canadiens conduisaient pour se rendre au travail (74 %), et 6 % faisaient du navettage comme passagers d'une automobile. Bien que la proportion de navetteurs canadiens utilisant le transport en commun ait augmenté légèrement au cours des 20 dernières années, l'automobile demeure le mode de transport privilégié de la grande majorité des navetteurs au Canada<sup>1</sup>.

En 2016, les navetteurs ont consacré en moyenne 26 minutes à se rendre à leur lieu de travail, soit près d'une minute de plus qu'en 2011 (année où la question a été posée pour la première fois dans le cadre du recensement). La durée moyenne du trajet était plus courte pour les navetteurs utilisant une automobile (24 minutes) que pour les usagers du transport en commun (45 minutes). La durée moyenne du trajet était généralement plus longue pour les navetteurs (tous moyens de transport confondus) qui vivaient dans l'une des trois plus grandes régions métropolitaines de recensement (RMR) du pays, à savoir 34 minutes à Toronto et 30 minutes à Montréal et à Vancouver. De plus, la durée moyenne du trajet était relativement plus longue pour les navetteurs vivant dans les RMR situées à proximité d'une plus grande RMR, comme Oshawa (34 minutes), Barrie (31 minutes) et Hamilton (28 minutes)<sup>2</sup>. Dans ces RMR, les navetteurs parcourent souvent un trajet de longue durée,

c'est-à-dire qu'ils consacrent au moins 60 minutes à se rendre au travail.

Les trajets de longue durée en automobile peuvent avoir une incidence sur la santé, la sécurité et les finances personnelles des navetteurs. Des études montrent que des trajets de plus longue durée sont associés à de moins bons résultats sur le plan de la santé physique et mentale, et que les personnes qui utilisent un véhicule privé pour parcourir un trajet de longue durée sont plus susceptibles de subir des répercussions négatives que celles qui utilisent le transport en commun pour parcourir un tel trajet<sup>3</sup>. Les trajets de longue durée peuvent aussi avoir une incidence sur les relations familiales et le capital social<sup>4</sup>. Les navetteurs qui parcourent une grande distance pour effectuer un trajet de longue durée en automobile sont aussi plus à risque d'avoir un accident de la route<sup>5</sup>.

En plus d'avoir une incidence sur les facteurs personnels, les trajets de longue durée entraînent aussi des conséquences sur le plan social. Par exemple, l'utilisation de l'automobile est associée à des conséquences sur l'environnement, particulièrement la marche au ralenti dans la circulation intense<sup>6</sup>. Sur le plan communautaire, les trajets de longue durée en automobile signifient davantage de congestion routière, ce qui peut avoir des répercussions sur la productivité globale. Les trajets de longue durée sont aussi susceptibles d'exercer des pressions sur les infrastructures physiques, ce qui peut entraîner des coûts pour les villes et les collectivités. Compte tenu des conséquences des trajets de longue durée en automobile sur le plan social, il est important de disposer de renseignements supplémentaires

sur ce type particulier de trajets, lesquels pourraient s'avérer utiles pour les gouvernements provinciaux et locaux.

Dans la présente étude, on examine les caractéristiques des navetteurs qui parcourent un trajet de longue durée en automobile pour se rendre au travail, définis dans cette étude comme les navetteurs qui utilisent une automobile, un camion ou une fourgonnette pour se rendre au travail et qui y consacrent au moins 60 minutes (voir les [Sources des données, méthodes et définitions](#)). Dans l'étude, on présente tout d'abord un aperçu du nombre de Canadiens qui doivent parcourir un trajet de longue durée et on examine quelles RMR comptent le plus de personnes dans cette situation. Dans la deuxième partie de l'étude, on examine les caractéristiques des navetteurs, de même que les facteurs les plus susceptibles d'être associés à des trajets de longue durée. L'étude se termine par un examen de la dynamique de navettage des personnes qui parcourent de longues distances et dont le lieu de travail habituel est situé à Toronto, Montréal ou Vancouver.

### En 2016, près de 7 % des navetteurs utilisant une automobile ont consacré au moins 60 minutes à se rendre au travail

En 2016, 1,5 million de Canadiens au total consacraient au moins 60 minutes à se rendre au travail (tableau 1). De ce nombre, environ 40 % (soit 595 000 personnes) étaient des usagers du transport en commun. En proportion de tous les usagers du transport en commun, plus de 30 % consacraient au moins

## Résultats du Recensement de 2016 : Les trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail

**Tableau 1**  
**Nombre de navetteurs et répartition des navetteurs, selon la durée du trajet et le mode de transport, 2011 et 2016**

	2016		2011	
	nombre	répartition	nombre	répartition
<b>60 minutes et plus</b>				
Automobile – conducteur seulement	672 975	45,0	624 370	45,6
Automobile – conducteur et passagers	180 635	12,1	191 400	14,0
Transport en commun	594 740	39,8	511 985	37,4
Modes actifs	13 510	0,9	13 180	1,0
Autres modes de transport	32 965	2,2	27 925	2,0
<b>Moins de 60 minutes</b>				
Automobile – conducteur seulement	10 027 075	69,7	9 552 270	68,1
Automobile – conducteur et passagers	1 736 330	12,1	1 892 150	13,5
Transport en commun	1 373 475	9,5	1 339 540	9,6
Modes actifs	1 086 605	7,6	1 069 415	7,6
Autres modes de transport	160 625	1,1	163 700	1,2

Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2016; Enquête nationale auprès des ménages, 2011.

60 minutes à se rendre au travail en autobus, en métro, en train, en train de banlieue ou en traversier.

La majorité des travailleurs qui parcouraient un trajet de longue durée pour se rendre au travail le faisaient toutefois en automobile, en camion ou en fourgonnette. En 2016, 854 000 personnes au total ont consacré au moins 60 minutes en automobile, en camion ou en fourgonnette à se rendre au travail, que ce soit comme conducteur (673 000) ou comme passager (181 000), ce qui représente 57 % de tous les travailleurs effectuant un trajet de longue durée. Depuis 2011, le nombre de travailleurs parcourant un trajet de longue durée a augmenté de près de 5 %. En comparaison, le nombre total de navetteurs utilisant une automobile s'est accru de 3 % au cours de la même période.

En proportion de tous les navetteurs utilisant une automobile, les travailleurs parcourant un trajet de longue durée représentaient près de 7 % de tous les navetteurs utilisant une automobile, un camion ou une fourgonnette en 2016.

Cette proportion est demeurée essentiellement inchangée par rapport à 2011.

### Barrie a enregistré la plus forte proportion de trajets de longue durée en automobile en 2016

Au Canada, les emplois ont tendance à être concentrés dans les grandes RMR. Les RMR comme Vancouver, Toronto et Montréal ne sont pas uniquement des grands centres de population, mais aussi de grands centres d'emploi. Étant donné la taille et la diversité de leurs économies respectives, ces grandes RMR attirent des milliers de travailleurs qui vivent souvent à l'extérieur de leurs limites, par exemple, dans d'autres RMR et dans des régions urbaines plus petites, comme des agglomérations de recensement (AR) et des régions autres que des RMR/AR. Les personnes qui travaillent dans l'une de ces trois RMR, mais qui vivent à l'extérieur de leurs limites, sont particulièrement susceptibles de devoir parcourir un trajet de longue durée.

