

Se rendre au travail

par Andrew Heisz et Sébastien LaRochelle-Côté

Le présent article est une adaptation du document « Le travail et le navettage dans les régions métropolitaines de recensement, 1996 à 2001 », publié dans le septième rapport de recherche de la nouvelle série de Statistique Canada intitulée Tendances et conditions dans les régions métropolitaines de recensement. Pour obtenir la bibliographie complète, veuillez consulter le document original offert gratuitement sur le site Web de Statistique Canada : www.statcan.ca/francais/research/89-613-MIF/89-613-MIF2005007.pdf.

La façon dont les personnes se rendent au travail dépend, entre autres, de l'endroit où elles habitent, de leur lieu de travail et des modes de transport auxquels elles ont accès. Habituellement, la plupart des gens font la navette de leur résidence en banlieue vers leur lieu de travail en ville. Ainsi, les réseaux de transport en commun permettent de déplacer la majorité des navetteurs de la banlieue vers le noyau urbain.

Cependant, depuis quelques années, les tendances de navettage sont devenues plus complexes, l'emploi ayant progressé plus rapidement dans les banlieues que dans les secteurs du noyau urbain. Alors que le centre-ville demeure le principal lieu de travail, son importance relative a diminué. Étant limitées à peu d'options pratiques en ce qui a trait au transport en commun, le nombre croissant de personnes qui font la navette d'un bout à l'autre de ces banlieues conduit pour se rendre au travail.

Dans le présent article, on utilise les données tirées du Recensement de la population pour examiner les tendances de navettage de 1996 à 2001, celles-ci ayant un rapport avec la récente progression de l'emploi dans les banlieues. On y présente brièvement les caractéristiques démographiques des navetteurs et on se penche sur certaines conséquences résultant

TSC Ce qu'il faut savoir sur la présente étude

Les données figurant dans le présent article proviennent des recensements de la population de 1996 et de 2001. Le recensement est mené dans l'ensemble de la population du pays, mais un questionnaire plus détaillé a été envoyé à 1 ménage canadien sur 5. Les questions portaient sur le lieu de travail et le mode de transport qu'utilisent le plus fréquemment les répondants pour faire la navette entre la résidence et le lieu de travail. La présente étude porte principalement sur la population de 15 ans et plus ayant déclaré un lieu de travail précis. Les personnes travaillant à domicile ou à l'extérieur du pays ou celles sans adresse de travail fixe ne font pas partie de l'analyse.

Région métropolitaine de recensement (RMR) : Il s'agit d'une région formée d'une ou de plusieurs municipalités adjacentes situées autour d'une grande région urbaine (appelée noyau urbain) qui compte au moins 100 000 habitants. Pour être incluses dans la RMR, les autres municipalités adjacentes doivent avoir un degré d'intégration élevé avec la région urbaine centrale, lequel est déterminé par les flux de navetteurs. La liste des RMR du Recensement de 2001 est composée de St. John's, Halifax, Saint John, Saguenay, Québec, Sherbrooke, Trois-Rivières, Montréal, Ottawa-Gatineau, Kingston, Oshawa, Toronto, Hamilton, St. Catharines-Niagara, Kitchener, London, Windsor, Sudbury, Thunder Bay, Winnipeg, Regina, Saskatoon, Calgary, Edmonton, Abbotsford, Vancouver et Victoria.

Travailleurs des RMR : Ce sont les répondants qui travaillent dans une RMR donnée, même s'ils n'habitent pas cette même RMR. Ils pouvaient habiter dans une autre RMR ou dans une région hors RMR. Par exemple, de nombreuses personnes travaillant à Toronto habitent à Oshawa ou à Hamilton.

Centre-ville : Le centre-ville est défini en fonction de l'endroit où est situé l'hôtel de ville du centre urbain.

Grappes d'emploi : Il s'agit des secteurs ayant une forte concentration d'emplois. Les grappes d'emploi sont un groupe de secteurs de recensement (SR) ou un seul SR dans lequel le nombre d'emplois est supérieur au nombre d'habitants. Chaque SR comprend un lieu de travail qui compte au moins 5 000 travailleurs. Dans le présent article, on examine plus particulièrement les grappes primaires où au moins un SR compte 15 000 travailleurs ou plus.

du changement dans l'emplacement des emplois et dans les tendances de navettage sur l'infrastructure des villes canadiennes.

