

Vous aimez faire la navette? Les perceptions des travailleurs de leur navette quotidienne

par Martin Turcotte

Pour bon nombre de personnes travaillant dans une grande région urbaine et subissant quotidiennement les aléas de la congestion routière, faire la navette entre le domicile et le lieu de travail est loin d'être une activité agréable. La même chose est vraie pour ceux qui doivent faire de longs trajets, debout et entassés dans des autobus bondés. On présuppose d'ailleurs généralement que pour la très grande majorité des travailleurs, faire la navette constitue, au mieux, un mal nécessaire, au pire, un cauchemar quotidien. Mais est-ce vraiment le cas?

On peut en effet se le demander, puisque ces suppositions sont souvent basées sur des anecdotes, des histoires spectaculaires de « navetteurs extrêmes » ou bien encore, sur des impressions générales. Cela est compréhensible puisque très peu de données ont été recueillies dans le passé afin de déterminer à quel point les travailleurs aimaient (ou détestaient) faire la navette pour se rendre au travail. La présente étude vise entre autres à pallier ce manque d'information.

Plus spécifiquement, à l'aide des plus récentes données de l'Enquête sociale générale sur l'emploi du

temps de 2005, on cherche à vérifier l'idée selon laquelle le navettage constitue pour la très grande majorité des travailleurs une expérience désagréable. On identifie ensuite les principaux facteurs qui sont associés à des déplacements plus ou moins agréables, en accordant une importance particulière au mode de transport utilisé.

Dans le présent article, les informations portent uniquement sur les « travailleurs-navetteurs », c'est-à-dire sur ceux qui, la journée précédant l'entrevue téléphonique de l'Enquête sociale générale, on fait un aller-retour entre leur domicile et leur lieu de travail. Afin d'alléger le texte, ceux-ci sont simplement nommés « travailleurs ».

Un millier de bonnes raisons pour ne pas aimer faire la navette

Selon les dernières données de l'Enquête sociale générale (ESG) sur l'emploi du temps, les travailleurs canadiens mettent de plus en plus de temps pour se rendre au travail et en revenir : 63 minutes en 2005 (ou presque 12 jours complets par année pour une personne qui travaille à temps plein), comparativement à 54 minutes en 1992¹. Ces hausses

de durée de déplacement ont été observées à la fois pour les automobilistes et pour les usagers du transport en commun, et ce, dans presque toutes les régions du pays. Dans les plus grandes villes, en particulier celles à forte croissance démographique comme Calgary, les hausses de durée ont été encore plus importantes. La conclusion générale de cette étude : de plus en plus de travailleurs consacrent de plus en plus de temps pour se rendre au travail et en revenir.

De prime abord, on pourrait s'attendre à ce que les niveaux d'insatisfaction soient assez élevés et que la grande majorité des travailleurs considèrent que faire l'aller-retour du travail est une activité très désagréable. Et pourtant...