Toronto est un exemple d'une grande agglomération urbaine comptant un nombre important de résidents et d'emplois. En 2016, près de 1 navetteur sur 5 au Canada avait un lieu habituel de travail dans cette RMR. Toronto fait aussi partie d'une région urbaine plus importante qui comprend d'autres RMR (comme Oshawa, Hamilton et Barrie) dont plusieurs résidents font la navette avec la ville de Toronto.

À Barrie, par exemple, près de 1 navetteur sur 5 utilisant une automobile (18 %) parcourait un trajet de longue durée, la proportion la plus élevée de toutes les RMR au Canada (tableau 2). La RMR de Barrie s'est développée rapidement ces dernières années, et la partie sud de cette RMR partage maintenant une frontière avec la RMR de Toronto. Barrie profite aussi d'un lien direct par autoroute avec Toronto et compte de nombreux résidents qui se rendent à Toronto pour y travailler.

De même, à Oshawa, 17 % des résidents parcouraient un trajet de longue durée en automobile. Située à l'est de Toronto, Oshawa est reliée à cette RMR par l'autoroute 401 et, comme Barrie, elle partage une frontière avec la RMR de Toronto.

Parmi les travailleurs qui vivent dans la RMR de Toronto, 11 % des navetteurs utilisant une automobile consacraient au moins 60 minutes à se rendre au travail. Toronto est non seulement un centre important de population et d'emploi, mais elle est aussi la troisième RMR en importance de par sa superficie, soit environ 5 900 kilomètres carrés. En plus du centre-ville, Toronto compte plusieurs grappes d'emploi sur son territoire. Par conséquent, de nombreux résidents doivent se rendre à divers endroits de la ville<sup>7</sup>,

## Résultats du Recensement de 2016 : Les trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail

Tableau 2

Proportion de navetteurs qui consacrent au moins 60 minutes à se rendre au travail (trajet de longue durée), selon la région métropolitaine de recensement (RMR), 2016

	Modes de transport				Proportion de navetteurs utilisant une automobile parmi ceux ayant un trajet de longue durée	
	Tous les modes de transport		Navetteurs utilisant une automobile			
	nombre de navetteurs	proportion de navetteurs qui consacrent au moins 60 minutes à se rendre au travail	nombre de navetteurs	proportion de navetteurs qui consacrent au moins 60 minutes à se rendre au travail	pourcentage	
<b>Total, RMR</b>	<b>11 666 840</b>	<b>10,2</b>	<b>8 839 205</b>	<b>6,7</b>	<b>49,3</b>	
St. John's	97 920	4,2	88 075	3,1	66,1	
Halifax	194 805	5,1	151 395	3,0	45,5	
Moncton	68 290	2,5	60 960	1,9	67,8	
Saint John	55 965	3,2	50 030	2,8	79,3	
Saguenay	69 105	2,5	63 690	2,1	75,6	
Québec	392 930	3,5	315 945	2,3	53,6	
Sherbrooke	93 465	3,0	82 845	2,8	82,7	
Trois-Rivières	66 490	4,2	60 885	4,0	88,5	
Montréal	1 883 820	11,5	1 312 550	7,2	43,5	
Ottawa–Gatineau	627 570	7,5	452 215	4,0	38,2	
Kingston	71 985	3,1	59 480	2,8	73,5	
Belleville	44 885	4,1	40 600	4,0	88,3	
Peterborough	51 375	7,7	44 630	7,9	88,4	
Oshawa	174 195	21,3	149 970	17,3	70,0	
Toronto	2 747 055	17,2	1 869 155	11,1	44,0	
Hamilton	342 515	12,3	288 190	9,6	66,0	
St. Catharines–Niagara	174 610	6,0	158 545	5,9	88,6	
Kitchener–Cambridge–Waterloo	253 445	6,7	222 260	5,9	77,2	
Brantford	61 550	8,6	56 275	8,3	89,1	
Guelph	76 090	8,9	65 325	8,5	81,1	
London	222 820	4,9	189 720	4,0	69,4	
Windsor	136 940	1,9	125 295	1,3	60,7	
Barrie	95 540	18,3	86 610	18,0	88,9	
Grand Sudbury	74 740	3,4	66 455	2,8	71,5	
Thunder Bay	54 635	2,8	48 830	2,0	62,4	
Winnipeg	377 845	4,2	298 960	2,3	43,9	
Regina	119 570	2,1	106 450	1,4	61,5	
Saskatoon	145 810	3,2	128 280	2,3	62,2	
Lethbridge	54 830	3,0	49 725	2,5	75,0	
Calgary	684 215	6,1	533 105	2,9	37,3	
Edmonton	653 740	6,1	539 835	3,7	50,2	
Kelowna	87 160	3,5	75 010	2,6	62,7	
Abbotsford–Mission	80 900	11,6	74 840	11,6	91,9	
Vancouver	1 159 210	11,2	803 855	7,7	47,3	
Victoria	170 830	4,4	119 215	3,2	51,1	
<b>Total, agglomérations de recensement (AR)</b>	<b>1 867 495</b>	<b>5,6</b>	<b>1 667 225</b>	<b>5,2</b>	<b>82,3</b>	
<b>Total, régions autres qu'une RMR/AR</b>	<b>2 344 610</b>	<b>8,4</b>	<b>2 110 585</b>	<b>8,5</b>	<b>90,8</b>	
Zone d'influence métropolitaine forte	849 705	10,1	794 025	10,1	92,9	
Zone d'influence métropolitaine modérée	885 745	8,4	793 705	8,5	91,0	
Zone d'influence métropolitaine faible	512 420	5,8	450 755	5,7	86,7	
Zone sans influence métropolitaine <sup>1</sup>	96 740	6,8	72 100	7,3	80,1	

1. Comprend les résidents des territoires (Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut) qui vivaient à l'extérieur des AR de Yellowknife et de Whitehorse.

Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2016.

## Résultats du Recensement de 2016 : Les trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail

ce qui contribue à allonger la durée du trajet. Certains résidents de Toronto travaillent aussi à l'extérieur de leur RMR de résidence.

Ailleurs au pays, Abbotsford–Mission, en Colombie-Britannique, est une autre RMR où le nombre de navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile est relativement élevé (12 %). La RMR d'Abbotsford–Mission partage une frontière avec la RMR de Vancouver — la troisième en importance au pays au chapitre de la population — et nombre de ses résidents font la navette vers Vancouver.

En revanche, c'est dans les RMR plus petites et plus isolées qu'on trouve les proportions les plus faibles de navetteurs parcourant un trajet de longue durée. C'est généralement le cas dans les RMR de l'Atlantique; les RMR plus petites du Québec (comme Saguenay, Sherbrooke et Québec); les RMR plus petites de l'Ontario, où le navettage vers d'autres

villes importantes est faible ou nul (comme Sudbury, Thunder Bay, Kingston et Windsor); les RMR des Prairies (comme Winnipeg, Regina, Saskatoon et Lethbridge); ainsi que Kelowna et Victoria, deux RMR plus petites de la Colombie-Britannique.