La voiture est de loin le moyen le plus populaire pour se rendre au travail

Pour la plupart des travailleurs, le navettage constitue l'une des réalités de la vie. Dans pratiquement toutes les régions métropolitaines de recensement (RMR), plus de la moitié de tous les travailleurs parcourent plus de 5 km pour se rendre au travail et, pour certains, la distance est supérieure à 25 km. À Oshawa et à Hamilton, 31 % et 19 % des navetteurs, respectivement, parcourent plus de 25 km pour se rendre sur les lieux du travail, probablement dans la RMR avoisinante de Toronto.

La très grande majorité des navetteurs se rendent au travail en voiture. En effet, alors qu'Ottawa-Gatineau, Montréal et Toronto sont les RMR ayant le mieux réussi à inciter les navetteurs à utiliser un mode de transport autre que « voiture/conducteur », près des deux tiers des navetteurs continuent de conduire pour se rendre au travail. Dans au moins 10 RMR, une proportion de navetteurs de 80 % ou plus conduisent pour se rendre au travail¹.

La croissance de l'emploi est concentrée dans les banlieues

Dans la plupart des centres urbains, les emplois sont fortement concentrés au cœur du centre-ville. Toutefois, de 1996 à 2001, on a observé une décroissance de l'importance relative sur le plan économique de ces secteurs du centre-ville, alors que le nombre d'emplois dans les banlieues a crû à un rythme plus de quatre fois supérieur à celui des emplois du centre-ville. Par conséquent, de plus en plus de gens font la navette d'un bout à l'autre de la ville pour se rendre dans ces banlieues.



L'emploi a augmenté beaucoup plus rapidement dans les banlieues qu'au centre-ville*

	Lieu de travail	
	Dans un rayon de 5 km du centre-ville	À plus de 5 km du centre-ville
Variation du nombre d'emplois, 1996 à 2001		
(en milliers)		
Ensemble des RMR	156	733,2
St. John's	-1,8	6,9
Halifax	-0,2	15,1
Saint John	-1,1	4,4
Saguenay	-0,1	1,5
Québec	-2,2	15,2
Sherbrooke	1,6	4,3
Trois Rivières	-2,2	1,4
Montréal	31,9	102,5
Ottawa-Gatineau	11,9	51,7
Kingston	-3,4	6,0
Oshawa	0,8	10,3
Toronto	72,7	237,2
Hamilton	-2,3	14,7
St.Catharines-Niagara	0,5	9,4
Kitchener	2,3	20,1
London	2,9	15,5
Windsor	4,6**	7,2**
Grand Sudbury	-3,4	1,6
Thunder Bay	-2,4	-0,3
Winnipeg	-3,3	21,8
Regina	2,4	1,8
Saskatoon	3,8	4,7
Calgary	29,7	52,7
Edmonton	4,2	51,3
Abbotsford	4,1	2,4
Vancouver	4,8	68,8
Victoria	0,2	5,0

Nota : Sont incluses toutes les personnes de 15 ans et plus dont le lieu habituel de travail est situé dans une RMR.

* Le centre-ville est défini comme étant le secteur de recensement où est situé l'hôtel de ville du centre urbain.

** Les valeurs pour Windsor sont « dans un rayon de 10 km » et « à plus de 10 km » du centre-ville.

Source : Statistique Canada, recensements de la population, 1996 et 2001.

À Toronto, par exemple, où la croissance de l'emploi a surtout eu lieu dans les banlieues, 208 300 travailleurs de plus en 2001 qu'en 1996 se sont déplacés vers un lieu de travail situé à plus de 20 km du centre-ville. Près de 90 % de ces navetteurs se rendaient au travail en voiture, de sorte qu'on a enregistré une augmentation du nombre de

travailleurs faisant la navette en voiture, et ce, tant dans la RMR de Toronto (12 %) que vers des endroits situés à plus de 20 km du centre-ville (26 %).

