

## ENM en bref

# Le déplacement domicile-travail

Enquête nationale auprès des ménages (ENM), 2011



Statistique  
Canada

Statistics  
Canada

Canada

## Comment obtenir d'autres renseignements

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

Vous pouvez également communiquer avec nous par :

**Courriel** à [infostats@statcan.gc.ca](mailto:infostats@statcan.gc.ca)

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

- |   |                |
|---|----------------|
| • Service de renseignements statistiques                                    | 1-800-263-1136 |
| • Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants | 1-800-363-7629 |
| • Télécopieur   | 1-877-287-4369 |

**Programme des services de dépôt**

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

## Comment accéder à ce produit

Le produit n° 99-012-X2011003 au catalogue est disponible gratuitement sous format électronique. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à [www.statcan.gc.ca](http://www.statcan.gc.ca) et de parcourir par « Ressource clé » > « Publications ».

## Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle que les employés observent. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1-800-263-1136. Les normes de service sont aussi publiées sur le site [www.statcan.gc.ca](http://www.statcan.gc.ca) sous « À propos de nous » > « Notre organisme » > « Offrir des services aux Canadiens ».

Publication autorisée par le ministre responsable de  
Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2013

Tous droits réservés. L'utilisation de la présente  
publication est assujettie aux modalités de l'entente  
de licence ouverte de Statistique Canada  
([www.statcan.gc.ca/reference/licence-fra.html](http://www.statcan.gc.ca/reference/licence-fra.html)).

This publication is also available in English.

## Note de reconnaissance

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

## Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés dans les publications de Statistique Canada :

- |                |   |
|----------------|---|
| .              | indisponible pour toute période de référence  |
| ..             | indisponible pour une période de référence précise  |
| ...            | n'ayant pas lieu de figurer   |
| 0              | zéro absolu ou valeur arrondie à zéro   |
| 0 <sup>s</sup> | valeur arrondie à 0 (zéro) là où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie |
| P              | provisoire  |
| r              | révisé  |
| X              | confidentiel en vertu des dispositions de la <i>Loi sur la statistique</i>                                    |
| E              | à utiliser avec prudence  |
| F              | trop peu fiable pour être publié  |
| *              | valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence (p < 0,05)                 |

### Encadré 1 : Enquête nationale auprès des ménages

Ceci est la deuxième diffusion de données de l'Enquête nationale auprès des ménages (ENM). Environ 4,5 millions de ménages à travers le pays ont été sélectionnés pour l'ENM, ce qui représentait environ le tiers de tous les ménages.

Le présent article de l'*ENM en bref* ainsi que l'article [L'utilisation des langues en milieu de travail au Canada](#), n° 99-012-X2011003 au catalogue, s'ajoutent au document analytique [Portrait de la population active canadienne](#), n° 99-012-X2011002 au catalogue.

Des renseignements supplémentaires sur l'Enquête nationale auprès des ménages sont présentés dans le [Guide de l'utilisateur de l'Enquête nationale auprès des ménages](#), n° 99-001-X au catalogue. Des renseignements sur la qualité et la comparabilité des données de l'ENM sur le déplacement domicile-travail figurent dans le [Guide de référence sur le déplacement domicile-travail, Enquête nationale auprès des ménages](#), n° 99-012-X2011008 au catalogue.

Selon l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 (ENM), environ 15,4 millions de Canadiens se déplaçaient pour se rendre au travail, alors que 1,1 million travaillaient la plupart du temps à la maison<sup>1</sup>.

Parmi ceux qui se déplaçaient, 13,5 millions se rendaient à un lieu de travail habituel et un autre 1,9 million se déplaçaient vers un lieu qui variait selon les jours.

L'automobile, le camion ou la fourgonnette était de loin, le mode de transport le plus fréquemment utilisé. Au total, environ quatre navetteurs canadiens sur cinq s'étaient déplacés en véhicule privé.

Spécifiquement, 74,0 % des navetteurs, représentant 11,4 millions de travailleurs avaient conduit un véhicule pour se rendre au travail. Un autre 5,6 %, ou 867 100 personnes avaient effectué le trajet comme passager.

Le pourcentage de navetteurs utilisant le transport en commun pour la plus grande partie de leur trajet atteignait 12,0 % au Canada en 2011. En comparaison, 11,0 % des navetteurs ont déclaré s'être déplacés en transport en commun lors du Recensement de la population de 2006.

Dans le cadre de l'ENM de 2011, on a pour la première fois recueilli des renseignements détaillés sur le type de transport public utilisé. Parmi les utilisateurs du transport en commun, 63,5 % avaient effectué leur navette en autobus, 25,0 % en métro ou métro aérien, 11,2 % en train léger sur rail, tramway ou train de banlieue et 0,3 % en traversier.