### La durée moyenne d'un trajet de longue durée en automobile était de 74 minutes

La durée moyenne d'un trajet de longue durée en automobile était de 74 minutes, soit essentiellement la même qu'en 2011. Parmi les personnes effectuant ce genre de trajets en 2016, le tiers avait un trajet dont la durée était supérieure à la moyenne : 9 % ont pris de 75 à 89 minutes pour effectuer leur trajet, 14 %, de 90 à 119 minutes et 9 %, 120 minutes et plus (graphique 1).

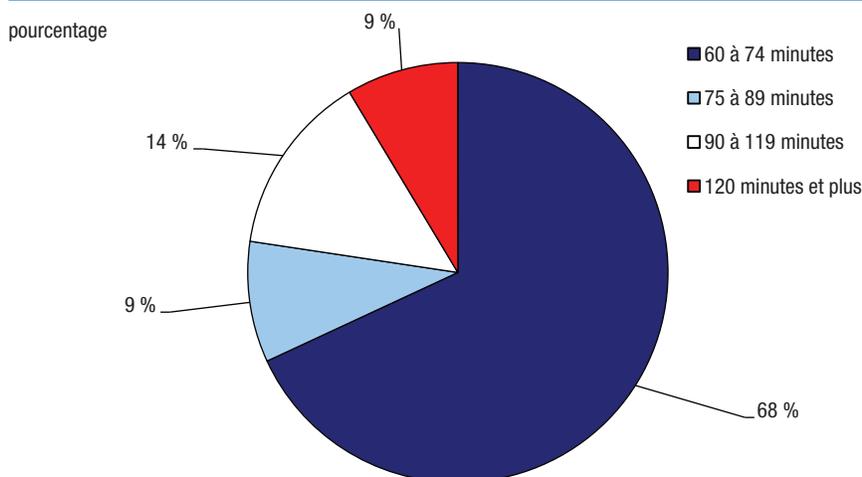
Pour les personnes qui parcourent un trajet de longue durée en automobile, la distance moyenne d'un trajet vers un lieu habituel de travail était de 57 kilomètres (km) et la distance médiane était de 40 km (ce qui signifie que la moitié de ces navetteurs parcourait plus de 40 km pour se rendre au travail et que l'autre moitié parcourait moins de 40 km pour le faire). Même si la distance moyenne a peu varié par rapport à 2011, la distance médiane était plus faible en 2011, soit 34 km.

À titre de comparaison, parmi ceux qui consacraient moins de 60 minutes pour se rendre au travail en 2016, la distance moyenne d'un trajet vers un lieu habituel de travail était de 18 km, et la distance médiane était de 8 km.

Étant donné que les navetteurs parcourant un trajet de longue durée consacrent plus de temps à se rendre au travail et doivent se déplacer sur de plus longues distances, leur expérience de navettage est différente de celle des autres navetteurs. Plus particulièrement, les navetteurs utilisant une automobile et parcourant un trajet de longue durée étaient plus susceptibles de faire du covoiturage, de ne pas avoir de lieu de travail fixe et de partir plus tôt pour se rendre au travail.

Le covoiturage (c'est-à-dire la présence de deux navetteurs et plus dans une automobile) est une option pour certains propriétaires de véhicule et offre un certain nombre d'avantages d'ordre public et personnel. Par exemple, le covoiturage aide non seulement à couvrir certaines dépenses personnelles liées aux déplacements, mais il contribue aussi à réduire le nombre d'automobiles sur les routes. Certaines villes offrent des avantages, comme des voies réservées pour les

**Graphique 1**  
Répartition des navetteurs utilisant une automobile et consacrant au moins 60 minutes à se rendre au travail, selon la durée du trajet, 2016<sup>1</sup>



1. En fonction du nombre de navetteurs utilisant une automobile et ayant un lieu de travail habituel ou n'ayant pas de lieu de travail fixe.

Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2016.

## Résultats du Recensement de 2016 : Les trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail

automobiles à occupants multiples, ce qui peut contribuer à réduire le stress inhérent aux trajets de longue durée<sup>8</sup>.

En 2016, 21 % des navetteurs utilisant une automobile et consacrant au moins 60 minutes à se rendre au travail ont fait du covoiturage, comparativement à moins de 15 % des navetteurs utilisant une automobile et mettant moins de 60 minutes à se rendre au travail (tableau 3). En dépit des avantages mentionnés précédemment, le covoiturage peut en soi allonger légèrement la durée du trajet. Parmi les navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile, ceux qui voyageaient seuls ou avec une autre personne mettaient en moyenne de 73 à 74 minutes à

se rendre au travail; lorsqu'il y avait trois personnes et plus dans l'automobile, la durée du trajet était en moyenne de 76 à 78 minutes. Cela est probablement attribuable au temps supplémentaire nécessaire pour prendre ou déposer d'autres passagers.

En 2016, 31 % de tous les navetteurs utilisant une automobile et consacrant au moins 60 minutes à se rendre au travail n'avaient pas de lieu de travail fixe, comparativement à moins de 13 % de ceux qui ont mis moins de 60 minutes pour faire la navette. Les personnes dont le type de travail exercé les oblige à changer fréquemment de lieu de travail sont considérées comme n'ayant pas de lieu de travail fixe. Il s'agit par exemple des ouvriers

de la construction, des chauffeurs de camion, des vendeurs, des entrepreneurs indépendants et des employés temporaires embauchés au moyen d'une agence.

Enfin, que ce soit pour éviter la circulation aux heures de pointe ou pour s'assurer qu'ils arrivent à temps au travail, la plupart des navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile partent plus tôt le matin que les autres navetteurs. Par exemple, 42 % des navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile quittaient le domicile entre 5 h et 7 h, comparativement à 25 % de ceux qui mettaient moins de 60 minutes à se rendre au travail.

**Tableau 3**  
**Caractéristiques des trajets des navetteurs utilisant une automobile, selon leur durée, 2016**

	Navetteurs utilisant une automobile, un camion ou une fourgonnette			Tous les navetteurs	
	Total		Moins de 60 minutes	60 minutes et plus	Total
	nombre	pourcentage	pourcentage	pourcentage	pourcentage
<b>Total, lieu de travail habituel ou aucun lieu de travail fixe</b>	12 617 015	100,0	100,0	100,0	100,0
Lieu de travail habituel	10 876 515	86,2	87,5	68,6	87,5
Aucun lieu de travail fixe	1 740 500	13,8	12,5	31,4	12,5
<b>Occupation du véhicule</b>					
Conducteur seul	10 700 050	84,8	85,2	78,8	...
Deux personnes et plus dans le véhicule	1 916 965	15,2	14,8	21,2	...
Deux personnes	1 606 505	12,7	12,6	15,0	...
Trois personnes et plus	310 460	2,5	2,2	6,2	...
<b>Heure de départ pour le travail</b>					
Midi à 4 h 59	1 817 945	14,4	14,4	14,2	15,3
5 h 00 à 5 h 59	906 365	7,2	6,5	16,7	6,8
6 h 00 à 6 h 59	2 338 930	18,5	18,0	25,6	17,7
7 h 00 à 7 h 59	3 651 970	28,9	29,2	26,0	28,1
8 h 00 à 8 h 59	2 619 395	20,8	21,4	11,9	21,1
9 h 00 à 11 h 59	1 282 410	10,2	10,5	5,5	11,1
<b>Navettage dans certaines régions métropolitaines de recensement (lieu de travail habituel seulement)</b>					
Montréal	1 213 915	11,2	10,9	15,1	12,6
Toronto	1 737 660	16,0	14,8	37,0	18,5
Vancouver	680 755	6,3	6,2	8,0	7,2

... n'ayant pas lieu de figurer

Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2016.