Le transfert des activités de fabrication du centre de la ville vers les banlieues est l'une des caractéristiques de la densité croissante de l'emploi dans les

banlieues. À Toronto, le pourcentage de travailleurs du secteur de la fabrication dans les régions situées à une distance d'au moins 20 km du centre-ville est passée de 51 % en 1996 à 57 % en 2001. On observe également une restructuration de la concentration des emplois dans le secteur du commerce de détail ainsi que des emplois peu spécialisés et moins bien rémunérés. En revanche, les emplois au centre-ville sont plus susceptibles d'être hautement spécialisés et bien rémunérés et de se trouver dans le secteur des services. Par exemple, à Vancouver, les travailleurs employés dans un rayon de 5 km du centre-ville gagnaient en moyenne 51 300 \$ en 2001. Par comparaison, le revenu moyen des personnes employées dans un rayon de 10 à 15 km du centre-ville était de 46 500 \$ au cours de cette même année.

L'accès au transport en commun varie selon l'emplacement du lieu de travail

Comme les réseaux de transport en commun sont souvent conçus pour favoriser le transport des usagers vers le centre-ville, il n'est pas surprenant de constater que les personnes qui y travaillent soient plus susceptibles d'utiliser le transport en commun. En effet, pour ces travailleurs, le transport en commun est souvent accessible et pratique. Ainsi, 59 % des navetteurs l'utilisent pour se rendre dans le secteur du centre des affaires (SCA)² de Toronto, 55 %, pour se rendre dans le SCA de Montréal et 38 %, dans le SCA d'Ottawa-Gatineau. À Winnipeg, seulement 27 % des travailleurs du SCA utilisent le transport en commun pour se rendre au travail; ce taux est tout de même plus de deux fois supérieur au taux d'utilisation observé dans les autres grappes d'emploi (12 %).

Par contre, des proportions relativement petites de navetteurs qui voyagent vers des emplois en banlieue utilisent le transport en commun. Par exemple, 28 % des navetteurs travaillant dans la grappe

Montréal-Nord (qui se trouve à l'intersection des autoroutes 15 et 40) utilisent le transport en commun pour se rendre au travail, tandis que 18 % seulement des personnes qui travaillent à Montréal-Est (Anjou) font de même. La situation dans les autres RMR est similaire. En effet, un nombre relativement faible de navetteurs voyageant vers des grappes d'emploi hors des SCA utilisent le transport en commun.

Selon certains chercheurs, les employeurs des banlieues encouragent l'utilisation de modes de transport autres que le transport en commun par le truchement de l'emplacement choisi pour faire des affaires et de la façon dont la propriété est aménagée. Les lieux de travail sont souvent choisis en fonction de la proximité du réseau autoroutier, des aéroports ou d'autres grands axes de transport, plutôt qu'en fonction de la proximité du marché du travail local ou des grandes lignes de transport en commun. L'abondante disponibilité de terrains zonés à des fins industrielles permet aux entreprises de construire des entrepôts peu élevés, des usines à grande superficie et de très vastes stationnements. Ces facteurs regroupés contribuent aux faibles densités d'emploi dans ces zones. Ainsi, ces faibles densités d'emploi entravent l'efficacité du transport chez les travailleurs qui souhaiteraient utiliser le transport en commun pour se rendre à ces emplacements.

Les tendances de navettage deviennent plus complexes

Au cours des dernières années, les tendances de navettage sont devenues plus complexes. Comparativement aux décennies précédentes, les navettes se font plus souvent à l'intérieur d'une banlieue ou entre les banlieues, ou bien les navetteurs se déplacent du centre-ville vers les banlieues³.

Le navettage se divise en cinq catégories : (1) les navettes à l'intérieur du centre-ville, celles dont le lieu de résidence et le lieu de travail des

navetteurs se situent dans un rayon de 10 km du centre-ville; (2) les navettes traditionnelles, celles dont le lieu de travail des navetteurs est situé dans un rayon de 10 km du centre-ville et leur résidence, à plus de 10 km du centre-ville; (3) les navettes inverses, celles où le lieu de travail des navetteurs se situe à plus de 10 km du centre-ville et leur résidence, à une distance d'au plus 10 km du centre-ville; (4) les navettes en banlieue courtes, celles dont le lieu de résidence et le lieu de travail des navetteurs sont situés à plus de 10 km du centre-ville mais dont la distance de navettage est inférieure à 10 km; (5) les longues navettes en banlieue, celles dont le lieu de résidence et le lieu de travail des navetteurs sont situés à plus de 10 km du centre-ville mais dont la distance de navettage est supérieure à 10 km⁴.