Aussi bien faire la navette que faire le ménage

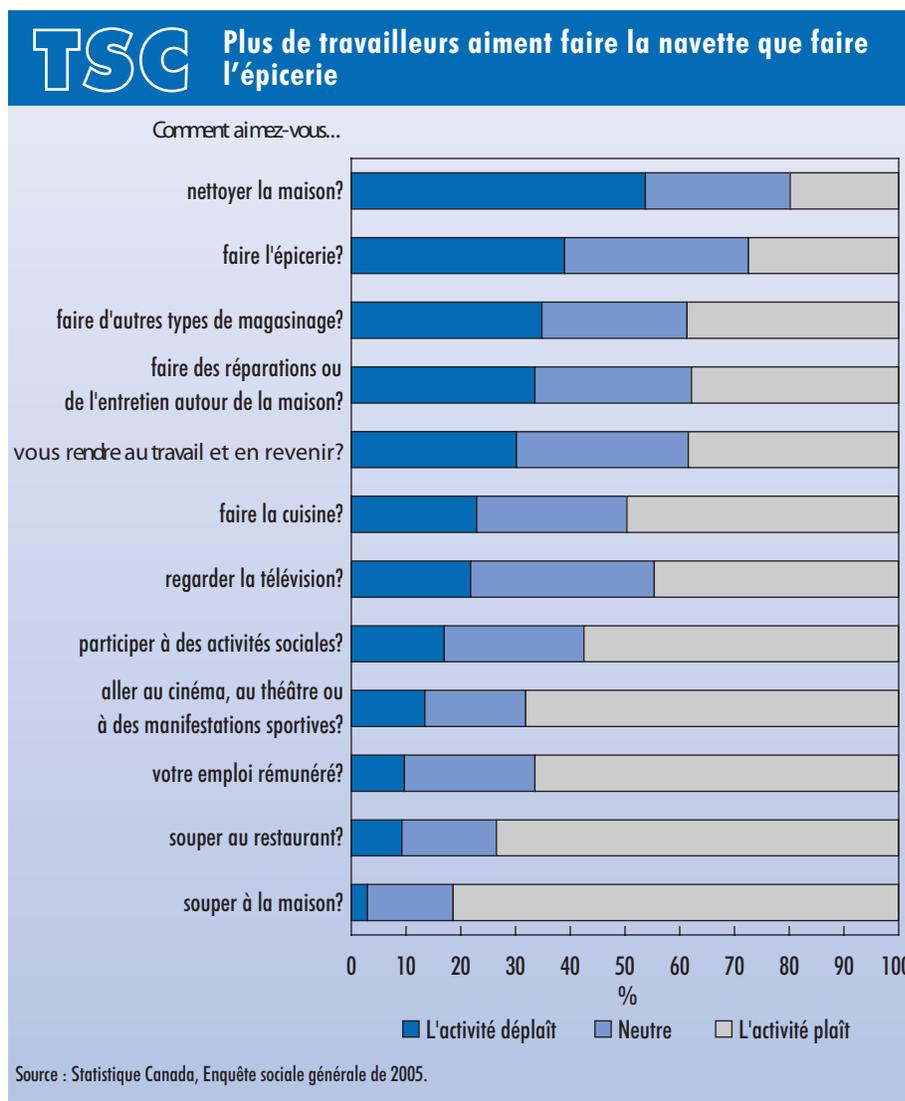
On a demandé aux répondants de l'Enquête sociale générale de 2005 de qualifier une série d'activités (dont celle consistant à « se rendre au travail ou en revenir ») en se servant d'une échelle allant de « 1 » à « 5 », où « 1 » signifie que l'activité leur déplaît beaucoup et « 5 » qu'elle leur plaît beaucoup.

Au total, 12 % de tous les travailleurs ayant fait un aller-retour entre leur domicile et leur lieu de travail la journée précédente ont donné le score minimum de « 1 », indiquant que l'activité leur déplaisait beaucoup; un autre 18 % ont donné un score de « 2 », indiquant que l'activité leur déplaisait, mais pas qu'elle leur déplaisait beaucoup. Malgré tout, le pourcentage de travailleurs ayant qualifié de manière négative l'activité de se rendre au travail et d'en revenir (30 %) était moins élevé que la proportion de travailleurs qui ont dit aimer cette activité (38 %). Un travailleur sur six (16 %) a même indiqué qu'il ou elle aimait *beaucoup* se rendre au travail et en revenir.

Devant de tels résultats, on peut se demander si les travailleurs-navetteurs sont des personnes « positives » de nature et qui aiment pratiquer une grande variété d'activités — incluant faire la navette pour se rendre au travail. Dans le cadre de l'Enquête sur l'emploi du temps de 2005, des informations étaient aussi recueillies sur l'appréciation de plusieurs activités de la vie quotidienne. De toute évidence, faire la navette ne constituait pas l'activité la plus désagréable qui soit pour la majorité des travailleurs.

En effet, la proportion de travailleurs qui n'aimaient pas nettoyer la maison, faire l'épicerie ou faire d'autre type de magasinage était plus grande que la proportion de travailleurs qui n'aimaient pas faire la navette pour se rendre au travail et en revenir.

Dans une étude récente, menée aux États-Unis, on a aussi trouvé que la proportion de travailleurs qui appréciaient faire la navette pour se rendre au travail était relativement élevée — ou du moins plus élevée que ce à quoi les chercheurs s'attendaient². Dans cette enquête, 40 % des travailleurs ont déclaré que faire la navette entre leur travail et leur domicile constituait une transition qu'ils trouvaient « utile ». Selon les auteurs, ce résultat un peu inattendu



pourrait entre autres s'expliquer par le fait que le temps passé à se rendre au travail constitue, pour plusieurs travailleurs, un des seuls moments de la journée qui leur appartient. Durant leur navette, les travailleurs ont ainsi l'occasion de réfléchir à des sujets personnels, d'écouter leur musique favorite, de lire un livre s'ils voyagent en transport public, de parler au téléphone et ainsi de suite.