### Les travailleurs dans le secteur des ressources naturelles sont plus susceptibles de parcourir un trajet de longue durée en automobile

Mis à part les facteurs géographiques, il peut y avoir d'autres facteurs personnels associés aux trajets de longue durée. Des études antérieures ont révélé que les femmes, par exemple, étaient moins susceptibles de parcourir un trajet de longue durée que les hommes<sup>9</sup>. D'autres études ont également révélé que des facteurs comme un revenu et un niveau de scolarité plus élevés étaient associés à un trajet de longue durée, et que les différences entre les professions étaient également importantes, même une fois d'autres facteurs pris en compte<sup>10</sup>.

Afin d'avoir une idée des facteurs les plus susceptibles d'être associés à un trajet de longue durée chez les navetteurs utilisant une automobile, un modèle de régression logistique est utilisé, dont la variable dépendante a une valeur de 1 si un navetteur utilisant une automobile mettait 60 minutes ou plus à se rendre au travail, et de 0 dans le cas contraire.

Les variables indépendantes comprennent les facteurs personnels pouvant être associés à un trajet de longue durée, comme l'âge, le sexe et l'état matrimonial, ainsi que le niveau de scolarité, le statut d'immigrant, le revenu, la profession, et le fait que la personne ait un lieu de travail habituel (par opposition au fait de ne pas avoir de lieu de travail fixe). Les résultats sont exprimés sous forme de probabilités prédites et peuvent être interprétés comme la probabilité d'être un navetteur parcourant un trajet de longue durée

lorsque d'autres facteurs sont pris en compte (y compris la RMR de résidence).

On a eu recours à deux modèles dans le cadre de l'analyse. Dans le premier modèle, l'échantillon se limite aux navetteurs utilisant une automobile et ayant un lieu habituel de travail<sup>11</sup>. Le deuxième modèle englobe tous les navetteurs utilisant une automobile, y compris ceux n'ayant pas de lieu de travail fixe. Les résultats sont présentés au tableau 4.

Conformément aux constatations présentées dans d'autres études, les résultats montrent que les hommes sont plus susceptibles que les femmes de parcourir un trajet de longue durée, même lorsque d'autres facteurs sont pris en compte. D'autres études ont avancé l'hypothèse que les femmes sont moins susceptibles de choisir un lieu de travail éloigné de leur lieu de résidence parce qu'elles assument plus de responsabilités au sein du ménage<sup>12</sup>.

Dans les deux modèles, les jeunes travailleurs de 15 à 24 ans étaient moins susceptibles de parcourir un trajet de longue durée que les travailleurs des groupes plus âgés. Une explication probable repose sur le fait que beaucoup de personnes plus jeunes doivent composer avec les études et le travail, et préfèrent passer un minimum de temps pour se rendre au travail. Ceux-ci ont également tendance à travailler à temps partiel et dans des emplois moins bien rémunérés, ce qui rend les emplois avec des trajets de plus longue durée moins attrayants.

Les probabilités prédites ne variaient pas considérablement selon le niveau de scolarité, la situation familiale ou le statut d'immigrant. Dans le deuxième modèle, les personnes

qui n'étaient pas en couple, mais qui avaient de jeunes enfants de 5 ans ou moins, semblaient être plus susceptibles que celles des autres types de famille de parcourir un trajet de longue durée en automobile.

Les différences étaient plus importantes selon le revenu et les groupes professionnels. Dans le deuxième modèle, par exemple, la probabilité d'être un navetteur parcourant un trajet de longue durée en automobile était de 10 % parmi ceux qui gagnaient 100 000 \$ et plus, comparativement à 5 % de ceux qui gagnaient moins de 40 000 \$. Une explication possible à cette constatation, aussi mentionnée dans d'autres études<sup>13</sup>, repose sur l'idée selon laquelle les personnes peuvent être disposées (ou appelées) à parcourir une longue distance pour un emploi bien rémunéré.

En ce qui concerne les différences entre les professions, les travailleurs qui occupaient un poste dans le groupe des ressources naturelles, de l'agriculture et de la production connexe affichaient une probabilité de 9 % de parcourir un trajet de longue durée, comparativement à 5 % de ceux qui occupaient un poste dans la vente ou les services. Les emplois dans la vente et les services peuvent se trouver partout, alors que les emplois liés aux ressources naturelles sont souvent situés à l'extérieur des zones urbaines.

Enfin, les résultats du deuxième modèle montrent que les travailleurs qui n'avaient pas de lieu de travail fixe affichaient une probabilité beaucoup plus élevée de parcourir un trajet de longue durée (14 %) que ceux qui avaient un lieu habituel de travail (6 %), même une fois d'autres facteurs pris en compte. Cela montre les défis auxquels font souvent face les travailleurs qui n'ont

## Résultats du Recensement de 2016 : Les trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail

**Tableau 4**  
**Probabilité prédite de consacrer au moins 60 minutes à se rendre au travail parmi les navetteurs utilisant une automobile, 2016<sup>1</sup>**

	Modèle 1	Modèle 2
	probabilités prédites	
<b>Groupe d'âge</b>		
15 à 24 ans (réf.)	4,3	5,5
25 à 34 ans	6,0*	7,2*
35 à 44 ans	5,6*	7,0*
45 à 54 ans	5,3*	6,8*
55 à 64 ans	5,1*	6,6*
65 ans et plus	5,0*	6,5*
<b>Sexe</b>		
Femmes (réf.)	4,7	5,7
Hommes	5,9*	7,4*
<b>Niveau de scolarité</b>		
Niveau inférieur au diplôme d'études secondaires	4,7*	6,4*
Diplôme d'études secondaires (réf.)	5,0	6,3
Diplôme d'études postsecondaires inférieur au niveau universitaire	5,8*	7,2*
Baccalauréat ou niveau supérieur	5,3*	6,7*
<b>Statut d'immigrant</b>		
Non-immigrants (réf.)	5,3	6,7
Immigrants	5,7*	7,1*
Résidents non permanents	4,8*	6,2*
<b>Situation familiale</b>		
En couple, ayant des enfants de 5 ans ou moins	5,6*	6,9*
En couple, ayant des enfants de 6 à 14 ans	5,1*	6,4*
Pas en couple, ayant des enfants de 5 ans ou moins (réf.)	6,1	7,7
Pas en couple, ayant des enfants de 6 à 14 ans	5,2*	6,6*
En couple, sans enfant	5,4*	6,8*
Pas en couple, sans enfant	5,1*	6,5*
Autres types de famille	5,5*	6,9*
<b>Revenu d'emploi</b>		
Moins de 40 000 \$ (réf.)	4,1	5,3
40 000 \$ à 59 999 \$	5,3*	6,7*
60 000 \$ à 79 999 \$	6,3*	8,0*
80 000 \$ à 99 999 \$	6,9*	8,8*
100 000 \$ et plus	7,9*	10,1*
<b>Groupe professionnel</b>		
Gestion	5,7*	7,2*
Affaires, finance et administration	6,1*	7,4*
Sciences naturelles et appliquées et domaines apparentés	7,1*	8,9*
Secteur de la santé	4,3*	5,3*
Enseignement, droit et services sociaux, communautaires et gouvernementaux	4,7*	5,6*
Art, culture, sports et loisirs	6,3*	7,7*
Ventes et service (réf.)	4,0	5,2
Métiers, transport, machinerie et domaines apparentés	6,3*	7,5*
Ressources naturelles, agriculture et production connexe	7,8*	8,9*
Fabrication et services d'utilité publique	4,5*	5,7*
<b>Lieu de travail habituel ou aucun lieu de travail fixe</b>		
Aucun lieu de travail fixe	...	14,3*
Lieu de travail habituel (réf.)	...	5,5