Finalement, en 2011, 880 800 navetteurs se déplaçaient à pied (5,7 %) et 201 800 à bicyclette (1,3 %). Lors du Recensement de 2006, 6,4 % des navetteurs ont dit s'être rendus au travail à pied et 1,3 % à bicyclette.

---

1. Un peu plus de 66 000 personnes travaillaient, quant à elles, à l'extérieur du Canada.

### Mode de transport au sein du Canada métropolitain

En 2011, le Canada comptait 33 régions métropolitaines de recensement (RMR) (voir l'[Encadré 2](#) pour les définitions des unités géographiques présentées dans ce document). Généralement, l'offre de transport en commun augmente avec la taille de la RMR. Ainsi, les navetteurs qui résidaient dans les RMR de Toronto et de Montréal, soit les deux régions métropolitaines les plus peuplées du pays, étaient les plus susceptibles de s'être rendus au travail en transport public (23,3 % à Toronto et 22,2 % à Montréal). L'utilisation du transport en commun était aussi relativement plus répandue à Ottawa - Gatineau (20,1 %) et à Vancouver (19,7 %) ([tableau 1.a](#) et [tableau 1.b](#) pour les proportions correspondantes enregistrées lors du Recensement de 2006).

Les types de moyen de transport en commun utilisés variaient sensiblement d'une RMR à l'autre. Par exemple, à Ottawa - Gatineau, la presque totalité des navetteurs utilisant le transport en commun se déplaçaient en autobus (99,0 % d'entre eux)<sup>2</sup>. En comparaison, c'était le cas de 51,0 % des utilisateurs du transport en commun de Montréal et de 45,4 % de ceux de Toronto ([figure 1](#)).

#### Encadré 2 : Région métropolitaine de recensement

Une région métropolitaine de recensement (RMR) est formée d'une ou de plusieurs municipalités adjacentes situées autour d'un centre de population (aussi appelé le noyau). Une RMR doit avoir une population totale d'au moins 100 000 habitants et son noyau doit compter au moins 50 000 habitants.

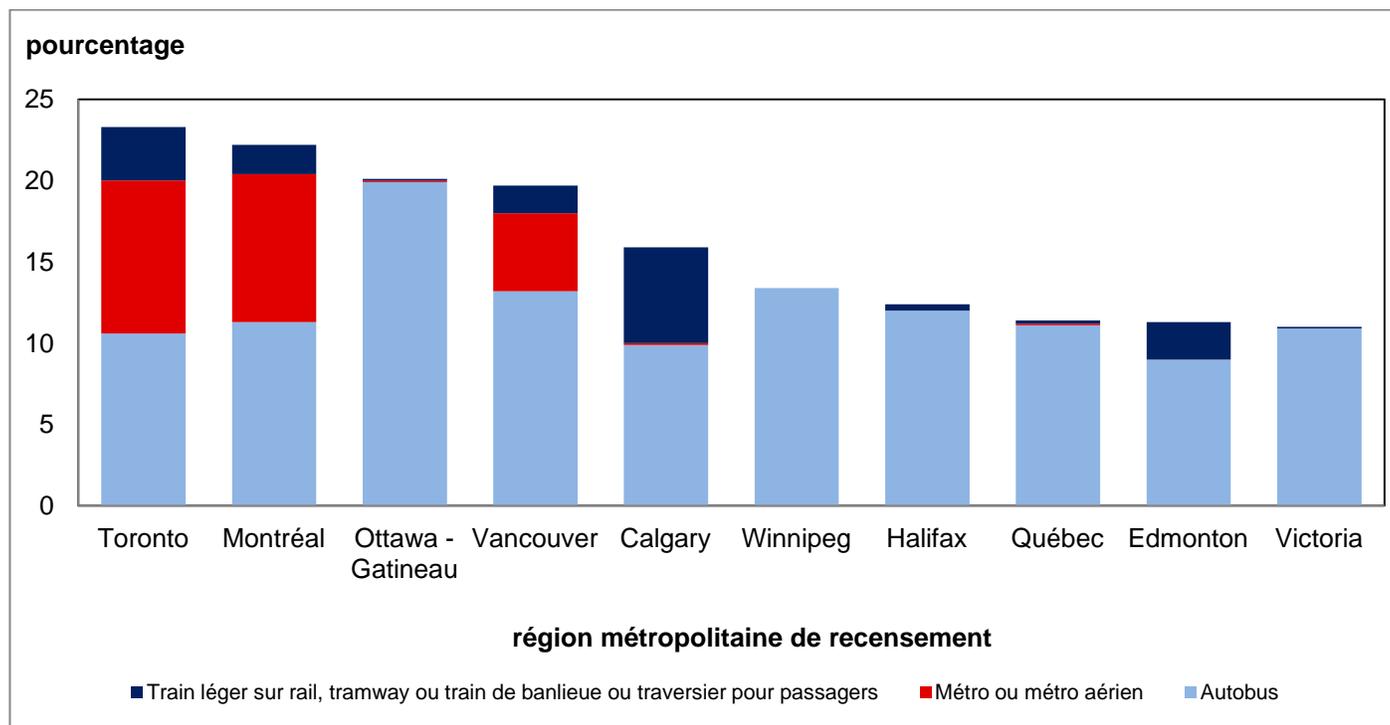
Les [secteurs de recensement \(SR\)](#) sont de petites régions géographiques relativement stables qui comptent habituellement une population de 2 500 à 8 000 habitants. Ils sont situés au sein de [régions métropolitaines de recensement \(RMR\)](#) et d'[agglomérations de recensement \(AR\)](#) dont le noyau compte 50 000 habitants ou plus.

