



Été 1994 (Vol. 6, N^o. 2) numéro d'article 2

Se rendre au travail

Katherine Marshall

Une journée de travail, ce n'est pas seulement les heures de travail proprement dites. Pour la plupart des travailleurs, il faut ajouter le temps des déplacements vers et depuis le lieu de travail. Le travail à domicile et le télétravail sont sans doute des solutions intéressantes, mais ces régimes demeurent plutôt marginaux. Faire la navette entre le travail et la maison est encore une réalité de la vie quotidienne de la majorité des travailleurs.

Plus de 9 millions de travailleurs

Selon les résultats de l'Enquête sociale générale [1](#), en 1992, pendant la semaine normale de travail (du lundi au vendredi), 9,1 millions de travailleurs [2](#), c'est-à-dire 92 % de la population occupant un emploi, effectuaient des déplacements quotidiens entre leur domicile et leur lieu de travail (voir [Aller au travail ... sans se déplacer](#)). Évidemment, le nombre de travailleurs se déplaçant ainsi diminuait considérablement au cours de la fin de semaine (voir [Se rendre au travail en fin de semaine](#)).

En 1992, le temps moyen des déplacements en semaine pour aller au travail et en revenir était de 48 minutes. Ces déplacements prenaient cependant plus d'une heure par jour pour 23 % des travailleurs, et au-delà de 90 minutes pour 10 % d'entre eux ([graphique A](#)). En contrepartie, pour 15 % des travailleurs, les déplacements entre le lieu de travail et le domicile totalisaient 15 minutes ou moins par jour.



Graphique A Environ une personne sur quatre prenait plus d'une heure pour aller travailler.

Heures de pointe

Les jours de semaine, c'est entre 7 h 00 et 7 h 59 qu'un plus grand nombre de gens partent pour le travail [▼ 3](#). En 1992, plus de 3 millions de personnes quittaient leur domicile pendant cet intervalle de temps ([graphique B](#)). L'heure qui précède et celle qui suit cette période étaient tout aussi populaires : 1,7 million de personnes quittaient la maison entre 6 h 00 et 6 h 59 et un autre 2 millions partaient entre 8 h 00 et 8 h 59. Moins de travailleurs se mettaient en route avant ou après ces heures : un peu moins de 500 000 avant 6 h 00 et 592 000 après 9 h 00.



Graphique B **L'heure de pointe du matin s'étend de 7 h 00 à 8 h 00 ...**

Source : *Enquête sociale générale, 1992*

L'affluence est moins grande le soir que le matin. En 1992, l'heure de pointe se situe entre 17 h 00 et 17 h 59 alors que 1,9 million de personnes quittent le travail. Cependant, presque autant de travailleurs rentraient chez eux entre 16 h 00 et 16 h 59, c'est-à-dire plus de 1,8 million.

Durée moyenne des déplacements

En 1992, la durée moyenne d'un déplacement était de 22 minutes le matin et de 24 minutes le soir. Toutefois, avant l'heure d'affluence, les déplacements avaient tendance à être un peu plus longs. Par exemple, entre 5 h 00 et 5 h 59, le déplacement durait en moyenne 32 minutes; la durée d'un déplacement entre 4 h 00 et 4 h 59, était de 29 minutes. De même, les personnes qui, en fin de journée, quittaient leur lieu de travail avant l'heure de pointe prenaient un peu plus de temps que la moyenne à rentrer chez elles.

Cette plus longue durée des déplacements pourrait être imputable aux habitudes prises par les gens qui habitent le plus loin de leur travail. Ces personnes peuvent devoir partir plus tôt le matin pour arriver au travail à l'heure. Elles peuvent également avoir organisé leur horaire de travail de manière à éviter les heures de pointe du matin et de l'après-midi.

L'automobile en tête

L'automobile est le moyen de transport préféré pour faire la navette entre la maison et le travail, et ce depuis assez longtemps [▼4](#). En 1992, 88 % des trajets effectués en semaine (en moyenne 7,9 millions de déplacements par jour) ont été faits en automobile : 69 % des gens ont utilisé exclusivement l'automobile tandis que 18 % ont eu recours à l'automobile et à un autre moyen de transport ([graphique C](#)). Vingt-deux pour cent des déplacements ont été faits à pied et 10 %, à l'aide des transports en commun (autobus ou métro). Dans seulement 2 % des cas, le parcours a été franchi à bicyclette [▼5](#).