Cela étant dit, on ne doit pas exagérer la portée de ces résultats et quand même constater que les travailleurs sont proportionnellement plus nombreux à préférer faire d'autres activités que la navette, par

exemple leur travail rémunéré ou la cuisine.

Les travailleurs qui utilisent le transport public aiment moins faire la navette que ceux qui utilisent leur automobile

Ces données, qui montrent que les travailleurs ont une évaluation qui est somme toute relativement positive de leur activité de navettage, masquent cependant des clivages importants selon le mode de transport utilisé, le groupe d'âge, le lieu de résidence, etc. Les différentes caractéristiques qui sont associées à une évaluation plus ou moins positive de l'activité

de navettage sont présentées au Tableau A.1.

On constate dans ce tableau que les utilisateurs du transport en commun ont moins tendance à apprécier faire la navette que les automobilistes. En 2005, seulement 23 % des personnes qui ont fait

l'aller-retour entre leur domicile et leur lieu de travail en transport en commun ont dit qu'elles aimaient faire la navette, comparativement à 39 % des automobilistes.

Toutefois, on remarque aussi que les travailleurs plus jeunes, qui résident dans les grandes villes et

qui allouent plus de temps pour se rendre au travail et en revenir, sont les moins susceptibles d'aimer faire la navette. Ces caractéristiques associées à une évaluation plus négative du navettage sont toutes typiques des utilisateurs du transport en commun. En effet, les usagers du



Les résidents des plus grandes RMR sont ceux qui aimaient le moins faire la navette

	Modèle 1		Modèle 2			Modèle 1		Modèle 2	
	Déplaît ou déplaît beaucoup	Plaît ou plaît beaucoup	Déplaît ou déplaît beaucoup	Plaît ou plaît beaucoup		Déplaît ou déplaît beaucoup	Plaît ou plaît beaucoup	Déplaît ou déplaît beaucoup	Plaît ou plaît beaucoup
Probabilité prédite (%)					Probabilité prédite (%)				
Mode de transport pour se rendre au travail¹					Saison durant laquelle a été faite l'entrevue de L'ESG				
Automobile (sans transport public)	25	38	25	37	Printemps	26	37	n. s.	n. s.
Transport public (sans automobile)	34	28	n. s.	n. s.	Été	23	40	23	39
Bimodal (transport public et automobile)	40	23	33	28	Automne	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
Marche	18	47	19	46	Hiver	29	33	28	33
Bicyclette	13	57	12	59	Région de résidence				
Autre	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.	Toronto	27	35	26	36
Durée de la navette					Montréal	31	31	30	32
1 à 29 minutes	...	...	19	46	Vancouver	32	30	31	30
30 à 59 minutes	...	...	22	41	Ottawa-Gatineau	31	31	31	31
60 à 89 minutes	...	...	26	36	Calgary	34	28	34	28
90 à 119 minutes	...	...	31	30	Edmonton	30	32	29	32
120 minutes et plus	...	...	39	23	RMR de 250 000 à 750 000 habitants	27	36	26	35
Distance du lieu de travail					RMR/AR de 100 000 à 249 999 habitants	21	42	22	41
1 à 4 kilomètres	14	55	16	51	AR de 50 000 à 99 999 habitants	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
5 à 9 kilomètres	19	45	21	42	Région urbaine de 49 999 habitants et moins	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
10 à 14 kilomètres	24	38	25	37	ZIM forte	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.
15 à 19 kilomètres	30	31	31	31	Région rurale (ZIM modérée, faible ou sans influence)	18	48	19	46
20 à 24 kilomètres	32	30	31	31					
25 à 29 kilomètres	32	30	29	32					
30 à 34 kilomètres	40	23	36	26					
35 à 39 kilomètres	41	23	35	27					
40 kilomètres et plus	49	17	40	23					

... n'ayant pas lieu de figurer

1. Le mode de transport ayant été utilisé pour faire la plus grande partie du trajet (en temps).

Toutes les probabilités prédites présentées dans ce tableau ont été calculées à partir de coefficients qui étaient statistiquement significatifs au seuil de $p < 0,05$.

Les municipalités (petites villes, villages, etc.) qui ne sont pas localisées à l'intérieur d'une RMR ou d'une AR sont classées en fonction du pourcentage de la population effectuant la navette vers une RMR/AR pour aller travailler.

Une municipalité entrera dans la catégorie ZIM forte si 30 % et plus de sa population fait la navette vers une RMR/AR; ZIM modérée, si ce pourcentage se situe entre 5 % et 29 %; ZIM faible, si ce pourcentage se situe entre 0 % et 5 %; et ZIM sans influence si personne ne fait la navette vers une RMR/AR.