La municipalité centrale ([subdivision de recensement](#)) d'une RMR ou d'une AR est celle qui, la plupart du temps, donne son nom à la RMR ou l'AR. Par exemple, dans la région métropolitaine de recensement de Montréal, la municipalité centrale est la Ville de Montréal. Toutes les autres municipalités situées à l'intérieur des limites de la RMR ou de l'AR sont considérées comme étant périphériques à la municipalité centrale.

2. Certaines personnes travaillent dans une RMR différente de leur RMR de résidence habituelle. Cela permet d'expliquer qu'un petit pourcentage de personnes déclarent utiliser le métro ou le métro aérien pour se rendre au travail, malgré le fait que ces services ne soient pas disponibles dans leur RMR de résidence (à Ottawa - Gatineau ou Québec, par exemple).

## Le déplacement domicile-travail

Figure 1 Proportion de travailleurs utilisant le transport en commun pour se rendre au travail, selon la région métropolitaine de recensement et le type de mode de transport en commun, 2011



Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages, 2011.

De façon générale, les RMR qui enregistrent les plus fortes proportions d'utilisateurs de transport en commun enregistrent aussi les plus faibles proportions de navetteurs se déplaçant en véhicule privé. La proportion de navetteurs se déplaçant en automobile, camion ou fourgonnette varie cependant selon le lieu de résidence à l'intérieur de ces RMR. Par exemple, dans plusieurs secteurs de recensement des six plus grandes RMR du pays, la proportion de navetteurs utilisant un véhicule privé dépassait 90 % (voir les [cartes](#) sur le pourcentage de la population active occupée utilisant une automobile, un camion ou une fourgonnette pour se rendre au travail).

Le transport actif, c'est-à-dire à pied et à bicyclette, est une option pour plusieurs navetteurs demeurant à proximité de leur lieu de travail. En 2011, c'est dans la RMR de Victoria que le transport actif était le plus répandu : environ un navetteur sur six, soit 10,0 % de marcheurs et 5,9 % de cyclistes.

Les autres RMR ayant des proportions relativement plus élevées de marcheurs étaient Kingston (8,5 %) et Halifax (8,5 %). Les cyclistes étaient quant à eux proportionnellement plus nombreux que la moyenne dans les RMR de Kelowna (2,6 %) et d'Ottawa - Gatineau (2,2 %) ([tableau 1.a](#)).

## Le déplacement domicile-travail

**Tableau 1.a Proportion des travailleurs utilisant l'automobile, le camion ou la fourgonnette, le transport en commun, marchant ou utilisant la bicyclette pour se rendre au travail, régions métropolitaines de recensement, 2011**