... n'ayant pas lieu de figurer

\* valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence (réf.) (p < 0,05)

1. Le modèle 1 comprend les navetteurs utilisant une automobile et ayant un lieu de travail habituel seulement. Le modèle 2 comprend les navetteurs utilisant une automobile et ayant un lieu de travail habituel ou n'ayant aucun lieu de travail fixe. Dans les deux cas, le modèle comprend la région métropolitaine de recensement de résidence comme variable de contrôle (résultats non présentés).

Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2016.

pas de lieu de travail fixe, car ceux-ci doivent parfois se rendre à un lieu de travail éloigné de leur résidence.

### Environ 60 % de ceux qui devaient parcourir un trajet de longue durée en automobile travaillaient à Toronto, Montréal ou Vancouver

Bien que le présent document traite des caractéristiques de navettage possibles des navetteurs canadiens parcourant un trajet de longue durée en automobile pour se rendre au travail, de même que de leurs caractéristiques démographiques et professionnelles possibles, il est tout aussi important de comprendre l'origine et la destination de ces navetteurs. Pour ce faire, la présente étude met l'accent sur les navetteurs qui parcourent un trajet de longue durée en automobile et dont le lieu habituel de travail est situé dans l'une des trois RMR les plus importantes du pays, à savoir Toronto, Montréal ou Vancouver.

Une majorité de navetteurs canadiens parcourant un trajet de longue durée avaient un lieu de travail habituel à Toronto, Montréal ou Vancouver. Parmi les navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile et ayant un lieu de travail habituel, 37 % (soit 217 000 travailleurs) travaillaient à Toronto, 15 %, à Montréal, et 8 %, à Vancouver. Ensemble, 60 % de tous les navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile se rendaient dans l'une de ces trois RMR. Quelle est la dynamique des navetteurs parcourant un trajet de longue durée dans chacune de ces RMR?

En 2016, 64 % des navetteurs utilisant une automobile, travaillant dans la RMR de Toronto et mettant

## Résultats du Recensement de 2016 : Les trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail

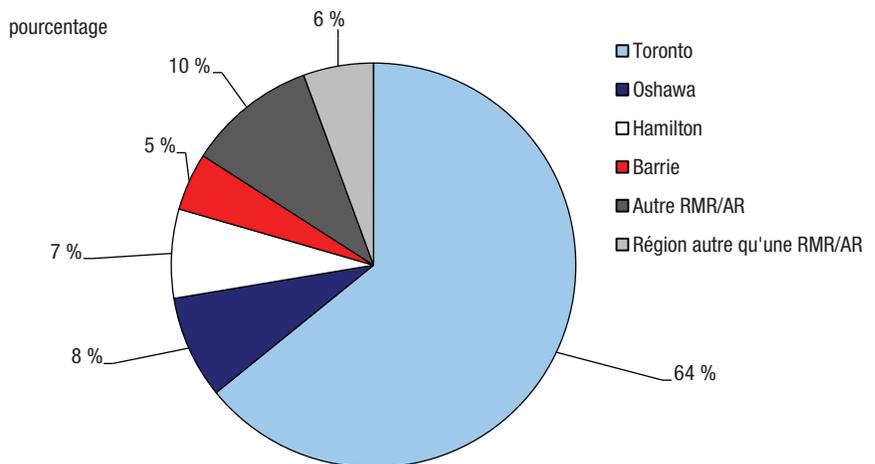
au moins 60 minutes à se rendre au travail vivaient également dans cette RMR. Toutefois, d'autres navetteurs se rendaient dans la région en provenance d'autres RMR, y compris Oshawa (8 %), Hamilton (7 %) et Barrie (5 %) (graphique 2.1). Autrement dit, plus du tiers des navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile et travaillant dans la RMR de Toronto provenaient de l'extérieur de cette RMR, le plus souvent d'autres RMR situées à proximité.

Parmi les navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile et travaillant à Montréal, les trois quarts vivaient aussi dans cette RMR. Contrairement à Toronto, Montréal ne compte aucune grande RMR située à proximité et, par conséquent, un nombre important de navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile (17 %) provenaient de régions trop petites pour être qualifiées de RMR ou même d'AR (graphique 2.2). Certains, toutefois, vivaient dans des AR plus petites, comme Joliette, Granby ou Drummondville, et un petit nombre, dans les RMR les plus proches, comme Trois-Rivières ou Sherbrooke. Au total, ces navetteurs représentaient environ 8 % des navetteurs ayant un trajet de longue durée à parcourir pour se rendre à Montréal.

Parmi les navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile et ayant un lieu de travail habituel dans la RMR de Vancouver, plus de 80 % vivaient aussi dans cette RMR (graphique 2.3). Environ 9 % provenaient de la RMR d'Abbotsford–Mission, située à l'est de Vancouver, et 5 %, de l'AR de Chilliwack, située encore plus à l'est, le long de la vallée du Fraser. Très peu de navetteurs parcourant un trajet de longue durée

**Graphique 2.1**

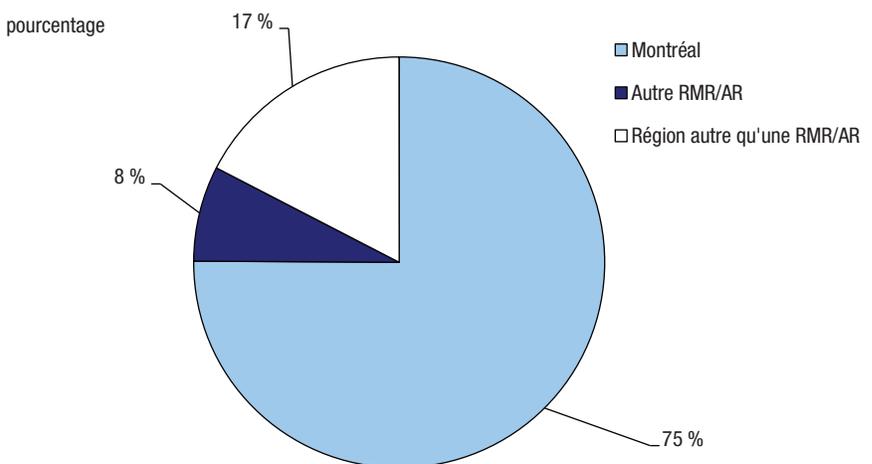
**Répartition des navetteurs qui consacrent au moins 60 minutes à se rendre au travail en automobile et dont le lieu de travail habituel est situé dans la région métropolitaine de recensement de Toronto, selon la région métropolitaine de recensement (RMR) ou l'agglomération de recensement (AR) de résidence, 2016**



Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2016.