AR : agglomération de recensement.

RMR : région métropolitaine de recensement.

n. s. : différence non significative par rapport à la catégorie de référence en italique.

ZIM : zone d'influence métropolitaine.

Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale de 2005.

transport public sont généralement plus jeunes; ils sont beaucoup plus susceptibles de vivre dans les plus grandes villes et ils consacrent en moyenne significativement plus de temps pour se rendre au travail et en revenir³.

Devant une situation aussi complexe, où plusieurs facteurs semblent interagir, on peut se demander si les usagers du transport public sont moins susceptibles d'aimer faire la navette parce qu'ils possèdent aussi plusieurs caractéristiques associées à une évaluation négative, ou bien parce qu'utiliser le transport public est, indépendamment de ces autres éléments, associé à une moins grande probabilité d'aimer faire la navette. Afin de répondre à cette question, une analyse statistique qui tient compte simultanément de toutes ces caractéristiques, est nécessaire. (Voir l'encadré intitulé : « Ce qu'il faut savoir sur la présente étude ».)

Les résultats du modèle 1 montrent que la probabilité prédite que les utilisateurs du transport en commun aiment faire la navette est plus faible que celle des automobilistes, même lorsque l'on maintient les autres facteurs constants. Plus spécifiquement, la probabilité prédite qu'un utilisateur du transport public aime se rendre au travail et en revenir est de 28 %, comparativement à 38 % pour les automobilistes.

Le modèle 1 n'inclut cependant pas la *durée* des déplacements. Dans une étude récente⁴, on a montré que la durée du trajet est le facteur ayant la plus forte influence sur le niveau de stress des navetteurs utilisant un train de banlieue (plus la durée de la navette est longue, plus le niveau de stress est élevé). Qu'advient-il si on maintient l'effet du temps constant, c'est-à-dire si on compare les automobilistes et les usagers du transport en commun à durée d'aller-retour équivalente?

Conformément aux résultats de l'étude américaine portant sur les durées de trajet et les niveaux de stress, l'ajout du facteur temps

dans le modèle 2 (la durée de l'aller-retour), vient éliminer la différence entre les automobilistes et les utilisateurs du transport en commun en ce qui concerne leur appréciation du navettage. En effet, lorsque l'on maintient constant à la fois la durée des déplacements et tous les autres facteurs inclus dans l'analyse, on n'observe aucune différence significative de l'appréciation du navettage entre les utilisateurs du transport en commun et les automobilistes.

Les résultats de la présente étude suggèrent donc que si la durée des déplacements des usagers du transport public était en moyenne équivalente à celle des automobilistes (ce qu'elle n'est pas), leurs niveaux respectifs d'appréciation de la navette pourraient être similaires (contrairement à ce que l'on constate dans le Tableau A.1, lorsque les différents facteurs qui distinguent les automobilistes des usagers du transport en commun ne sont pas pris en compte).

Dans le cas des travailleurs qui utilisaient à la fois l'automobile et le transport en commun pour faire la navette, l'inclusion de la durée du déplacement ne permettait cependant pas d'éliminer l'association

statistiquement significative observée. De tous les navetteurs, il semblerait que ce sont ceux pour qui se rendre au travail est le plus pénible. Le fait que la majorité d'entre eux aient à faire des correspondances, et donc qu'ils aient à subir certaines périodes d'attentes supplémentaires ou la frustration d'avoir manqué une de ces correspondances, pourrait peut-être expliquer ce clivage persistant.

Les travailleurs qui pédalent pour se rendre au boulot sont plus susceptibles d'aimer faire la navette

Très peu de travailleurs utilisent la bicyclette pour se rendre au travail. Selon les données du Recensement de 2001, environ 1 % des navetteurs utilisaient principalement la bicyclette pour se rendre au travail (avec un maximum de 4,9 % à Victoria, en Colombie-Britannique). Non seulement les cyclistes se distinguent-ils nettement des autres travailleurs par leur petit nombre, mais aussi parce qu'ils sont beaucoup plus susceptibles d'aimer faire la navette pour se rendre au travail. En effet, la probabilité prédite qu'un travailleur se rendant au boulot en bicyclette aime cette activité était de 59 %,

TSC Les amoureux fous du navettage

Dans le cadre de l'Enquête sur l'emploi du temps, on demandait aux répondants d'identifier, parmi toutes les activités auxquelles ils avaient participé durant la journée, laquelle ils avaient apprécié le plus. Aussi surprenant que cela puisse paraître, certaines personnes (environ 3 % de l'ensemble des travailleurs) ont déclaré que le temps passé à faire la navette entre leur domicile et leur lieu de travail avait été leur activité favorite de la journée. Qui sont ces « excentriques »?