Dans les trois plus grandes RMR, soit Toronto, Montréal et Vancouver, on observe, comparativement aux autres RMR, une proportion plus faible de personnes faisant la navette à l'intérieur du centre-ville ou de la banlieue vers le centre-ville (navettage traditionnel) et une proportion plus importante de personnes faisant la navette à l'intérieur de la banlieue et entre les banlieues. Toutefois, dans les huit grandes RMR que sont Québec, Montréal, Ottawa-Gatineau, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver, une proportion similaire de travailleurs font la navette inverse.

Le navettage non traditionnel est à la hausse

De 1996 à 2001, on a observé d'importantes augmentations de la proportion du navettage dont les trajets sont non traditionnels. Par exemple, à Ottawa-Gatineau, le nombre de navetteurs faisant la navette inverse a augmenté de près de 40 %, probablement en raison de la croissance rapide de l'emploi dans la grappe de Kanata, à l'Ouest de la ville. À Calgary également, le nombre de navettes inverses a augmenté

Types de navettage

	Tous les types de navettage	Du centre-ville* vers le centre-ville	Traditionnel (de l'extérieur du centre-ville vers le centre-ville)	Inverse (du centre-ville vers l'extérieur du centre-ville)	À l'intérieur de la banlieue (navettage en banlieue de moins de 10 km)	Entre banlieues (navettage en banlieue de plus de 10 km)**
Croissance en %, 1996 à 2001						
Québec	4	3	1	11	18	2
Montréal	9	9	2	10	15	9
Ottawa-Gatineau	13	7	7	40	33	19
Toronto	14	11	12	3	18	17
Winnipeg	6	8	-6	29	12	5
Calgary	20	6	25	42	77	38
Edmonton	14	8	10	24	46	13
Vancouver	9	10	12	-3	11	5

* Pour ce tableau, le centre-ville est défini comme étant situé dans un rayon de 10 km de l'hôtel de ville du centre urbain.

** Les navettes de l'extérieur des RMR vers l'intérieur des RMR sont comprises dans les calculs.

Source : Statistique Canada, recensements de la population, 1996 et 2001.

de 42 %. Les longues navettes en banlieues ont gagné en popularité dans la plupart des RMR, alors que le nombre de navetteurs voyageant sur une distance supérieure à 10 km pour se rendre au travail a augmenté de 38 % à Calgary, de 19 % à Ottawa-Gatineau, de 17 % à Toronto et de 13 % à Edmonton.

De 1996 à 2001, à Ottawa-Gatineau, 19 % des nouveaux navetteurs utilisant les transports en commun à l'heure de pointe ont fait la navette inverse, 22 % ont fait la navette à l'intérieur de la banlieue et 19 %, entre les banlieues. À Toronto, la plupart des nouveaux navetteurs effectuaient un trajet à l'extérieur du centre-ville (36 % faisant la navette à l'intérieur de la banlieue et 37 %, entre les banlieues).

Dans l'ensemble des RMR, le pourcentage de navetteurs qui utilisent le transport en commun est plus faible dans le cas des navettes

non traditionnelles que dans le cas des trajets traditionnels. Cela n'est pas étonnant dans la mesure où les réseaux de transport en commun sont surtout développés en fonction du centre-ville dans les régions urbaines les plus grandes. Ainsi, que le transport en commun puisse ou non être offert aux gens qui font la navette entre les banlieues, certaines personnes pourraient tout de même préférer conduire pour se rendre au travail pour des raisons de coût, de temps ou de commodité.

La distance séparant le domicile, le lieu de travail et le centre-ville est liée à la façon dont les gens font la navette

Un grand nombre de caractéristiques géographiques sont également associées au comportement de navettage : la distance de navettage, c.-à-d. la distance entre la résidence et le lieu de travail; la distance de

la résidence, c.-à-d. la distance entre celle-ci et le centre-ville (qui reflète le degré de banlieusardisation du travailleur); et la distance de l'emploi, c.-à-d. la distance entre le lieu de travail et le centre-ville (qui reflète le degré de banlieusardisation de l'emploi). Plus la distance de navettage est longue, plus les possibilités d'utiliser le transport en commun deviennent limitées ou moins pratiques que de prendre la voiture. Par exemple, lorsqu'on voyage sur de grandes distances, il faut habituellement prendre des correspondances, ce qui signifie qu'il faut passer plus de temps dans le réseau de transport en commun, une situation qui incite les gens à se rendre au travail en voiture.