Graphique C **L'automobile est le moyen de transport le plus utilisé pour aller travailler.**

Source : Enquête sociale générale, 1992

La prédominance de l'automobile était variable selon l'âge des travailleurs. Le choix exclusif de l'automobile pour se rendre au travail était le plus fréquent (73 %) parmi les personnes de 35 à 54 ans alors qu'il l'était le moins (60 %) dans le groupe des 15 à 24 ans. Une assez forte proportion de travailleurs de moins de 25 ans marchaient (26 %) ou empruntaient les transports en commun (17 %) pour faire une partie ou la totalité du trajet. Ces chiffres reflètent la proportion plutôt faible de personnes de moins de 25 ans qui possèdent une automobile.

Les gens aisés utilisent plus l'automobile

Non seulement l'automobile est le moyen de transport le plus utilisé pour se rendre au travail, c'est aussi celui que préfèrent les travailleurs lorsqu'ils ont financièrement le choix. Ainsi, 74 % des travailleurs membres d'un ménage dont le revenu annuel atteint ou dépasse 60 000 \$ utilisaient l'automobile uniquement. Par contre, seulement 58 % de ceux dont le revenu est inférieur à 20 000 \$ se déplaçaient seulement en automobile.

Les déplacements à pied ne représentaient que 20 % des trajets journaliers des travailleurs des ménages à revenu élevé, comparativement à 27 % dans les ménages à revenu plus faible. De même, seulement 6 % des travailleurs des ménages ayant un revenu d'au moins 60 000 \$ utilisaient les transports en commun, tandis que cette proportion atteignait 15 % pour les travailleurs gagnant moins de 20 000 \$.

Les trajets sont courts à pied mais longs en voiture

Le choix du transport correspond au temps qu'il faut pour se rendre au travail. En 1992, les travailleurs qui faisaient le trajet à pied seulement étaient ceux qui prenaient le moins de temps pour se déplacer entre

le domicile et le lieu de travail (durée moyenne de 29 minutes) ([graphique D](#)). Par ailleurs, ceux qui utilisaient les transports en commun ou bien à la fois l'automobile et les transports en commun consacraient le plus de temps, soit plus de 90 minutes par jour en moyenne. Les personnes voyageant exclusivement en automobile prenaient en moyenne 45 minutes par jour pour faire la navette entre la maison et le travail.



Graphique D La durée des déplacements varie selon le moyen de transport.

Source : Enquête sociale générale, 1992

Les femmes utilisent moins l'automobile

En semaine, les modes de transport des hommes et des femmes pour se rendre au travail sont semblables à bien des égards. Par exemple, il y a relativement peu de différence dans les proportions d'hommes et de femmes qui effectuent de tels déplacements. En 1992, les proportions moyennes d'hommes et de femmes qui, du lundi au vendredi, se déplaçaient entre leur travail et la maison étaient respectivement de 91 % et de 94 %. La durée des déplacements ne différait pas non plus de façon importante : 51 minutes par jour pour les hommes, comparativement à 45 minutes pour les femmes.

La principale différence entre les deux groupes du point de vue des modes de déplacement était le moyen de transport utilisé. Les hommes étaient proportionnellement plus nombreux que les femmes à utiliser exclusivement l'automobile : 74 % contre 64 %. Les femmes se rendaient au travail à pied dans 27 % des cas et les hommes, dans 18 %. De même, 13 % des femmes empruntaient les transports en commun, comparativement à 8 % des hommes.

Une heure par jour à Toronto et à Vancouver

La durée des déplacements varie selon la région métropolitaine [▼6](#). En 1992, les résidents de Toronto et Vancouver sont ceux qui passaient le plus de temps à effectuer la navette quotidienne pour aller travailler, soit en moyenne 60 minutes. En fait, 16 % des travailleurs de Vancouver ont passé plus de 90 minutes par jour à se déplacer entre leur travail et leur domicile ([tableau](#)). D'autre part, les résidents de Halifax n'ont passé que 38 minutes en moyenne par jour à ces déplacements, et la proportion de ceux qui ont pris plus de 90 minutes était minime.



