

Rapport de circulation : les migrations quotidiennes en semaine

par Warren Clark

Les habitudes de déplacement du Canadien type se sont diversifiées sous la pression des modèles de développement urbain, de l'évolution des structures familiales, des familles à deux revenus et d'un monde où les journées de travail s'étendent de plus en plus sur 24 heures. Alors, si vous avez l'impression de passer plus de temps dans les embouteillages, vous n'êtes pas seul dans ce cas, car partout au Canada, la circulation devient de plus en plus lourde et encombrée.

Entre 1985 et 1997, le nombre d'immatriculations de voitures de tourisme a augmenté de 21 %, dépassant le taux d'expansion du réseau routier¹. Non seulement plus de Canadiens conduisent-ils une voiture, mais ceux-ci parcourent aussi de plus longues distances². Ainsi, selon l'Enquête sociale générale (ESG) de 1998 de Statistique Canada, au cours d'une journée type de la semaine, les Canadiens passaient 6 minutes de plus en

TSC Ce qu'il faut savoir sur la présente étude

Dans le cadre de l'Enquête sociale générale de 1998, Statistique Canada a interviewé environ 10 700 personnes de 15 ans et plus vivant dans des ménages privés dans les 10 provinces afin d'obtenir des renseignements sur leur emploi du temps. Les répondants ont indiqué quelles avaient été leurs activités, avec qui ils étaient durant ces activités, à quel endroit et à quelle heure elles avaient eu lieu pendant une période de 24 heures. Les interviews se sont déroulées entre février et décembre 1998. Les résultats figurant dans le présent article rendent compte de leurs activités pendant une journée type. Étant donné que le travail rémunéré est habituellement effectué en semaine, la plupart des résultats présentés dans cet article ont trait à des activités qui ont lieu pendant une journée type de la semaine. La durée des trajets effectués certains jours particuliers peut être plus courte ou plus longue que les moyennes présentées ici.

Tel qu'employé dans cet article, le terme « migrations quotidiennes » désigne tous les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et inclut le temps de déplacement pour magasiner ou faire des courses.

voiture et 12 minutes de plus dans les transports en commun qu'en 1986. Il en résulte donc des embouteillages.

Bien d'autres facteurs contribuent aussi à l'encombrement de la circulation. La construction routière, le mauvais temps et les accidents de la circulation provoquent des ralentissements temporaires. Toutefois, les tendances sociales à long terme ont pour résultat d'accroître continuellement l'encombrement de la

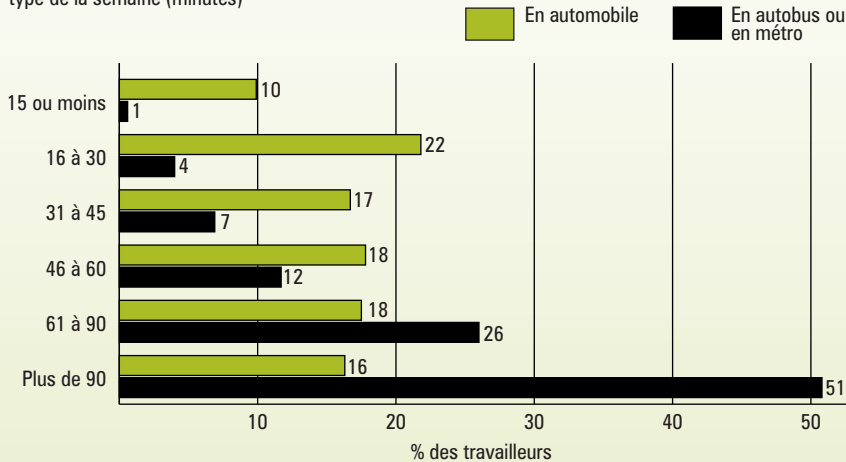
1. Le réseau routier, mesuré en kilomètres de voie, a été prolongé de 7 % entre 1985 et 1995. Association des transports du Canada, *Transportation in Canada: A Statistical Overview — 1995*, Transports Canada, Ottawa, 1997.
2. La distance annuelle moyenne parcourue par les voitures particulières et les mini-fourgonnettes a augmenté de 5,7 % entre 1987 et 1996. Compendium de données sur la mobilité automobile, *info données : mobilité environnement sécurité*, Québec, Université Laval, vol. 4, n° 1, février 1999, adresse Internet : <http://www.grimes.ulaval.ca/cdma>.