Région métropolitaine de recensement	Automobile, camion ou fourgonnette (total)	Automobile, camion ou fourgonnette (conducteur)	Automobile, camion ou fourgonnette (passager)	Transport en commun	Marche	Bicyclette
	pourcentage					
St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)	89,1	79,7	9,4	3,0	5,4	0,2
Halifax (Nouvelle-Écosse)	76,6	68,7	7,9	12,5	8,5	1,1
Moncton (Nouveau-Brunswick)	88,8	78,8	10,1	3,3	6,1	0,6
Saint John (Nouveau-Brunswick)	89,0	79,6	9,4	4,7	5,1	0,2
Saguenay (Québec)	91,6	88,0	3,6	2,3	4,3	0,4
Québec (Québec)	80,5	76,4	4,1	11,3	6,2	1,3
Sherbrooke (Québec)	87,5	83,5	4,0	4,2	6,6	0,8
Trois-Rivières (Québec)	90,8	87,5	3,4	2,3	5,1	1,0
Montréal (Québec)	69,8	66,4	3,4	22,2	5,3	1,7
Ottawa - Gatineau (Ontario / Québec)	70,4	63,8	6,7	20,1	6,3	2,2
Ottawa - Gatineau (partie du Québec)	78,1	71,0	7,1	15,3	4,1	1,7
Ottawa - Gatineau (partie de l'Ontario)	67,7	61,2	6,5	21,8	7,1	2,4
Kingston (Ontario)	83,1	75,5	7,6	5,1	8,5	2,2
Peterborough (Ontario)	86,9	79,9	7,0	3,5	7,0	1,7
Oshawa (Ontario)	86,9	80,8	6,1	8,5	3,2	0,4
Toronto (Ontario)	69,9	64,5	5,4	23,3	4,6	1,2
Hamilton (Ontario)	84,4	77,8	6,7	9,3	4,5	0,7
St. Catharines - Niagara (Ontario)	90,3	83,2	7,0	2,9	4,8	1,2
Kitchener - Cambridge - Waterloo (Ontario)	88,2	81,4	6,7	5,4	4,3	1,1
Brantford (Ontario)	91,4	83,7	7,7	2,8	4,1	0,7
Guelph (Ontario)	86,2	79,1	7,0	6,2	5,1	1,5
London (Ontario)	85,4	78,6	6,7	6,9	5,4	1,5
Windsor (Ontario)	91,3	85,9	5,5	3,0	3,7	1,1
Barrie (Ontario)	89,8	82,7	7,1	4,6	3,7	0,7
Grand Sudbury (Ontario)	87,7	80,7	7,0	4,5	5,3	0,7
Thunder Bay (Ontario)	88,5	82,3	6,2	3,6	5,0	1,3
Winnipeg (Manitoba)	78,2	71,0	7,2	13,4	5,1	2,0
Regina (Saskatchewan)	88,6	81,7	6,8	4,8	4,7	1,2
Saskatoon (Saskatchewan)	86,5	80,5	6,0	4,4	5,1	2,0
Calgary (Alberta)	76,7	71,3	5,4	15,9	4,9	1,2
Edmonton (Alberta)	82,2	76,7	5,5	11,3	4,1	1,1
Kelowna (Colombie-Britannique)	87,2	81,6	5,5	3,4	4,9	2,6
Abbotsford - Mission (Colombie-Britannique)	92,2	84,6	7,6	2,5	2,6	0,8
Vancouver (Colombie-Britannique)	70,8	65,9	4,9	19,7	6,3	1,8
Victoria (Colombie-Britannique)	70,7	65,8	4,9	11,1	10,0	5,9

Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages, 2011.

## Le déplacement domicile-travail

**Tableau 1.b Proportion des travailleurs utilisant l'automobile, le camion ou la fourgonnette, le transport en commun, marchant ou utilisant la bicyclette pour se rendre au travail, régions métropolitaines de recensement, 2006**

Région métropolitaine de recensement	Automobile, camion ou fourgonnette (total)	Automobile, camion ou fourgonnette (conducteur)	Automobile, camion ou fourgonnette (passager)	Transport en commun	Marche	Bicyclette
	pourcentage					
St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)	88,2	74,4	13,8	2,9	6,6	0,3
Halifax (Nouvelle-Écosse)	75,8	65,1	10,6	11,9	10,1	1,0
Moncton (Nouveau-Brunswick)	87,1	74,7	12,4	2,8	7,6	1,0
Saint John (Nouveau-Brunswick)	86,3	75,1	11,2	4,4	7,3	0,3
Saguenay (Québec)	90,5	85,2	5,3	2,4	5,2	0,8
Québec (Québec)	80,4	74,9	5,4	10,2	7,3	1,4
Sherbrooke (Québec)	86,4	80,5	5,9	4,7	7,3	0,9
Trois-Rivières (Québec)	89,5	84,9	4,6	2,4	6,0	1,4
Montréal (Québec)	70,4	65,4	5,0	21,4	5,7	1,6
Ottawa - Gatineau (Ontario / Québec)	70,8	62,8	8,0	19,4	6,8	2,1
Ottawa - Gatineau (partie du Québec)	78,6	69,6	9,0	14,3	4,6	1,7
Ottawa - Gatineau (partie de l'Ontario)	68,0	60,4	7,7	21,2	7,6	2,2
Kingston (Ontario)	82,4	73,1	9,3	4,1	9,6	2,4
Peterborough (Ontario)	86,3	76,4	10,0	2,5	7,8	2,3
Oshawa (Ontario)	87,6	79,0	8,6	7,9	3,4	0,4
Toronto (Ontario)	71,1	63,6	7,5	22,2	4,8	1,0
Hamilton (Ontario)	84,6	76,1	8,5	8,7	5,0	0,9
St. Catharines - Niagara (Ontario)	89,9	81,0	8,8	2,5	5,0	1,5
Kitchener - Cambridge - Waterloo (Ontario)	87,7	78,3	9,4	4,8	5,1	1,6
Brantford (Ontario)	89,8	80,2	9,5	3,1	4,8	1,1
Guelph (Ontario)	85,1	76,7	8,3	5,8	5,9	2,2
London (Ontario)	84,6	75,5	9,1	6,7	6,1	1,6
Windsor (Ontario)	90,6	83,1	7,6	2,9	4,3	1,3
Barrie (Ontario)	90,6	81,2	9,4	3,8	3,9	0,6
Grand Sudbury (Ontario)	86,9	77,4	9,5	5,2	6,2	0,7
Thunder Bay (Ontario)	88,4	79,8	8,6	3,2	5,9	1,6
Winnipeg (Manitoba)	78,7	69,8	8,9	13,0	5,8	1,6
Regina (Saskatchewan)	87,7	79,6	8,1	4,2	5,8	1,4
Saskatoon (Saskatchewan)	86,1	78,7	7,5	3,7	6,2	2,4
Calgary (Alberta)	76,6	69,1	7,5	15,6	5,4	1,3
Edmonton (Alberta)	82,8	75,0	7,8	9,7	5,1	1,1
Kelowna (Colombie-Britannique)	89,1	81,4	7,7	2,7	4,6	2,1
Abbotsford - Mission (Colombie-Britannique)	93,2	83,2	10,0	1,8	3,2	0,7
Vancouver (Colombie-Britannique)	74,4	67,3	7,1	16,5	6,3	1,7
Victoria (Colombie-Britannique)	71,7	64,9	6,8	10,2	10,4	5,6