**Graphique 2.2**

**Répartition des navetteurs qui consacrent au moins 60 minutes à se rendre au travail en automobile et dont le lieu de travail habituel est situé dans la région métropolitaine de recensement de Montréal, selon la région métropolitaine de recensement (RMR) ou l'agglomération de recensement (AR) de résidence, 2016**

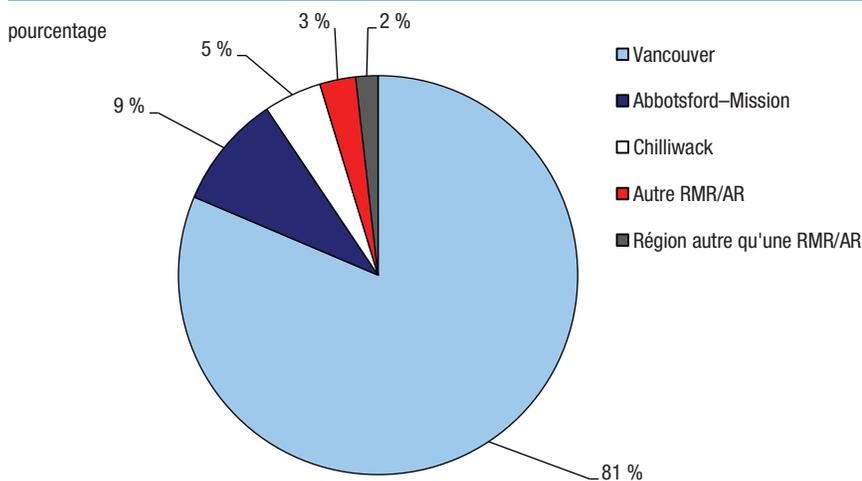


Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2016.

## Résultats du Recensement de 2016 : Les trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail

### Graphique 2.3

Répartition des navetteurs qui consacrent au moins 60 minutes à se rendre au travail en automobile et dont le lieu de travail habituel est situé dans la région métropolitaine de recensement de Vancouver, selon la région métropolitaine de recensement (RMR) ou l'agglomération de recensement (AR) de résidence, 2016



Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2016.

provenaient d'autres RMR ou AR (comme Squamish)<sup>14</sup> ou de régions à l'extérieur d'une RMR ou d'une AR.

### Les navetteurs qui effectuent un trajet de longue durée et qui travaillent à Toronto, Montréal ou Vancouver, mais vivent à l'extérieur de ces RMR, parcourent souvent de longues distances pour se rendre au travail

Parmi les navetteurs utilisant une automobile et ayant un lieu de travail habituel à Toronto, 12 % mettaient au moins 60 minutes pour se rendre au travail, alors que c'était le cas de 7 % de ceux qui avaient un lieu de travail habituel à Montréal ou à Vancouver. Qu'est-ce que cela signifie d'être un navetteur parcourant un trajet de longue durée en automobile pour se rendre au travail dans l'une des trois

plus importantes RMR au Canada? La réponse dépend du point de départ de ces navetteurs.

Comme il a été mentionné dans la section précédente, parmi les navetteurs utilisant une automobile qui avaient un lieu de travail habituel dans la RMR de Toronto, beaucoup provenaient de Barrie, d'Oshawa ou de Hamilton. Il est possible d'avoir une idée de l'expérience de navettage de ces travailleurs en examinant les statistiques sur le navettage selon le lieu de résidence (tableau 5), et ce, tant pour les navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile que pour l'ensemble des navetteurs.

Parmi tous les navetteurs utilisant une automobile et dont le lieu habituel de travail était situé dans la RMR de Toronto, par exemple, plus de 22 000 provenaient de Barrie. La distance médiane parcourue par

ces navetteurs était de 56 km, et la durée moyenne du trajet était de 54 minutes.

Toutefois, parmi les 22 000 résidents de Barrie qui travaillaient à Toronto, 10 000 étaient des navetteurs parcourant un trajet de longue durée (c'est-à-dire des navetteurs qui ont déclaré que leur trajet vers Toronto leur prenait au moins 60 minutes). Pour ces travailleurs, le trajet entre Barrie et Toronto était significativement plus long, tant en distance qu'en temps. Les navetteurs qui vivaient à Barrie et qui avaient un trajet de longue durée en automobile parcouraient généralement plus de 68 km pour se rendre au travail, ce qui leur prenait en moyenne 72 minutes. De nombreux résidents de Barrie effectuant un trajet de longue durée en automobile partaient habituellement plus tôt. En effet, plus de la moitié quittaient leur domicile entre 5 h et 7 h pour se rendre au travail.

De même, de nombreux navetteurs utilisant une automobile et vivant à Oshawa et Hamilton parcouraient de longues distances et passaient beaucoup de temps en automobile. Au total, plus de 108 000 personnes de ces deux RMR faisaient le trajet en automobile pour se rendre à un lieu de travail habituel à Toronto, et près du tiers (33 000) d'entre eux étaient des navetteurs ayant un trajet de longue durée. Tout comme à Barrie, les navetteurs ayant un trajet de longue durée et qui vivaient à Oshawa et Hamilton mettaient plus de 70 minutes à se rendre au travail (comparativement à environ 45 minutes pour tous les navetteurs utilisant une automobile, provenant de ces deux RMR et travaillant à un endroit donné dans la RMR de Toronto).

## Résultats du Recensement de 2016 : Les trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail

Tableau 5

Caractéristiques des trajets des navetteurs utilisant une automobile et dont le lieu de travail habituel est situé dans la région métropolitaine de recensement de Toronto, Montréal ou Vancouver, selon la région métropolitaine de recensement (RMR) ou l'agglomération de recensement (AR) de résidence, 2016