Raisons du déplacement	Participants (% de la population)	Temps moyen écoulé par les participants pendant leurs déplacements (minutes)
Migration quotidienne	47	62
Courses	34	39
Divertissements et activités sociales	23	44
Soins personnels ou repas	13	25
Prestation de soins	10	47
Passe-temps ou activités sportives	9	57
Études	8	53
Bénévolat ou activités religieuses	6	42

Nota : Comprend les déplacements en automobile, en autobus, en métro, à pied, à bicyclette et tous les autres modes de transport.

Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale de 1998.

Durée de la migration quotidienne pour une journée type de la semaine (minutes)



circulation. Ces tendances incluent le désir de vivre dans des quartiers à faible densité de population, ce qui a

pour effet d'élargir les superficies d'habitation; l'utilisation massive des voitures, qui permet aux banlieusards de travailler et de vivre où ils veulent ainsi que la concentration des déplacements à certaines heures de la journée³. Ces problèmes posent des défis particuliers aux planificateurs en

transports, qui tentent de répondre aux besoins des travailleurs stressés par le manque de temps.

Dans le présent article, l'auteur examine la durée des déplacements au cours d'une journée type de la semaine. Il s'intéresse notamment aux raisons pour lesquelles les gens se déplacent, au mode de transport le plus populaire et à la façon dont les horaires de travail affectent les embouteillages.

Les migrations quotidiennes : le débit de circulation le plus élevé en semaine

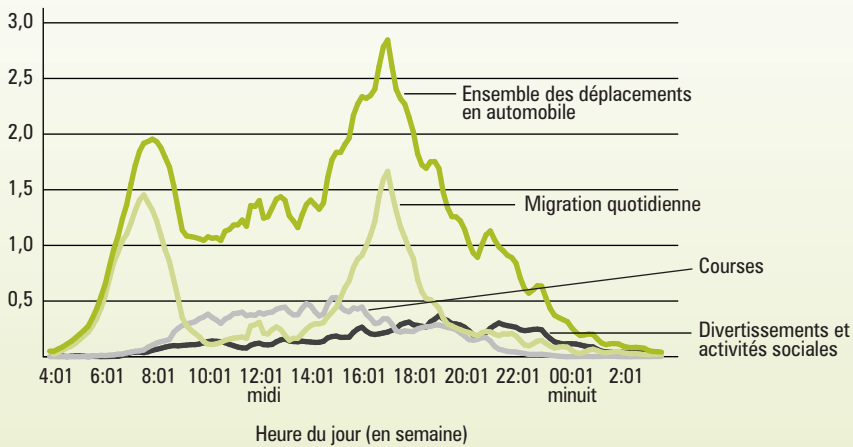
La raison la plus courante des déplacements en semaine était la migration quotidienne entre le lieu de résidence et le lieu de travail. Ces déplacements étaient effectués par 11,4 millions de Canadiens (47 % de la population adulte) et prenaient en moyenne 62 minutes par jour, ces minutes étant concentrées aux heures de pointe. Les autres déplacements fréquents s'effectuaient pour faire les courses (34 %) ainsi que pour les divertissements ou les activités sociales (23 %). Ces déplacements étaient généralement plus courts et moins concentrés à des heures particulières que les migrations quotidiennes et donc, contribuaient moins à l'encombrement de la circulation. Les trajets pour aller à l'école, au collège ou à l'université sont les déplacements les plus courants en semaine pour les jeunes adultes et sont tout aussi longs que les trajets qui mènent au travail.

La voiture règne en maître

En 1998, pendant une journée type de la semaine, 75 % des adultes utilisaient leur voiture, comparativement à 70 % en 1986. Bien des raisons expliquent la popularité de la voiture. Les conducteurs sont libérés des contraintes des itinéraires et des horaires fixes des transports en commun. Ils peuvent aller où ils veulent, choisir leurs compagnons de voyage (s'il y a lieu) et transporter plus

3. Anthony Downs, *Stuck in Traffic — Coping with Peak-Hour Traffic Congestion*, Washington, D.C., The Brookings Institution, 1992.