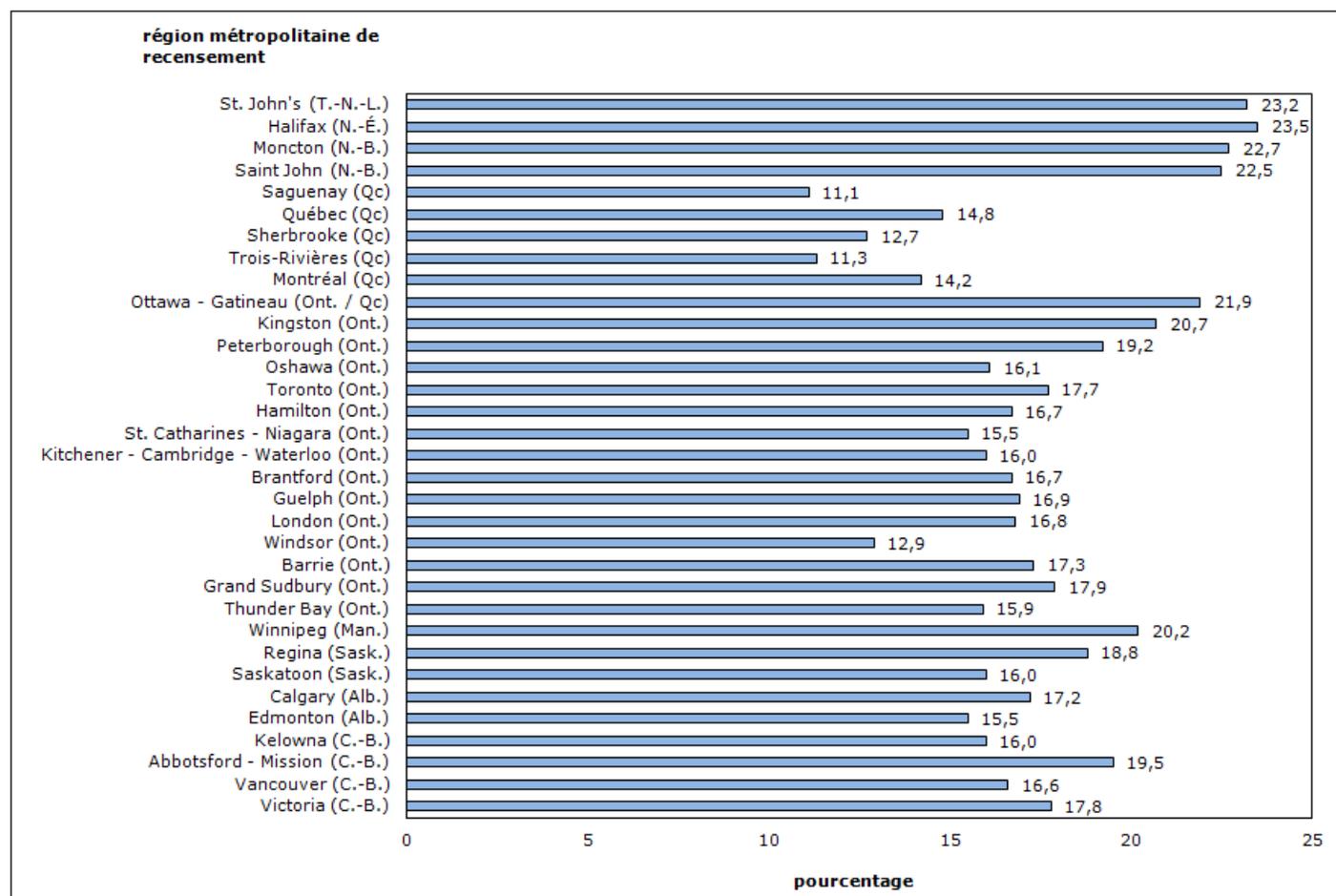
Source : Statistique Canada, Recensement de la population, 2006.