	Tous les navetteurs utilisant une automobile				Navetteurs utilisant une automobile et consacrant au moins 60 minutes à se rendre au travail			
	Nombre de navetteurs utilisant une automobile	Distance médiane du domicile au travail	Pourcentage des navetteurs utilisant une automobile qui partent travailler entre 5 h et 7 h	Durée moyenne du trajet	Nombre de navetteurs utilisant une automobile	Distance médiane du domicile au travail	Pourcentage des navetteurs utilisant une automobile qui partent travailler entre 5 h et 7 h	Durée moyenne du trajet
	nombre	kilomètres	pourcentage	minutes	nombre	kilomètres	pourcentage	minutes
<b>Navetteurs travaillant à Toronto et résidant à...</b>								
Toronto	1 532 780	11	21,2	28,7	138 900	28	29,7	68,0
Oshawa	53 320	35	39,7	46,8	17 845	47	48,1	72,0
Hamilton	55 365	32	34,1	44,4	15 410	47	42,9	71,0
Barrie	22 105	56	47,2	53,6	10 045	68	51,7	72,1
Autre RMR/AR	42 220	68	40,1	58,8	22 385	72	45,8	81,1
Région autre qu'une RMR/AR	31 870	50	40,7	49,5	12 050	70	48,6	81,2
<b>Navetteurs travaillant à Montréal et résidant à...</b>								
Montréal	1 117 150	9	25,9	25,6	66 185	23	38,3	67,2
Autre RMR/AR	24 210	53	36,3	44,1	6 700	70	43,7	79,9
Région autre qu'une RMR/AR	72 560	34	35,0	39,4	15 225	58	45,3	73,5
<b>Navetteurs travaillant à Vancouver et résidant à...</b>								
Vancouver	649 810	8	22,6	25,7	37 990	24	35,4	66,6
Abbotsford–Mission	19 705	30	42,2	40,5	4 290	50	53,9	69,5
Chilliwack	3 660	62	50,1	61,2	2 195	67	53,7	75,1
Autre RMR/AR	4 960	94	35,9	41,4	1 305	55	48,9	80,0
Région autre qu'une RMR/AR	2 620	90	37,3	49,7	875	82	45,6	98,8

Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2016.

Comme il a été mentionné dans la section précédente, toutefois, la majorité des navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile vivaient et travaillaient dans la même RMR. À Toronto, par exemple, 139 000 des 1,5 million de navetteurs (9 %) qui travaillaient et vivaient dans la RMR étaient des navetteurs parcourant un trajet de longue durée. Pour ces navetteurs, même si la distance médiane pour se rendre au travail était de 28 km, la durée moyenne du trajet était de 68 minutes (par conséquent, la durée moyenne était presque aussi longue que pour les navetteurs parcourant

un trajet de longue durée à partir de Barrie, Oshawa ou Hamilton), ce qui fait ressortir les difficultés avec lesquelles sont pris les travailleurs qui doivent se rendre en automobile d'un endroit à un autre dans une grande région métropolitaine. Par rapport aux personnes vivant à Barrie, Oshawa ou Hamilton, toutefois, une proportion plus faible (30 %) des navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile et vivant à Toronto quittaient leur domicile entre 5 h et 7 h.

Toronto comptait aussi un nombre important de personnes provenant d'autres RMR (comme Kitchener–Cambridge–Waterloo, St. Catharines–Niagara, Brantford et Guelph) et de régions autres que des RMR/AR. Près de la moitié des personnes qui vivaient dans ces régions et qui travaillaient à Toronto étaient des navetteurs parcourant un trajet de longue durée qui déclaraient en moyenne un trajet d'une durée de plus de 80 minutes. Elles étaient aussi plus susceptibles de déclarer qu'elles quittaient leur domicile tôt, soit entre 5 h et 7 h.

## Résultats du Recensement de 2016 : Les trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail

Parmi les navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile et travaillant à Montréal, plus de 66 000 résidaient aussi dans cette RMR (et représentaient 6 % des navetteurs utilisant une automobile qui vivaient et travaillaient dans la RMR de Montréal). Ces travailleurs parcouraient habituellement de moins longues distances que ceux qui étaient dans la même situation à Toronto, soit 23 km, mais ils mettaient à peu près le même nombre de minutes à se rendre au travail (67 minutes). Près de 40 %, quittaient leur domicile entre 5 h et 7 h (comparativement à 30 % de leurs homologues à Toronto).

Étant donné que Montréal n'est pas entourée de nombreuses autres RMR ou AR, près de 73 000 personnes qui travaillaient dans la RMR de Montréal provenaient d'une région autre qu'une RMR/AR. Parmi ces travailleurs, le cinquième étaient des navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile, et ils mettaient en moyenne 74 minutes à se rendre au travail et devaient généralement parcourir 58 km pour le faire.

Comme c'était le cas à Montréal et à Toronto, la majorité des navetteurs parcourant un trajet de longue durée et travaillant dans la RMR de Vancouver vivaient aussi dans cette RMR. Pour ces travailleurs, la distance médiane entre le domicile et le travail était de 24 km, et le trajet était d'une durée moyenne de 67 minutes. Toutefois, ces travailleurs représentaient 6 % du nombre total de navetteurs qui utilisaient une automobile, qui avaient un lieu habituel de travail et qui vivaient à Vancouver.

Le modèle de navettage des personnes qui résidaient à Abbotsford–Mission ou à Chilliwack et qui travaillaient à Vancouver était toutefois différent. Les résidents de Chilliwack qui travaillaient à Vancouver, en particulier, étaient plus susceptibles de parcourir un trajet de longue durée (60 %), et ceux-ci mettaient en moyenne 75 minutes à se rendre au travail. Une proportion plus faible de navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile et travaillant à Vancouver provenaient d'autres RMR/AR, ou de régions autres que des RMR/AR, et les personnes provenant de ces régions mettaient encore plus de temps à se rendre au travail.

### Conclusion

En 2016, près de 16 millions de Canadiens utilisaient le transport en commun, une automobile ou d'autres moyens de transport pour se rendre au travail. Même si la distance et la durée des trajets étaient relativement courtes pour la majorité d'entre eux, une proportion significative (7 %) mettait au moins 60 minutes à se rendre au travail. Même si les usagers du transport en commun sont plus susceptibles de parcourir un trajet de longue durée que les navetteurs utilisant une automobile, la majorité de ces navetteurs se déplaçaient en automobile. Au total, 854 000 Canadiens passaient au moins 60 minutes en automobile pour se rendre au travail. Les trajets de longue durée ont des conséquences pour les personnes, l'économie et la société.

Au Canada, les trajets de longue durée pour se rendre au travail sont un phénomène qui touche les grandes villes. En 2016, près de 60 % des travailleurs ayant un lieu habituel de travail et devant parcourir au moins 60 minutes en automobile pour s'y rendre travaillaient soit à Toronto, Montréal ou Vancouver. Toronto est le plus important marché du travail au pays et est entouré par d'autres centres de population relativement importants, y compris les RMR de Barrie, d'Oshawa et de Hamilton, qui entretiennent une relation de navettage étroite avec la RMR de Toronto. Pour ce qui est de Vancouver, la RMR d'Abbotsford–Mission compte de nombreux résidents qui travaillent dans la RMR de Vancouver. Ces navetteurs parcourent de longues distances et mettent souvent plus de temps pour se rendre au travail.

De nombreux navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile, toutefois, vivent et travaillent dans la même RMR. Ces navetteurs, qui parcourent des distances plus courtes, mais qui mettent presque autant de temps à se rendre au travail que ceux qui proviennent de l'extérieur de la RMR, sont aux prises avec des difficultés différentes. Les répercussions de ces déplacements sur le bien-être et la qualité de vie des résidents de ces villes peuvent également être des facteurs importants. D'autres recherches sont nécessaires pour comprendre les problèmes auxquels sont confrontés ces types particuliers de navetteurs utilisant une automobile.