Tableau **Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail dans certaines régions métropolitaines, 1992**

Source : *Enquête sociale générale*

La durée du trajet était également assez longue à Montréal (54 minutes) de même qu'à Ottawa-Hull et à Winnipeg (51 minutes dans les deux cas). Par contre, à Québec, à Calgary, à Hamilton et à Edmonton, le temps pour se déplacer entre le lieu de travail et le domicile ne dépassait pas, en moyenne, 45 minutes.

Le moyen de transport varie lui aussi selon la région métropolitaine. C'est à Edmonton que l'usage exclusif de l'automobile pour se rendre au travail était le plus fréquent : 75 % des travailleurs. De même, à Halifax, à Québec, à Winnipeg, à Calgary et à Vancouver, au moins 70 % des travailleurs se déplaçaient en automobile uniquement. En comparaison, seulement 60 % des travailleurs d'Ottawa-Hull et 61 % de ceux de Toronto accordaient leur unique préférence à l'automobile.

Plus de 30 % des travailleurs d'Ottawa-Hull et de Hamilton se rendaient au travail à pied en totalité ou en partie. À Edmonton et à Winnipeg, la proportion de déplacements pédestres était de seulement 14 % et de 16 % respectivement. L'usage des transports en commun était assez fréquent à Toronto (20 %) et à Montréal (18 %).

Dans les régions rurales

Près d'un travailleur sur six en région rurale n'avait pas à se déplacer pour aller travailler en 1992. Ce chiffre démontre qu'une proportion assez forte de résidents des régions rurales sont des travailleurs autonomes et travaillent à domicile, notamment dans le domaine de l'agriculture ([Crompton](#), 1993). Cependant, les travailleurs des régions rurales qui devaient se déplacer étaient proportionnellement plus nombreux que ceux des villes à utiliser exclusivement l'automobile (78 %, comparativement à 67 %). Comme on pouvait s'y attendre, une très faible proportion de travailleurs des régions rurales empruntaient les transports en commun (moins de 2 %), tandis que 12 % des travailleurs des régions urbaines les utilisaient.

Résumé

L'emploi et les déplacements entre le lieu de travail et la maison vont de pair. En semaine, neuf travailleurs sur dix doivent se déplacer pour se rendre à leur travail, et la plupart le font en automobile. La durée des déplacements est en moyenne de trois quarts d'heure, mais elle varie selon le moyen de transport utilisé. Alors que les horaires flexibles et les horaires décalés devraient décongestionner les routes, cela n'est sans doute pas évident aux yeux des millions de travailleurs qui s'aventurent quotidiennement dans la circulation à l'heure de pointe.

Aller au travail ... sans se déplacer

Une petite partie de la population active occupant un emploi (8 % ou 770 000 personnes) ne se déplaçait pas pour aller au travail en 1992. Il y a plusieurs explications à cela : il pouvait s'agir de personnes qui travaillaient à domicile, habitaient à proximité de leur lieu de travail, habitaient temporairement à leur lieu de travail (par exemple, sur un chantier de construction ou une exploitation forestière) ou exerçaient un emploi, comme celui de camionneur, dans lequel elles étaient sur la route toute la journée. En 1992, la majorité des personnes qui n'avaient pas à se déplacer pour aller au travail étaient des travailleurs autonomes (67 %). Les professions du secteur primaire (agriculture, pêche et exploitation forestière et minière) étaient celles où il y avait la plus forte proportion à la fois de travailleurs autonomes (57 %) et de personnes n'ayant pas à se déplacer pour aller au travail (40 %).

Se rendre au travail en fin de semaine

Le nombre de personnes qui font la navette entre le travail et la maison diminue beaucoup la fin de semaine. En 1992, le nombre moyen de personnes effectuant de tels déplacements était de 2,6 millions le samedi et de 1,7 million le dimanche, comparativement à plus de 9 millions les jours de semaine. Alors que 92 % des personnes occupant un emploi la semaine effectuaient des déplacements quotidiens pour aller travailler, seulement 75 % des travailleurs de fin de semaine devaient se déplacer. La fin de semaine, les femmes détenant un emploi étaient proportionnellement beaucoup plus nombreuses que leurs collègues masculins à se déplacer pour aller au travail : 82 % contre 71 %.