Millions d'adultes de 15 ans et plus



Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale de 1998.

Lieu de résidence

1986

1998

(minutes)

Personnes se déplaçant en automobile

Canada	56	58
Montréal	63	60
Toronto	67	70
Vancouver	58	70
RMR de taille moyenne ¹	61	57
RMR de petite taille ²	48	49
Autres villes et grandes villes	48	54
Régions rurales	50	56

Personnes se déplaçant en autobus ou en métro

Canada	85	100
--------	----	-----

1. Comprend Ottawa–Hull, Edmonton, Calgary, Québec, Winnipeg, Hamilton, London et Kitchener.

2. Comprend St. Catharines–Niagara, Halifax, Victoria, Windsor, Oshawa, Saskatoon, Regina, St. John's, Chicoutimi, Sudbury, Sherbrooke, Trois-Rivières, Thunder Bay et Saint John.

Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale de 1998.

de choses; de plus, ils n'ont jamais à rester debout et ils peuvent s'arrêter pour se délasser aussi souvent qu'ils le souhaitent⁴. Afin de profiter de ces avantages, les propriétaires de voitures sont prêts à assumer les frais liés à

l'entretien, aux assurances, à l'essence et à la dépréciation de leur voiture.

L'extrême popularité des déplacements en voiture ne poserait pas de problème si chacun choisissait des heures différentes pour circuler, mais

les horaires de travail obligent la plupart des gens à se déplacer pendant les heures de pointe, le matin et en fin d'après-midi. Par ailleurs, de plus en plus de gens voyagent seuls dans leur voiture. D'après l'ESG, 77 % des banlieusards voyageaient seuls en 1998, comparativement à 69 % en 1986.

La circulation varie selon les heures de la journée

En semaine, la circulation atteint un sommet vers 8 h, puis un autre tout juste après 17 h : 8 % (2,0 millions) et 12 % (2,8 millions) de la population adulte est sur la route à ces heures respectives. Ces sommets sont atteints pendant les heures de pointe des migrations quotidiennes entre le domicile et le lieu de travail. À l'heure de pointe du matin, les deux tiers des conducteurs sont des migrants, mais pendant l'heure de pointe de l'après-midi, seulement 58 % sont des migrants. Bien des gens s'étant déplacés pour d'autres raisons retournent à la maison à la même heure que les migrants.

Les détours augmentent la durée des trajets

Au cours d'une journée type de la semaine en 1998, les Canadiens passaient 58 minutes en voiture entre leur domicile et leur lieu de travail. Environ le tiers d'entre eux faisaient des détours en chemin. La durée du trajet était de 37 minutes de plus pour ceux qui s'arrêtaient pour acheter des provisions, déposer ou prendre un enfant ou faire d'autres courses à l'aller ou au retour. Ces détours, qui se font pour la plupart pendant les heures de pointe, contribuent également à congestionner la circulation.

Les femmes et les hommes assument des responsabilités ménagères

4. James A. Dunn Jr., *Driving forces — the automobile, its enemies, and the politics of mobility*, Washington, D.C., The Brookings Institution, 1998.

Le transport en commun a été moins utilisé entre 1990 et 1996, le nombre de trajets-passagers étant passé de 1,53 milliard à 1,37 milliard, ce qui représente une perte de près de 160 millions de trajets. Le nombre d'usagers a augmenté légèrement en 1998 pour atteindre 1,43 milliard de trajets-passagers¹. La diminution du nombre d'usagers au début des années 90 peut être liée au taux de chômage élevé observé pendant la récession, quand moins de migrants journaliers se rendaient au travail. La récente augmentation pourrait être attribuable à des niveaux d'emploi plus élevés; elle pourrait aussi être liée à des changements démographiques, étant donné que la génération de l'après baby-boom arrive à l'âge d'utilisation maximale des transports en commun².