## Résultats du Recensement de 2016 : Les trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail

Les futures analyses devraient continuer d'examiner les tendances chez les navetteurs qui parcourent un trajet de longue durée en automobile. De 2011 à 2016, le nombre de navetteurs parcourant un trajet de longue durée en automobile a augmenté de 5 %, tandis que le nombre total de navetteurs utilisant une automobile s'est accru de 3 %, ce qui a ajouté de

la pression sur les infrastructures des grandes villes au Canada. Depuis, tous les ordres de gouvernement ont investi dans de grands projets d'infrastructure, ce qui pourrait modifier la dynamique du navettage au Canada. Le Recensement de 2021 constituera une autre occasion de mieux comprendre la dynamique des trajets de longue durée dans les plus grandes villes du Canada.

---

**Tetyana Yaropud** est analyste à la Division de la statistique du revenu, **Jason Gilmore** est le chef de la Sous-section du recensement de la Division de la statistique du travail et **Sébastien LaRoche-Côté** est le rédacteur en chef de Regards sur la société canadienne, à Statistique Canada.

### Sources des données, méthodes et définitions

#### Source des données et définitions

Les données de la présente analyse sont tirées du Recensement de la population de 2016. La population cible est constituée des Canadiens de 15 ans et plus qui occupaient un emploi au moment du recensement.

Dans le recensement, les questions concernant les déplacements du domicile au travail comprennent le lieu de travail, le mode de transport, la distance, la durée moyenne du trajet et l'heure à laquelle le répondant part travailler. Aucune donnée sur la durée des trajets et l'heure de départ n'a été recueillie avant 2011; cela a été fait pour la première fois dans le cadre de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011. Par conséquent, ces questions ont fait partie du questionnaire détaillé du recensement pour la première fois en 2016.

Il est important de noter qu'une petite minorité de travailleurs peuvent déclarer qu'ils travaillent dans une région métropolitaine de recensement (RMR) donnée, mais qu'ils ont une résidence principale située très loin de cette RMR.

Cela est particulièrement le cas dans les grandes RMR, où certains travailleurs résident temporairement pour y travailler. La distance du domicile au travail peut être importante pour ces travailleurs, mais ces derniers font souvent des trajets d'une durée plus courte en comparaison pour se rendre au travail parce qu'ils ne partent pas de leur lieu de résidence. Dans le cadre du recensement, aucune question n'a été posée aux navetteurs quant à savoir s'ils partaient de leur résidence principale pour se rendre au travail ou d'un autre endroit.

À moins d'indication contraire, dans cet article, les longues distances et les trajets de longue durée en automobile se rapportent au navettage effectué pour se rendre au travail principalement au moyen d'une automobile, d'un camion ou d'une fourgonnette, pour un trajet d'une durée d'au moins 60 minutes. Plus de renseignements concernant le recensement figurent dans le [Guide du Recensement de la population, 2016](#) (n° 98-304-X au catalogue).

Pour obtenir plus de renseignements sur d'autres variables du recensement, voir le [Dictionnaire, Recensement de la population, 2016](#) (n° 98-301-X au catalogue).

## Résultats du Recensement de 2016 : Les trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail

### Notes

1. Voir Statistique Canada (2017).
2. Voir Statistique Canada (2017).
3. Voir Künn-Nelen (2015); Hoehner et coll. (2012); Martin et coll. (2014).
4. Voir Mattisson et coll. (2015).
5. Voir Stutts et coll. (2003); Di Milia et coll. (2012).
6. Voir Ressources naturelles Canada (2016).
7. Voir Heisz et LaRochelle-Côté (2005).
8. Voir Novaco et Collier (1994).
9. Voir Blumen (1994); McQuaid et Chen (2012).
10. Voir McQuaid et Chen (2012).
11. Dans cette population, 5 % des travailleurs utilisant un véhicule privé avaient un trajet de longue durée.
12. À titre d'exemple, voir Turner et Niemer (1997).
13. Voir McQuaid et Chen (2012).
14. Il convient de se rappeler que certaines personnes peuvent travailler dans une région métropolitaine de recensement (comme Toronto, Vancouver ou Montréal) et déclarer une adresse dans une région métropolitaine de recensement ou une agglomération de recensement située loin de leur lieu de travail. Il arrive souvent que ces travailleurs ne vivent pas dans leur résidence principale et qu'ils aient par conséquent un trajet de courte durée pour se rendre au travail, même si la distance est plus longue de leur domicile à leur travail. Dans le cadre du recensement, on ne demande pas aux navetteurs s'ils partent de leur résidence principale pour se rendre au travail ou s'ils le font à partir d'un autre endroit.

### Documents consultés

- BLUMEN, Orna. 1994. « Gender differences in the journey to work », *Urban Geography*, vol. 15, n° 3, p. 223 à 245.
- DI MILIA, Lee, Naomi L. ROGERS et Torbjörn ÅKERSTEDT. 2012. « Sleepiness, long distance commuting and night work as predictors of driving performance », *PLOS One*, septembre, vol. 7, n° 9.
- HEISZ, Andrew, et Sébastien LAROCHELLE-CÔTÉ. 2005. [Le travail et le navettage dans les régions métropolitaines de recensement, 1996 à 2001](#), document analytique — Tendances et conditions dans les régions métropolitaines de recensement, produit n° 89-613-M, n° 007 au catalogue de Statistique Canada, Ottawa.
- HOEHNER, Christine M., et coll. 2012. « Commuting distance, cardiorespiratory fitness, and metabolic risk », *American Journal of Preventative Medicine*, juin, vol. 42, n° 6, p. 571 à 578.
- KÜNN-NELEN, Annemarie. 2015. *Does Commuting Affect Health?*, IZA Discussion Paper Series, n° 9031, Bonn, Allemagne.
- MARTIN, Adam, Yevgeniy GORYAKIN et Marc SUHRCKE. 2014. « Does active commuting improve psychological wellbeing? Longitudinal evidence from eighteen waves of the British Household Panel Survey », *Preventive Medicine*, décembre, vol. 69, p. 296 à 303.
- MATTISSON, Kristoffer, Carita HAKANSSON et Kristina JÅKOBSSON. 2015. « Relationships between commuting and social capital among men and women in Southern Sweden », *Environment and Behavior*, août, vol. 47, n° 7, p. 734 à 753.
- MCQUAID, Ronald W., et Tao CHEN. 2012. « Commuting times: The role of gender, children and part-time work », *Research in Transportation Economics*, décembre, vol. 34, n° 1, p. 66 à 73.
- NOVACO, Raymond W., et Cheryl COLLIER. 1994. *Commuting Stress, Ridesharing, and Gender: Analysis from the 1993 State of the Commute Study in Southern California*, document de travail n° 208, Berkeley, Californie, University of California Transportation Centre.
- RESSOURCES NATURELLES CANADA. 2016. « [Les effets des émissions produites par la marche au ralenti](#) ».
- STATISTIQUE CANADA. 2017. « [Déplacement domicile-travail : faits saillants du Recensement de 2016](#) », *Le Quotidien*, 29 novembre.
- STUTTS, Jane C., et coll. 2003. « Driver risk factors for sleep-related crashes », *Accident Analysis & Prevention*, mai, vol. 35, n° 3, p. 321 à 331.
- TURNER, Tracy et Debbie NIEMEIER. 1997. « Travel-to-work and household responsibility : new evidence », *Transportation*, novembre, vol. 24, n° 4, p. 397 à 419.