Ces déplacements sont moins longs qu'en semaine. En 1992, la durée totale était en moyenne de 42 minutes le samedi et de 37 minutes le dimanche, comparativement à 48 minutes durant la semaine. Seulement 15 % des déplacements du samedi et 9 % de ceux du dimanche duraient plus d'une heure.

Notes

Note 1

L'Enquête sociale générale (ESG) de 1992 a permis de recueillir des données sur l'emploi du temps pour une période de 12 mois auprès d'un échantillon aléatoire d'environ 9 000 répondants âgés de 15 ans et

plus. Le répondant devait remplir un journal où il consignait ses activités pour une période de 24 heures, en indiquant, pour chaque activité principale, l'heure à laquelle elle avait commencé et fini, l'endroit où elle avait eu lieu et la (les) personne(s) avec qui il était au moment de l'activité. (On ne s'attendait pas à ce que les répondants déclarent les activités qui duraient seulement quelques minutes.) Les données sur les déplacements ont été dérivées de l'information obtenue sur les trajets entre le lieu de travail et le domicile.

Les pensionnaires d'un établissement institutionnel et les résidents du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest étaient exclus du champ de l'enquête. Pour plus de renseignements, on peut communiquer avec Ghislaine Villeneuve au (613) 951-4995.

Note 2

Dans cet article, la population active occupant un emploi est l'ensemble des personnes qui avaient un emploi le jour de référence indiqué dans le journal, c'est-à-dire le jour où les activités déclarées ont eu lieu. À moins d'indication contraire, les données ont trait aux déplacements effectués en semaine.

Note 3

Pour déterminer les heures de pointe, il a fallu choisir arbitrairement des plages pour les déplacements du matin et pour ceux du soir. Les heures de départ de la maison pouvaient varier entre 4 h 00 et 11 h 59; les heures de départ du travail pouvaient s'échelonner entre 14 h 00 et 21 h 59.

Environ 1,2 million de travailleurs, le matin, et 3,0 millions, le soir, se déplaçaient à des moments ne correspondant pas aux plages définies pour les départs. Ces travailleurs ont été exclus des calculs relatifs aux déplacements du matin et du soir. Certains pouvaient être des travailleurs de quart qui voyageaient à d'autres moments que les plages définies. En outre, le grand nombre de répondants n'ayant pas déclaré d'heure de départ pour le trajet du soir s'explique par le fait que beaucoup de gens ne rentrent pas directement chez eux après le travail. Le déplacement du soir aurait donc été déclaré non comme un déplacement à partir du lieu de travail, mais comme un déplacement vers et depuis des lieux où l'on peut faire des achats, se divertir, rencontrer des gens, etc.

Note 4

De 1976 à 1984, Statistique Canada a effectué l'Enquête sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail comme supplément à l'Enquête sur la population active du mois de novembre. Les caractéristiques des déplacements étaient semblables en 1984 à ce qu'elles étaient en 1992. Pour plus de renseignements sur cette enquête, on peut communiquer avec Mike Sivyver, Groupe des enquêtes spéciales, au (613) 9514598.

Note 5

Un peu plus des trois quarts (76 %) des travailleurs ayant effectué des déplacements ont utilisé un seul moyen de transport. Une minorité assez importante (le quart) de travailleurs ont toutefois utilisé plus d'un moyen de transport. Par conséquent, la somme des proportions de travailleurs correspondant à chacun des moyens de transport est supérieure à 100 %.

Note 6

Les durées et les moyens de transport mentionnés dans cette section ne concernent que les personnes qui habitaient dans une région métropolitaine de recensement en 1992. En d'autres mots, les travailleurs qui habitaient à l'extérieur d'une région métropolitaine et qui devaient se rendre au centre-ville pour y travailler ne sont pas pris en compte. Il n'est pas possible, à partir des résultats de l'Enquête sociale générale, de déterminer combien de personnes effectuaient de tels déplacements. Il est toutefois possible de faire des estimations à partir des données du recensement. Pour plus de renseignements, communiquez avec Richard Nadwodny au (613) 951-3950.

L'auteure désire remercier Richard Hinchcliff, directeur, Statistiques et prévisions, Transports Canada et Bill Raney, directeur, Transportation Costing and Productivity Office, Ministère des transports de l'Ontario pour les précieux commentaires et suggestions apportés lors de la révision de cet article.