Une analyse supplémentaire a permis de découvrir qu'une des seules caractéristiques qui distinguait les amoureux de la navette des autres travailleurs, mis à part la durée de la navette, était l'utilisation de la bicyclette pour se rendre au travail. En effet, 19 % des travailleurs qui utilisaient leur bicyclette pour se rendre au travail ont déclaré que la navette constituait l'activité la plus agréable de la journée; en comparaison, c'était le cas de seulement 2 % des travailleurs qui s'étaient rendus au travail en automobile.

comparativement à seulement 37 % de ceux qui utilisaient leur automobile pour se rendre au travail (modèle 2). Les travailleurs qui marchaient pour se rendre au travail étaient aussi plus susceptibles d'aimer s'y rendre (probabilité prédite de 46 %).

Plus loin, plus long... et moins plaisant

De façon peu surprenante, la durée du déplacement est un des facteurs ayant la plus forte influence sur la probabilité d'aimer ou non faire la navette pour se rendre au travail. Parmi les navetteurs qui allouaient deux heures ou plus par jour pour faire l'aller-retour entre leur domicile et leur lieu de travail, la probabilité prédite qu'ils aiment cette activité était de seulement 23 %. Au contraire, elle était de 46 % pour ceux dont la durée du déplacement était inférieure à 30 minutes.

La durée n'explique cependant pas tout. En effet, même en maintenant l'effet du temps de déplacement constant, plus un travailleur demeure loin de son lieu de travail, moins la probabilité qu'il apprécie faire la

navette pour s'y rendre est grande. Bien que certaines personnes soient obligées de franchir de grandes distances pour se rendre au travail, plusieurs font le choix de vivre relativement loin de leur lieu de travail pour avoir, par exemple, accès à de plus grands espaces à meilleur prix⁵. Le fait que le lieu de résidence résulte souvent d'un choix délibéré n'empêche cependant pas que ceux qui prennent plus de temps et qui franchissent de plus longues distances pour se rendre au travail sont ceux qui apprécient le moins la faire.

Les désagréments de la vie urbaine : vivre dans un grande ville est associé à une moins grande appréciation du navettage

Généralement, les résidents des plus grandes villes doivent allouer plus de temps pour se rendre au travail que ceux des plus petites communautés. Pourtant, même en maintenant la durée de navettage constante (ainsi que les autres facteurs pris en compte dans l'analyse), les travailleurs qui

demeurent dans les plus grands centres urbains demeurent moins susceptibles d'apprécier faire la navette que ceux qui vivent dans de plus petits milieux. Par exemple, la probabilité prédite que les résidents de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Calgary n'aient pas faire la navette était de 34 %, comparativement à seulement 19 % pour les travailleurs demeurant en dehors d'une région urbaine.

Certaines études ont montré que la durée de la navette avait un impact encore plus négatif pour les individus lorsque leurs déplacements se faisaient sur une route congestionnée⁶. Autrement dit, 30 minutes de conduite sur une route non congestionnée provoquerait significativement moins de désagréments que 30 minutes sur une route engorgée. Les impacts seraient d'autant plus négatifs quand la congestion est imprévue.

De façon générale, plus une ville est peuplée, plus le niveau de congestion est grand⁷. Les travailleurs qui vivent dans de plus grandes villes ont, de ce fait, plus de risques que les autres de faire leur navette dans des conditions qui sont plus stressantes. Cela aide donc à comprendre pourquoi les travailleurs qui demeurent dans de plus grandes régions métropolitaines sont moins susceptibles, à distance et durée équivalente de leur lieu de travail, d'apprécier faire la navette.