## Le covoiturage plus populaire dans les RMR de l'Est du pays

Dans le cadre de l'ENM de 2011, on a demandé aux navetteurs qui utilisaient un véhicule de rapporter le nombre de personnes qui se déplaçaient habituellement avec eux dans leur automobile, camion ou fourgonnette. En considérant seulement les personnes qui se rendaient au travail en véhicule, 17,0 % d'entre elles covoituraient, tandis que les autres (83,0 %) étaient des conducteurs seuls.

En 2011, les plus fortes proportions de personnes effectuant du covoiturage ont été enregistrées dans les RMR de l'Est du pays, soit à Halifax (23,5 %), St. John's (23,2 %) et Moncton (22,7 %) (figure 2). Par contre, les plus bas taux de covoituteurs étaient dans les régions métropolitaines du Québec : Saguenay (11,1 %), Trois-Rivières (11,3 %) et Sherbrooke (12,7 %).

**Figure 2 Proportion des travailleurs qui font du covoiturage parmi ceux qui se rendent au travail en automobile, camion ou fourgonnette, régions métropolitaines de recensement, 2011**



Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages, 2011.

## Temps pour se rendre au travail

Dans le cadre de l'ENM de 2011, on a aussi demandé aux navetteurs d'indiquer combien de temps durait habituellement leur navette de la maison au travail. En 2011, les navetteurs avaient consacré en moyenne 25,4 minutes pour se rendre au travail. Cette moyenne était presque identique à celle enregistrée aux États-Unis pour la même année (25,5 minutes)<sup>3</sup>.

Les temps moyens les plus longs dans les RMR ont été enregistrés à Toronto (32,8 minutes), Oshawa (31,8 minutes) et Montréal (29,7 minutes) ([tableau 2](#)). Comparativement, aux États-Unis en 2011, les durées moyennes les plus longues étaient enregistrées dans les régions métropolitaines de New York-Northern New Jersey-Long Island (34,7 minutes) et Washington-Arlington-Alexandria (33,8 minutes).

Ces durées moyennes de déplacement ne reflètent pas l'expérience de tous les navetteurs, certains passent parfois considérablement plus de temps en déplacement. Au Canada, 17,2 % des navetteurs consacraient habituellement 45 minutes ou plus à se rendre au travail. Les navetteurs qui résident aux alentours de la RMR de Toronto étaient les plus susceptibles d'appartenir à ce groupe. En effet, en 2011, les proportions de navetteurs qui consacraient 45 minutes ou plus pour se rendre au travail atteignaient 29,9 % à Oshawa, 28,4 % à Toronto et 26,6 % à Barrie ([tableau 2](#)).

**Tableau 2 Durée habituelle du déplacement de la maison au travail, régions métropolitaines de recensement, 2011**

Région métropolitaine de recensement	Durée moyenne	0 à 14 minutes	15 à 29 minutes	30 à 44 minutes	45 à 59 minutes	60 minutes ou plus
	minutes	pourcentage				
St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)	17,9	38,9	46,8	10,2	1,3	2,8
Halifax (Nouvelle-Écosse)	23,7	25,8	40,0	22,2	7,1	5,0
Moncton (Nouveau-Brunswick)	17,2	44,4	40,2	10,9	2,2	2,3
Saint John (Nouveau-Brunswick)	20,9	32,7	42,9	15,2	5,7	3,6
Saguenay (Québec)	16,9	48,5	36,6	9,7	3,3	1,9
Québec (Québec)	22,0	28,0	42,3	20,1	5,9	3,7
Sherbrooke (Québec)	18,8	39,3	41,4	13,0	3,2	3,0
Trois-Rivières (Québec)	18,6	44,3	37,5	12,0	2,7	3,6
Montréal (Québec)	29,7	19,0	31,5	25,6	12,0	11,9
Ottawa - Gatineau (Ontario / Québec)	26,3	20,9	36,4	26,0	10,4	6,3
Ottawa - Gatineau (partie du Québec)	26,7	21,2	34,8	26,7	10,8	6,6
Ottawa - Gatineau (partie de l'Ontario)	26,2	20,7	37,0	25,8	10,3	6,1
Kingston (Ontario)	20,4	33,0	43,5	16,4	3,5	3,6
Peterborough (Ontario)	22,2	40,2	33,5	13,4	5,6	7,3
Oshawa (Ontario)	31,8	25,5	29,4	15,3	10,6	19,3
Toronto (Ontario)	32,8	15,4	29,0	27,2	12,7	15,8
Hamilton (Ontario)	26,9	24,9	37,0	18,9	8,3	11,0

3. U.S. Census Bureau, 2011 American Community Survey.

## Le déplacement domicile-travail

**Tableau 2 Durée habituelle du déplacement de la maison au travail, régions métropolitaines de recensement, 2011 (suite)**