Il n'est donc pas surprenant que les navetteurs qui habitaient plus loin de leur lieu de travail en 2001 aient été plus susceptibles de s'y rendre en voiture que ceux qui habitaient à proximité. Néanmoins, 57 % de ceux qui habitaient dans un rayon de moins de 5 km de leur lieu de travail conduisaient également pour s'y rendre. Dans l'ensemble, les travailleurs qui habitaient dans un rayon de 5 à 10 km du lieu de travail étaient les plus susceptibles d'utiliser le transport en commun pour s'y rendre, ceux qui habitaient plus loin semblaient préférer conduire et une proportion importante de ceux qui habitaient le plus près s'y rendaient à pied.

On a observé des tendances de navettage similaires en examinant l'emplacement du lieu de travail par rapport au centre-ville. En effet, la plupart des personnes qui travaillent et habitent à proximité du centre-ville ont tendance à utiliser le transport en commun, tandis que celles qui habitent plus loin sont plus susceptibles de se rendre au travail en voiture.

Résumé

La très grande majorité des navetteurs conduisent pour se rendre à leur lieu de travail. Toutefois, le lieu de résidence et le lieu de travail influent

également sur le choix du mode de transport. Le système de transport en commun n'est pas très populaire chez les personnes qui travaillent dans les nouveaux secteurs d'emploi qui prennent rapidement de l'expansion dans les banlieues. Ainsi, les gens qui travaillent au centre-ville sont plus susceptibles d'utiliser le transport en commun pour se rendre au travail, alors qu'une très grande majorité de ceux qui travaillent en banlieue font la navette en voiture. En raison de la création de nouveaux lieux de travail en banlieue et à mesure que les tendances de navettage deviennent plus complexes, les administrations municipales devront relever un défi de taille, soit d'encourager leurs résidents à utiliser davantage le transport en commun.



Andrew Heisz est économiste chercheur principal et **Sébastien LaRoche-Côté** est économiste chercheur à la Division de l'analyse des entreprises et du marché du travail de Statistique Canada.

1. Ces RMR sont Saguenay, Sherbrooke, Trois-Rivières, Oshawa, St. Catharines-Niagara, Kitchener, Windsor, Thunder Bay, Regina et Abbotsford.
2. Le SCA est un secteur à forte concentration d'emploi situé dans le centre-ville de la RMR. Il est formé d'un groupe de secteurs de recensement (SR) adjacents dont le nombre d'emplois est supérieur à la population et qui comprennent chacun un lieu de travail ayant au moins 5 000 travailleurs.
3. Statistique Canada, Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils?, Recensement de 2001 : série « analyses », produit n° 96F0030XIF2001010 au catalogue de Statistique Canada, 2003.
4. Cette dernière catégorie comprend également les personnes qui travaillent dans la RMR, mais qui n'habitent pas celle-ci.

Vous désirez de plus amples renseignements sur Statistique Canada?

Communiquez avec notre Service national de renseignements :

1 800 263-1136

Pour commander des publications :

Service national de commandes :

1 800 267-6677

Internet : infostats@statcan.ca

Service national ATS : 1 800 363-7629

N° 11-008-XPF au catalogue (also available in English, Catalogue no. 11-008-XPE), publié trimestriellement.

Prix d'abonnement :

Version imprimée : 12 SCAN pour un numéro, 39 SCAN pour un abonnement d'un an. Étudiants : 30 % de rabais (plus les taxes en vigueur au Canada ou les frais de port à l'extérieur du Canada).

Version électronique disponible sur Internet (n° 11-008-XIF au catalogue) : 9 SCAN pour un numéro, 29 SCAN pour un abonnement d'un an (plus les taxes en vigueur au Canada).

Normes de service à la clientèle

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

Vous déménagez?

N'oubliez pas de nous le faire savoir. Veuillez nous faire parvenir le nom de l'abonné, l'ancienne adresse, la nouvelle adresse, le numéro de téléphone et le numéro de référence du client à :

Statistique Canada
Division des finances
Immeuble R.-H.-Coats, 6^e étage
120, avenue Parkdale
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

ou par téléphone au 1 800 263-1136
ou au 1 800 267-6677; ou par
télécopieur au 1 877 287-4369; ou
par Internet à infostats@statcan.ca.

Veuillez nous aviser six semaines à l'avance pour éviter toute interruption de la livraison.