Aimer son emploi et avoir hâte de s'y rendre

Une des associations qui retient le plus l'attention est celle qui existe entre l'appréciation de son emploi et la probabilité d'aimer faire la navette. Le modèle statistique montre en effet que la probabilité prédite qu'un travailleur qui aime beaucoup son emploi rémunéré aime aussi s'y rendre était de 64 %, contre seulement 10 % pour ceux dont l'emploi rémunéré leur déplaisait beaucoup. Cette relation, qui est l'une des plus forte dans la présente étude, n'a été démontrée dans aucune autre

TSC Autres résultats

Certaines analyses statistiques supplémentaires, qui ne sont pas présentées dans cet article, ont aussi été réalisées. L'une d'entre elles a entre autres permis de constater que les utilisateurs du transport en commun n'étaient ni plus ni moins satisfaits de leur navettage selon qu'ils résidaient dans une région métropolitaine de recensement (RMR) plutôt qu'une autre. Autrement dit, les utilisateurs du transport public de la RMR de Montréal, par exemple, n'étaient ni plus ni moins insatisfaits de leur navette que les usagers de Toronto, Vancouver ou Ottawa, et vice versa.

Une autre analyse a quant à elle démontré que les utilisateurs de l'autobus (c.-à-d. ceux dont la plus grande portion de l'aller-retour se faisait en autobus) n'étaient pas plus susceptibles d'aimer faire la navette que ceux qui utilisaient le métro ou le train pour se rendre au travail. Malheureusement, il n'était pas possible de séparer les utilisateurs des trains de banlieues des utilisateurs du métro.

Finalement, une analyse a comparé les automobilistes qui faisaient la navette en solo à ceux qui faisaient du covoiturage. Les résultats ont cependant montré que ceux qui se déplaçaient seuls n'étaient ni plus ni moins susceptibles d'aimer faire la navette que ceux qui faisaient du covoiturage.

TSC Ce qu'il faut savoir sur la présente étude

Les personnes sélectionnées pour participer à cette étude étaient toutes celles ayant fait un aller-retour entre leur domicile et leur lieu de travail la veille de l'entrevue téléphonique de l'Enquête sociale générale de 2005 (ou l'avant-veille dans certains cas). Pour obtenir plus de détails sur la méthodologie de l'enquête, veuillez vous référer au document. *Le temps pour se rendre au travail et en revenir*, Statistique Canada, n° 89-622-XWF au catalogue.

Techniques d'analyse et modèles statistiques

Les résultats présentés dans les tableaux sont des probabilités prédites calculées à partir d'un modèle logit ordonné. Ils représentent l'estimation de la probabilité qu'un « travailleur-navetteur » possédant une caractéristique particulière (par ex., utilisant sa voiture pour se rendre au travail) aime ou n'aime pas faire la navette, après que tous les autres facteurs compris dans le modèle de régression aient été pris en compte, c'est-à-dire qu'ils aient été maintenus constants. Les probabilités prédites ont été calculées en maintenant constantes toutes les variables, sauf celle d'intérêt (p. ex. utiliser sa voiture), à leur valeur moyenne pour l'échantillon en question. Afin de tenir compte des méthodes d'échantillonnage complexe de l'Enquête sociale générale, les poids bootstrap ont été utilisés pour estimer les erreurs-types des coefficients bêtas des modèles de régression.

étude antérieure (du moins à notre connaissance). Ce résultat indique que lorsqu'une personne aime son emploi, elle aura davantage tendance à avoir hâte de s'y rendre et peut-être aussi davantage tendance à endurer certains désagréments associés à la navette (comme la congestion).

Parmi les autres caractéristiques associées au niveau d'appréciation de la navette, on compte aussi l'âge et le niveau de scolarité (mais pas le sexe). En moyenne, les plus jeunes travailleurs ont moins tendance à aimer se rendre au travail. Cette association entre l'âge et l'appréciation de la navette résulte peut-être de différences générationnelles entre les baby-boomers et leurs enfants. Il se peut aussi que les plus jeunes travailleurs aient moins tendance à apprécier faire la navette parce qu'elle leur

TSC Les travailleurs qui aiment leur emploi sont plus susceptibles d'aimer s'y rendre