Région métropolitaine de recensement	Durée moyenne	0 à 14 minutes	15 à 29 minutes	30 à 44 minutes	45 à 59 minutes	60 minutes ou plus
	minutes	pourcentage				
St. Catharines - Niagara (Ontario)	20,6	38,8	37,9	13,9	4,2	5,3
Kitchener - Cambridge - Waterloo (Ontario)	21,7	33,2	41,9	14,1	4,6	6,2
Brantford (Ontario)	22,7	38,8	30,3	15,6	7,9	7,4
Guelph (Ontario)	22,8	36,6	34,1	14,8	6,8	7,6
London (Ontario)	21,1	31,8	43,7	15,6	4,5	4,3
Windsor (Ontario)	18,8	34,3	46,5	13,9	3,1	2,2
Barrie (Ontario)	29,6	29,6	27,9	15,8	9,5	17,1
Grand Sudbury (Ontario)	20,1	36,2	39,9	16,4	4,3	3,1
Thunder Bay (Ontario)	17,1	47,0	39,6	9,1	1,7	2,7
Winnipeg (Manitoba)	23,3	24,3	42,3	23,4	6,3	3,9
Regina (Saskatchewan)	17,3	39,1	47,4	9,3	2,2	2,1
Saskatoon (Saskatchewan)	19,9	34,8	47,6	11,5	2,8	3,4
Calgary (Alberta)	27,0	18,0	37,8	27,7	9,5	7,0
Edmonton (Alberta)	25,6	22,7	38,3	25,0	7,9	6,1
Kelowna (Colombie-Britannique)	19,2	38,8	41,2	12,8	3,8	3,4
Abbotsford - Mission (Colombie-Britannique)	26,7	32,2	30,4	16,5	7,9	13,0
Vancouver (Colombie-Britannique)	28,4	19,6	33,0	26,6	11,0	9,9
Victoria (Colombie-Britannique)	21,8	30,1	41,7	18,4	5,5	4,3

Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages, 2011.

### Des durées plus longues en transport en commun

Les navetteurs qui se déplaçaient en transport en commun prenaient en moyenne plus de temps que ceux utilisant l'automobile pour se rendre au travail. En 2011, les navetteurs qui utilisaient un véhicule privé consacraient en moyenne 23,7 minutes pour se rendre au travail, comparativement à 40,4 minutes pour ceux se déplaçant en autobus, à 44,6 minutes pour les navetteurs utilisant le métro et à 52,5 minutes pour les passagers de train léger sur rail, tramway ou train de banlieue. Les durées des déplacements en transport en commun incluent le temps requis pour se rendre à l'arrêt d'autobus, à la station de métro ou de train, ainsi que les temps d'attente.

En 2011, ce sont les navetteurs qui marchaient ou qui utilisaient une bicyclette qui consacraient le moins de temps pour se rendre au travail (12,7 minutes à pied en moyenne et 20,0 minutes à bicyclette).

Les écarts de durée entre modes de transport peuvent varier grandement d'une RMR à l'autre et en fonction des types de trajets effectués (origines et destinations). L'heure à laquelle les navetteurs quittent leur domicile peut aussi influencer sur la durée de navettage (voir [Tableaux de données de l'ENM](#), n° 99-012-X2011031 au catalogue pour les durées de déplacement selon le mode de transport et la région métropolitaine de recensement).

### Lieu de résidence et de travail

Les données sur le lieu de travail sont d'une grande utilité pour les planificateurs urbains, puisqu'elles leur permettent de déterminer les secteurs où les emplois sont concentrés dans une région. Lorsque les renseignements sur le lieu de travail sont combinés avec les données relatives au lieu de résidence des travailleurs, on peut déterminer pour quels trajets spécifiques il existe des besoins en matière d'infrastructures de transport. À cet égard, les flux de navettage entre municipalités, soit le nombre de personnes qui se déplacent d'une municipalité à une autre, permettent de déceler certaines tendances dans les types de déplacements des navetteurs.

Dans plusieurs municipalités périphériques, une minorité des navetteurs se déplacent vers la municipalité centrale pour y travailler. Par exemple, dans la RMR de Toronto, 27,1 % des navetteurs résidant dans la municipalité de Mississauga et ayant un lieu de travail habituel se rendaient dans la ville de Toronto pour y travailler. La majorité des navetteurs qui résidaient à Mississauga, soit 55,0 % d'entre eux, travaillaient aussi à Mississauga.

La majorité des travailleurs de la municipalité centrale se déplaçaient à l'intérieur de cette municipalité. Par exemple, parmi les navetteurs résidant dans la municipalité de Toronto et se déplaçant vers un lieu de travail habituel (environ 1 million de personnes), 81,0 % y travaillaient aussi, alors que 17,4 % faisaient la navette vers l'une ou l'autre des 23 autres municipalités de la RMR de Toronto (par exemple, Mississauga, Vaughan et Markham) et 1,6 % quittaient la RMR.