Le plus grand nombre d'usagers adultes du transport en commun se trouve dans le groupe des 15 à 24 ans : au cours d'une journée type de la semaine, 22 % d'entre eux l'utilisaient en 1998. Même dans ce groupe d'âge, toutefois, il était plus fréquent de voir les gens conduire, se faire conduire ou simplement marcher que de les voir utiliser le transport en commun. L'utilisation de ce type de transport diminue généralement avec l'âge; ainsi, seulement 4 % de la population de 55 à 64 ans l'utilise.

Les responsables des transports en commun essaient d'augmenter le nombre d'usagers en attirant les conducteurs de voitures par la création de parcs relais situés à proximité des principaux arrêts, où les conducteurs peuvent garer leur voiture (gratuitement ou à peu de frais) et poursuivre leur trajet en autobus, en métro ou en train de banlieue. On soutient que ces services peuvent permettre de réduire le temps de déplacement total des migrants quotidiens. Cependant, au cours d'une journée type de la semaine en 1998, seulement 1 % des personnes qui con-

duisaient une voiture utilisaient également le transport en commun.

Même si certains peuvent trouver le transport en commun moins pénible que la conduite d'une voiture dans une circulation discontinue, il est peu probable que les travailleurs occupés le considèrent comme un moyen de réduire le stress lié au manque de temps. De plus en plus de travailleurs canadiens ont le sentiment d'être surchargés — la proportion de travailleurs à temps plein qui subissent de fortes tensions en raison des contraintes de temps étant passée de 19 % en 1992 à 25 % en 1998 —, et les avantages des déplacements en voiture sont manifestes lorsqu'on compare la durée des trajets. Au cours d'une journée normale en semaine, les conducteurs passaient en moyenne 58 minutes sur la route, comparativement à 100 minutes pour les usagers de l'autobus ou du métro.

En raison de l'étalement urbain, la demande est croissante pour que les transports en commun desservent une plus vaste région géographique. Cependant, les transports en commun fonctionnent au mieux lorsqu'ils sont utilisés pour conduire un grand nombre de personnes vers un nombre restreint de destinations. Compte tenu du modèle urbain qui prévaut actuellement dans bien des villes, il peut devenir de plus en plus coûteux d'essayer de fournir des services adéquats à des banlieues éloignées.

1. Statistique Canada, *Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain*, produit n° 53-215-XPB au catalogue, Ottawa, 1998.
2. David K. Foot et Daniel Stoffman, *Entre le boom et l'écho 2000 : comment mettre à profit la réalité démographique à l'aube du prochain millénaire*, Montréal, Boréal, 1999, p. 231.

différentes, et l'utilisation qu'ils font de la voiture pendant leurs migrations quotidiennes reflète cette division du travail. Les hommes associent généralement davantage leurs déplacements au fait de gagner leur vie, tandis que les femmes combinent leurs déplacements liés au travail à ceux qui sont nécessaires pour la famille et les affaires personnelles. Par conséquent, les femmes qui essaient de concilier leurs responsabilités parentales et professionnelles avec les

obligations de la gestion du ménage regroupent souvent tous ces déplacements en un seul et font plus d'arrêts en revenant du travail. Selon l'ESG de 1998, pendant une journée type de la semaine, 41 % des femmes faisaient au moins un arrêt en revenant du travail, comparativement à 28 % des hommes. Parmi celles qui avaient des enfants de moins de 5 ans, les deux tiers faisaient un arrêt, tandis que c'était le cas pour environ le tiers des hommes (30 %).

Les grandes villes imposent de longs trajets

Le Recensement de 1996 a démontré que les travailleurs canadiens parcourent une distance médiane de 7,0 kilomètres pour se rendre au travail⁵.

5. La médiane représente la distance en ligne droite dans un sens entre le lieu de travail et le lieu de résidence. Il s'agit d'un point central, la moitié de la population parcourant une distance supérieure et l'autre moitié une distance inférieure à la distance médiane.