	Modèle 1 ¹		Modèle 2		Modèle 1		Modèle 2	
	Déplaît ou déplaît beaucoup	Plaît ou plaît beaucoup	Déplaît ou déplaît beaucoup	Plaît ou plaît beaucoup	Déplaît ou déplaît beaucoup	Plaît ou plaît beaucoup	Déplaît ou déplaît beaucoup	Plaît ou plaît beaucoup
Probabilité prédite (%)								
Appréciation de son emploi rémunéré								
Déplaît beaucoup	64	10	64	10				
Déplaît	48	18	48	17				
Neutre	39	24	38	24				
Plaît	25	37	25	37				
Plaît beaucoup	10	64	10	64				
Sexe								
Femme	25	37	25	37				
Homme	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.				
Âge								
15 à 24 ans	34	28	34	28				
25 à 34 ans	26	36	26	36				
35 à 44 ans	26	37	25	37				
45 à 54 ans	22	42	21	42				
55 ans et plus	21	43	21	43				
Langue								
Anglais	26	37	26	36				
Français	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.				
Probabilité prédite (%)								
Plus haut niveau de scolarité atteint								
Sans diplôme d'études secondaires	22	42	22	41				
Diplôme d'études secondaires	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.				
Diplôme collégial ou d'une école de métiers	26	36	26	36				
Diplôme universitaire	28	34	27	35				
Statut d'immigrant								
Né au Canada	26	36	26	36				
Immigrant arrivé avant 1980	27	36	26	36				
Immigrant arrivé entre 1980 et 2005	21	43	20	43				
Activité principale dans les 12 derniers mois								
Emploi rémunéré	25	38	25	38				
Travail autonome	29	33	28	33				
Autre	n. s.	n. s.	n. s.	n. s.				

1. Le modèle 1 ne tient pas compte de la durée de déplacement.
n. s. : différence non significative par rapport à la catégorie de référence en italique.
Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale de 2005.

enlève trop de temps à passer en famille ou avec les amis⁸.

Finalement, il existe aussi une légère différence selon le niveau de scolarité des travailleurs. En effet, les travailleurs qui ont un niveau de scolarité plus élevé sont un peu moins susceptibles d'aimer faire la navette que les travailleurs qui ont un niveau de scolarité plus faible. Il est néanmoins difficile d'en expliquer les raisons.

Conclusion

Un des objectifs importants des politiques de transport urbain, commun à la majorité des pays développés, est d'encourager une plus grande utilisation des transports publics ou « durables » et de diminuer la dépendance à l'automobile, en particulier, la conduite en solo⁹. Dans ce contexte, il est donc pertinent de comparer le niveau d'appréciation des navettes des travailleurs utilisant le transport public par rapport à ceux qui utilisent la voiture.

En général, les résultats de la présente étude montrent que les automobilistes sont plus susceptibles que les utilisateurs du transport en commun d'apprécier faire la navette entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail. Cependant, la différence du niveau d'appréciation entre les deux groupes disparaît lorsque l'on tient compte du fait que les usagers du transport en commun doivent allouer plus de temps pour faire l'aller-retour entre leur domicile

et leur lieu de travail (autrement dit : à durée de déplacement égale, les automobilistes et les usagers du transport en commun sont aussi susceptibles d'aimer faire la navette).

Ces résultats suggèrent donc que si la durée de navettage en transport public était comparable à ce qu'elle est en automobile (c.-à-d., si elle était moins longue), l'attrait pour le transport collectif pourrait augmenter auprès des automobilistes. Il ne faut cependant pas oublier que d'autres facteurs importants entrent en considération dans le choix que font les travailleurs entre l'automobile et le transport public. On peut, entre autres, mentionner le niveau de confort relatif aux deux modes; l'accès à un stationnement subventionné à son lieu de travail; la différence des coûts et l'accessibilité ou non à des services de transport public à proximité de son domicile.

En conclusion, mentionnons aussi que les navetteurs qui sont les plus susceptibles d'aimer faire la navette sont ceux qui utilisent la bicyclette. En plein hiver, ceux-ci ne sont évidemment pas légion, mais en été, ils sont probablement ceux qui se rapprochent le plus de l'adage selon lequel on peut toujours joindre l'utile à l'agréable.


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

1. Martin Turcotte, *Le temps pour se rendre au travail et en revenir*, 2006, produit n° 89-622-IXF au catalogue de Statistique Canada, Ottawa, Ontario.
2. D.T. Ory, P.L. Mokhtarian, L. Redmond, I. Salomon, G.O. Collantes et S. Choo, « When is commuting desirable to the individual? » *Growth and Change*, 2004, vol. 5, n° 3, p. 334 à 359.
3. Turcotte, 2006; Statistique Canada, *Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils? — Recensement de 2001 : série analyse*, 2003, n° 96F0030XIF2001010 au catalogue, Ottawa, Ontario.
4. G.W. Evans et R.E. Wener, « Rail commuting duration and passenger stress » *Health Psychology*, 2006, vol. 25, n° 3, p. 408 à 412; R.E. Wener, G.W. Evans, D. Phillips et N. Nadler, « Running for the 7:45: The effects of public transit improvements on commuter stress » *Transportation*, 2003, vol. 30, p. 203 à 222.
5. A. Downs, *Still stuck in traffic – Coping with peak-hour traffic congestion*, 2005, Washington, Brookings Institution Press.
6. K. Small, R. Noland, X. Chu et David Lewis, *Valuation of travel time savings and predictability in congested conditions for highway user-cost estimation*, 1999, Washington, D.C., Transportation Research Board, National cooperative highway research program report 431; Cambridge Systematics Inc., *The Benefits of reducing congestion – NCHRP Project 8-36, Task 22 Demonstrating positive benefits of transportation investment*, 2002.
7. Downs, 2005.
8. Ory et al., 2004.
9. P.R. Stopher, « Reducing road congestion: a reality check », *Transportation Policy*, 2004, vol. 11, p. 117 à 131; S.G. Stradling, M.L. Meadows et S. Beatty, « Helping drivers out of their car: integrating transport policy and social psychology for sustainable change », *Transportation Policy*, 2000, vol. 7, n° 3, p. 207 à 215.