On constate des tendances similaires dans certaines autres grandes régions métropolitaines. Par exemple, dans la RMR de Montréal, une minorité des navetteurs qui résidaient à Laval (46,1 %) et de ceux qui résidaient à Longueuil (36,6 %) se rendaient dans la municipalité de Montréal pour y travailler. Dans la RMR de Vancouver, 36,1 % des navetteurs qui résidaient à Burnaby et 13,1 % de ceux de Surrey faisaient la navette en direction de la municipalité de Vancouver.

Les personnes qui se dirigent vers les secteurs de recensement centraux sont plus susceptibles d'utiliser le transport en commun, de marcher ou d'utiliser la bicyclette pour s'y rendre. Les cartes des six plus grandes RMR illustrent cette réalité (voir les [cartes](#) sur le pourcentage de la population active occupée utilisant le transport en commun, marchant ou pédalant pour se rendre au travail).

### Heures de départ du domicile

En plus de connaître le lieu de résidence et de travail des navetteurs, savoir l'heure à laquelle ils quittent leur domicile aide à mieux comprendre comment la demande en transport varie en fonction des moments de la journée. En 2011, 29,1 % des navetteurs indiquaient qu'ils quittaient leur domicile entre 7 h et 7 h 59 le matin. Suivaient la plage horaire de 8 h à 8 h 59 (22,1 %) et celle de 6 h à 6 h 59 (18,1 %).

La proportion de navetteurs qui quittaient leur domicile tôt, soit entre 5 h et 5 h 59, était de 6,4 %. Parmi les RMR, cette proportion atteignait des sommets à Barrie (10,8 %), Oshawa (10,4 %), et Abbotsford - Mission (10,2 %) (voir [Tableaux de données de l'ENM](#), n° 99-012-2011031 au catalogue).

### Renseignements supplémentaires

Des renseignements supplémentaires sur le déplacement domicile-travail et le lieu de travail se trouvent dans les [Tableaux de données de l'ENM](#), n<sup>os</sup> 99-012-X2011030 à 99-012-X2011032, 99-012-X2011049 et 99-012-X2011050 au catalogue, le [Profil de l'ENM](#), n<sup>o</sup> 99-010-X au catalogue, ainsi que dans la [Série « Perspective géographique » de l'ENM](#), n<sup>o</sup> 99-010-X2011005 au catalogue.

Des [cartes thématiques](#) portant sur le déplacement domicile-travail sont également offertes pour diverses régions géographiques.

Pour obtenir des détails au sujet des concepts, des définitions, des univers, des variables et des termes géographiques utilisés dans l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011, veuillez consulter le [Dictionnaire de l'Enquête nationale auprès des ménages](#), n<sup>o</sup> 99-000-X au catalogue. Pour des explications détaillées sur les concepts et des renseignements sur la qualité des données, veuillez vous reporter aux guides de référence sur le site Web de [l'Enquête nationale auprès des ménages \(ENM\) de 2011](#).

### Note aux lecteurs

**Arrondissement aléatoire et répartitions en pourcentage** : Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements recueillis lors de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 tout en maintenant la qualité des résultats, on applique une méthode qui consiste à arrondir de façon aléatoire les valeurs présentées dans les cellules individuelles. Par conséquent, lorsque ces données sont totalisées ou regroupées, la valeur totale peut ne pas correspondre à la somme des valeurs individuelles, étant donné que le total et les totaux partiels sont arrondis séparément. De même, la somme des répartitions en pourcentage, qui sont calculées à partir de données arrondies, ne correspond pas nécessairement à 100 %.

En raison de l'arrondissement aléatoire, les estimations et les pourcentages peuvent varier légèrement entre différents produits de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011, notamment les documents analytiques et les tableaux de données.

**Comparabilité entre les chiffres du questionnaire complet du Recensement de 2006 et les estimations de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011** : Les utilisateurs doivent faire preuve de prudence lorsqu'ils comparent les chiffres du questionnaire complet du Recensement de 2006 avec les estimations de l'Enquête nationale auprès des ménages (ENM) de 2011, car ces deux sources de données représentent des populations différentes. La population cible du questionnaire complet du Recensement de 2006 comprend les résidents habituels dans les logements collectifs et les personnes vivant à l'étranger, alors que la population cible de l'ENM les exclut. De plus, les estimations de l'ENM sont dérivées d'une enquête à participation volontaire, et elles peuvent par conséquent, comporter davantage d'erreurs dues à la non-réponse que les estimations dérivées du questionnaire complet du Recensement de 2006.

### Remerciements

Ce rapport a été rédigé par Martin Turcotte, de la Division de la statistique du travail de Statistique Canada, avec la collaboration de membres du personnel de la Division de la statistique du travail, du Secrétariat des domaines spécialisés du recensement, de la Division de la géographie, de la Division des opérations du recensement, de la Division de la diffusion et de la Division des communications de Statistique Canada.