Cependant, parmi ceux qui travaillaient dans les plus grandes villes du Canada où l'encombrement de la circulation constitue un problème (Toronto, Montréal et Vancouver), 1 travailleur sur 6 devait parcourir 20 kilomètres ou plus. À Toronto et à Vancouver, au cours d'une journée type de la semaine, les conducteurs passaient en moyenne environ 70 minutes sur la route pour se rendre au travail et en revenir, tandis que les Montréalais en passaient 60. Cependant, 1 conducteur sur 5 habitant dans l'une de ces trois grandes villes faisait un trajet de plus de 90 minutes pour se rendre au travail et en revenir. Étant donné qu'environ 6 % des gens travaillant dans les régions métropolitaines de recensement (RMR) de Toronto, Montréal et Vancouver vivent dans les villes de taille moyenne, les petites villes et les régions rurales avoisinantes, ils font probablement des trajets encore plus longs. Non seulement doivent-ils parcourir de plus longues distances, mais ils doivent aussi subir les embouteillages de ces grandes villes. Les migrations quotidiennes dans les RMR de taille moyenne sont cependant presque aussi longues. De plus, bien que dans les plus petites villes et les régions rurales on ne connaisse pas le même niveau d'encombrement que dans les métropoles du Canada, la durée des déplacements y a tout de même augmenté entre 1986 et 1998.

Les télécommunications peuvent-elles contribuer à réduire ces encombrements?

Les technologies des télécommunications offrent la possibilité de minimiser les déplacements en permettant aux gens de remplacer leur présence physique par un télécopieur, un téléphone ou un modem. Le télétravail, qui permet de travailler à la maison plutôt que de se rendre au lieu de travail, est sans doute la formule la mieux connue. Pour les gens qui man-

quent de temps et qui ont beaucoup de responsabilités professionnelles et familiales, les technologies des télécommunications permettent de travailler, de faire des achats et d'effectuer des opérations bancaires à la maison⁶. Le temps ainsi gagné devient du temps disponible pour la famille, le perfectionnement professionnel ou les activités de loisirs.

Cependant, le travail rémunéré effectué à la maison est, jusqu'à maintenant, une pratique encore peu courante chez les Canadiens. Selon l'ESG de 1998, 16 % des travailleurs avaient travaillé en moyenne 17 heures à la maison pendant la semaine précédant l'enquête. Comme ces heures l'indiquent, la plupart continuent de se rendre à leur lieu de travail : au cours d'une journée type de la semaine, 60 % de ceux qui travaillaient parfois à la maison se sont rendus au travail. De plus, les travailleurs à domicile passaient plus de temps en déplacements quand ils se rendaient au travail — une moyenne de 62 minutes comparativement à 50 minutes pour ceux qui ne travaillaient pas à la maison — probablement parce qu'ils vivaient dans des endroits plus éloignés. Les données de l'ESG démontrent que les personnes travaillant à la maison continuent tout de même d'aller au bureau, mais ils s'y rendent simplement moins souvent.

Résumé

Les Canadiens passent plus de temps sur la route et ils sont de plus en plus nombreux à voyager seuls dans leur voiture. On pourrait s'attendre à ce que les horaires flexibles, le travail à domicile et le transport d'un plus grand nombre de passagers par véhicule permettent de réduire la circulation pendant les heures de pointe, mais les mouvements de la circulation montrent que 8 h et 17 h sont encore les heures où la circulation est la plus dense sur les routes. Compte tenu de leurs horaires chargés, bien des gens,

en particulier les femmes, s'arrêtent souvent pour faire des courses lorsqu'elles se rendent au travail et en reviennent. Ces arrêts font gagner du temps aux conducteurs en leur permettant de regrouper leurs déplacements, mais ils contribuent également à congestionner la circulation.

6. En 1998, seulement 3 % des ménages faisaient des achats sur Internet, tandis que 5 % y effectuaient des opérations bancaires. Paul Dickinson et Jonathan Ellison, « Être branché ou ne pas l'être : croissance de l'utilisation des services de communication par ordinateur », *Indicateurs de services*, produit n° 63-016-XIB au catalogue de Statistique Canada, premier trimestre 1999.

TSC

Warren Clark est analyste principal à la Division de la statistique sociale, du logement et des familles de Statistique Canada.