	Déplaît ou déplaît beaucoup	Neutre	Plaît ou plaît beaucoup	Total		Déplaît ou déplaît beaucoup	Neutre	Plaît ou plaît beaucoup	Total
%					%				
Mode de transport pour se rendre au travail¹					Saison durant laquelle a été faite l'entrevue de l'ESG				
Automobile (sans transport public)	29	33	39	100	Printemps	31	29	40	100
Transport public (sans automobile)	47	30	23	100	Été	27	32	40	100
Bimodal (transport public et automobile)	58	22 ^E	20 ^E	100	Automne	28	31	40	100
Marche	19	20	61	100	Hiver	34	33	32	100
Bicyclette	F	34	58	100	Sexe				
Autre	37 ^E	28 ^E	35 ^E	100	Femme	29	32	39	100
Région de résidence					Homme	31	31	38	100
Toronto	36	30	35	100	Âge				
Montréal	35	28	37	100	15 à 24 ans	36	31	33	100
Vancouver	34	37	29	100	25 à 34 ans	33	33	35	100
Ottawa—Gatineau	36	31	33	100	35 à 44 ans	30	32	38	100
Calgary	38	36	26	100	45 à 54 ans	26	32	43	100
Edmonton	39	30	31	100	55 ans et plus	27	28	45	100
RMR de 250 000 à 750 000 habitants	33	33	34	100	Langue				
RMR/AR de 100 000 à 249 999 habitants	25	33	42	100	Anglais	31	32	37	100
AR de 50 000 à 99 999 habitants	20	32	48	100	Français	28	28	44	100
Région urbaine de 49 999 habitants et moins	20	30	49	100	Plus haut niveau de scolarité atteint				
ZIM forte	24	32	44	100	Sans diplôme d'études secondaires	23	28	49	100
Région rurale (ZIM modérée, faible ou sans influence)	21	29	50	100	Diplôme d'études secondaires	29	30	41	100
Durée de la navette					Diplôme collégial ou d'une école de métiers	30	32	38	100
1 à 29 minutes	16	28	56	100	Diplôme universitaire	34	34	32	100
30 à 59 minutes	24	34	42	100	Statut d'immigrant				
60 à 89 minutes	33	35	32	100	Né au Canada	30	31	39	100
90 à 119 minutes	40	31	28	100	Immigrant arrivé avant 1980	33	31	37	100
120 minutes et plus	55	26	19	100	Immigrant arrivé entre 1980 et 2005	27	36	37	100
Distance du lieu de travail					Activité principale dans les 12 derniers mois				
1 à 4 kilomètres	16	25	59	100	Emploi rémunéré	30	31	38	100
5 à 9 kilomètres	22	33	45	100	Travail autonome	28	32	40	100
10 à 14 kilomètres	27	35	38	100	Autre	F	F	F	100
15 à 19 kilomètres	32	38	29	100	Appréciation de son emploi rémunéré				
20 à 24 kilomètres	37	34	29	100	Déplaît beaucoup	62	19 ^E	19 ^E	100
25 à 29 kilomètres	35	40	25	100	Déplaît	56	26	18	100
30 à 34 kilomètres	43	33	24	100	Neutre	38	42	20	100
					Plaît	28	32	40	100
					Plaît beaucoup	16	22	62	100

^E à utiliser avec prudence

^F trop peu fiable pour être publié

1. Le mode de transport ayant été utilisé pour faire la plus grande partie du trajet (en temps).

Source : Statistique Canada, Enquête sociale générale de 2005.