Documents consultés

- CROMPTON, S. [«La renaissance du travail autonome»](#) dans *L'emploi et le revenu en perspective*, n° 75-001F au catalogue, vol. 5, n° 2, Statistique Canada, Ottawa, Été 1993, p. 24-36.
 - STATISTIQUE CANADA. *Équipement ménager selon le revenu et d'autres caractéristiques 1992*, n° 13-218 au catalogue, Ottawa, 1993.
 - ---. *Lieu de travail*, Série Le pays, n° 93-323 au catalogue, Ottawa, 1993.
-

Auteur

Katherine Marshall est au service de la Division de l'analyse des enquêtes sur le travail et les ménages de Statistique Canada.

Source

L'emploi et le revenu en perspective, Été 1994, Vol. 6, n° 2 (n° 75-001-XPF au catalogue de Statistique

Canada).



Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail dans certaines régions métropolitaines, 1992

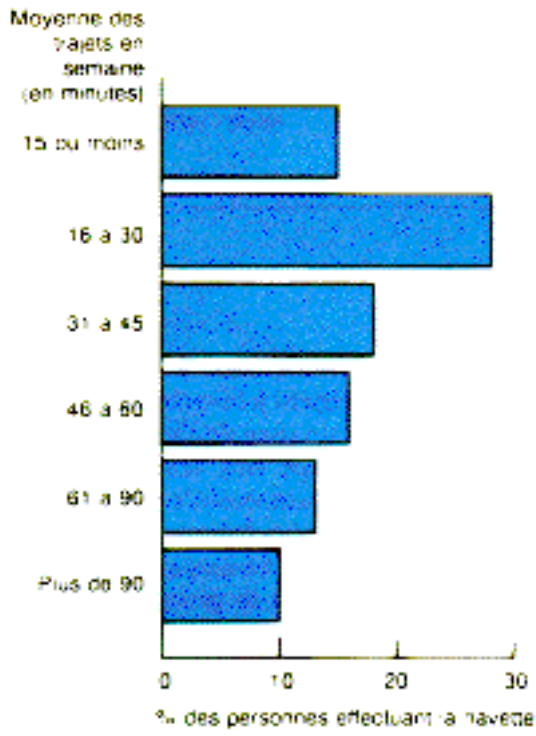
	Nombre moyen de gens se déplaçant pour travailler durant la semaine	Durée moyenne des déplacements en semaine	Proportion* des travailleurs déclarant :		
			Automobile seulement	Trajet à pied en partie ou en totalité	Transport en commun en partie ou en totalité
	en milliers	en minutes			
Halifax	109	38	71	25	--
Québec	219	45	72	22	--
Montréal	1 056	54	63	25	18
Ottawa-Hull	469	51	60	33	16
Toronto	1 638	59	61	24	20
Hamilton	185	44	62	35	--
Winnipeg	222	51	73	16	15
Calgary	298	45	72	21	12
Edmonton	326	43	75	14	--
Vancouver	585	60	72	20	12

Source : Enquête sociale générale

* Comme plusieurs travailleurs se déplacent à l'aide de divers moyens de transport, la somme des pourcentages excède 100 (voir la note 5).

Graphique A

Environ une personne sur quatre prenait plus d'une heure pour aller travailler.

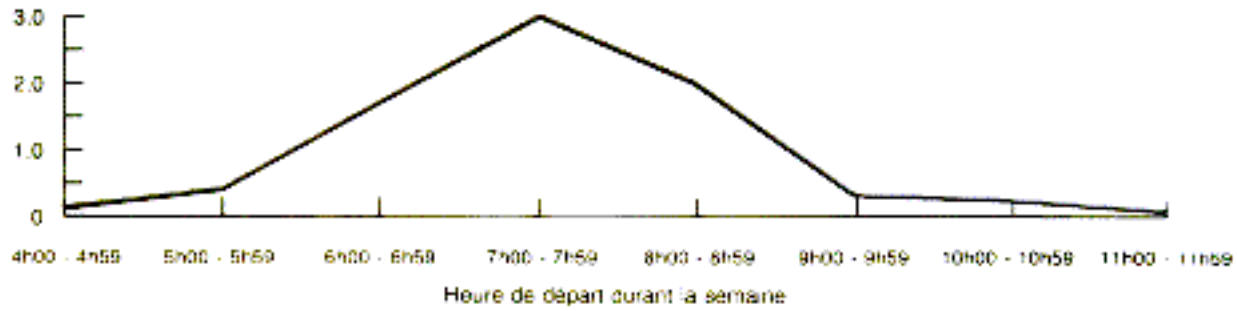


Source : Enquête sociale générale, 1992

Graphique B

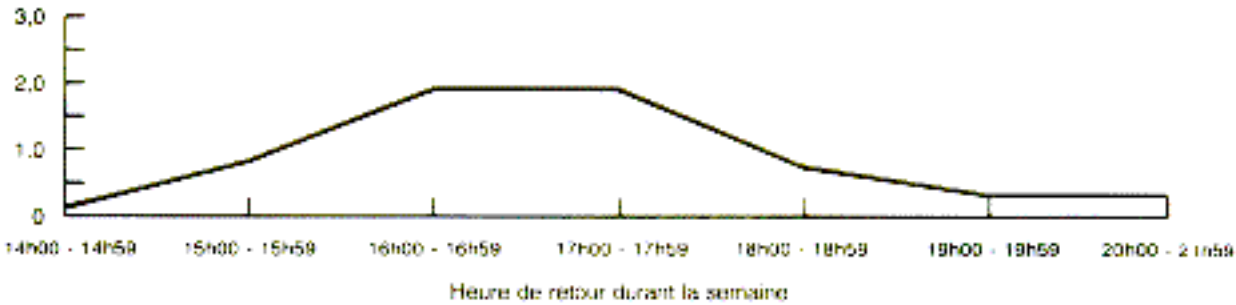
L'heure de pointe du matin s'étend de 7 h 00 à 8 h 00 ...

Millions de personnes



... tandis qu'en fin de journée l'affluence est la plus grande entre 16 h 00 et 18 h 00.

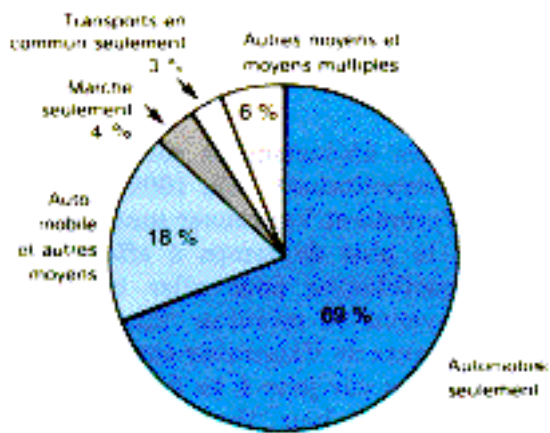
Millions de personnes



Source : Enquête sociale générale, 1992

Graphique C

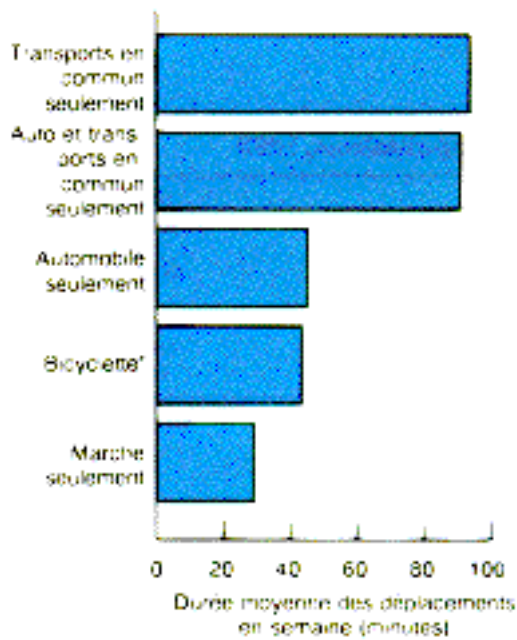
L'automobile est le moyen de transport le plus utilisé pour aller travailler.



Source : Enquête sociale générale, 1992

Graphique D

La durée des déplacements varie selon le moyen de transport.



Source : Enquête sociale générale, 1997

* inclut « bicyclette et autres »