



Le Quotidien

Statistique Canada

Le mercredi 12 juillet 2006

Diffusé à 8 h 30, heure de l'Est

Communiqués

Commerce international de marchandises du Canada, mai 2006	2
Le ralentissement en mai des exportations des produits énergétiques, entre autres, a provoqué un quatrième repli des exportations en cinq mois. Toutefois, les importations de marchandises ont diminué à un rythme plus marqué que les exportations, ce qui a entraîné une hausse de l'excédent commercial du Canada.	
Enquête sociale générale : Temps de navettage, 2005	6
Le Canadien moyen passe maintenant près de deux semaines complètes par année à faire l'aller-retour entre le lieu de résidence et le lieu de travail, selon une nouvelle étude sur le navettage, la première d'une série de quatre articles qui brossent un tableau des activités quotidiennes des Canadiens.	
Indices de prix des exportations et des importations, mai 2006	9
Services de préparation de voyages, 2004	9
Enquête sur l'hébergement des voyageurs, 2004	9
Information financière des universités et collèges, 2004-2005	10
Valeur réelle des importations et des exportations selon l'indice de Fisher, 1997	10
Nouveaux produits	11



Communiqués

Commerce international de marchandises du Canada

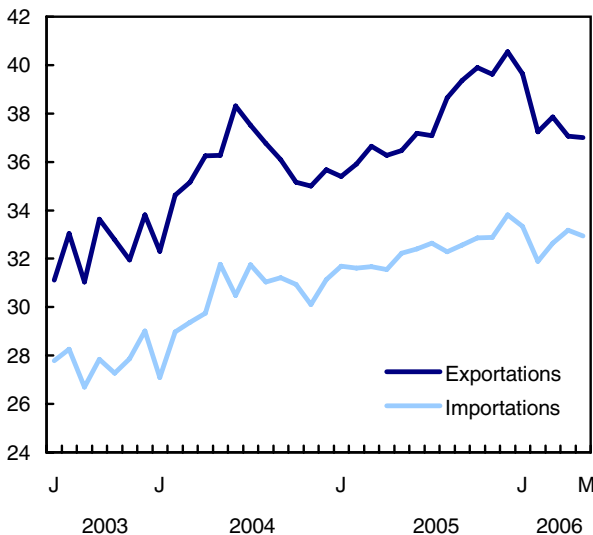
Mai 2006

Le ralentissement en mai des exportations des produits énergétiques, entre autres, a provoqué un quatrième repli des exportations en cinq mois. Toutefois, les importations de marchandises ont diminué à un rythme plus marqué que les exportations, ce qui a entraîné une hausse de l'excédent commercial du Canada.

Les exportations ont fléchi de 0,2 % pour se chiffrer à 37,0 milliards de dollars en raison du recul de quatre secteurs d'exportation (les produits énergétiques, les produits de l'agriculture et de la pêche, les produits forestiers ainsi que les machines et équipement), ce qui a largement annulé la croissance des biens industriels, des produits de l'automobile et des autres biens de consommation.

Exportations et importations

En milliards de dollars Données désaisonnalisées



L'effondrement des exportations de marchandises de cette année survient après une forte tendance à la hausse, amorcée en novembre 2004, et a pris fin en décembre 2005. L'instabilité des prix des produits énergétiques a joué un rôle déterminant dans les mouvements des exportations totales au cours des derniers mois. Si les exportations des produits

Note aux lecteurs

Le commerce de marchandises est une des composantes du compte courant de la balance des paiements du Canada, qui comprend également le commerce des services.

Les données sur la balance des paiements sont disponibles pour les États-Unis, le Japon et le Royaume-Uni. Les données sur le commerce des autres pays ne sont offertes que sur une base douanière.

Révisions

Les données sur le commerce de marchandises sont généralement révisées sur une base régulière, chaque mois de l'année en cours. Les données de l'année précédente fondées sur des documents de douane sont actualisées chaque trimestre de l'année courante.

Divers facteurs rendent ces révisions nécessaires, notamment la réception tardive des documents relatifs aux importations et aux exportations, la présence de renseignements erronés dans les documents de douane, le remplacement des estimations par des chiffres réels, la reclassification des marchandises à la lumière de renseignements plus récents et la correction des variations saisonnières.

Les données révisées peuvent être consultées dans les tableaux appropriés de CANSIM.

énergétiques étaient exclues du total des exportations, ces dernières auraient progressé de 0,9 % en mai.

Les importations, qui ont fléchi de 0,8 % pour se chiffrer à 32,9 milliards de dollars en mai, ont affiché une baisse pour une troisième fois en cinq mois cette année. Cette baisse fait suite à la tendance à la hausse amorcée en août 2003.

L'excédent commercial total du pays s'est accru, passant de 3,9 milliards de dollars en avril (chiffre révisé) à 4,1 milliards de dollars.

L'excédent commercial du Canada vis-à-vis des États-Unis a reculé pour se fixer à 8,2 milliards de dollars comparativement à 8,3 milliards de dollars en avril (chiffre révisé), les exportations ayant enregistré une baisse légèrement plus forte que les importations.

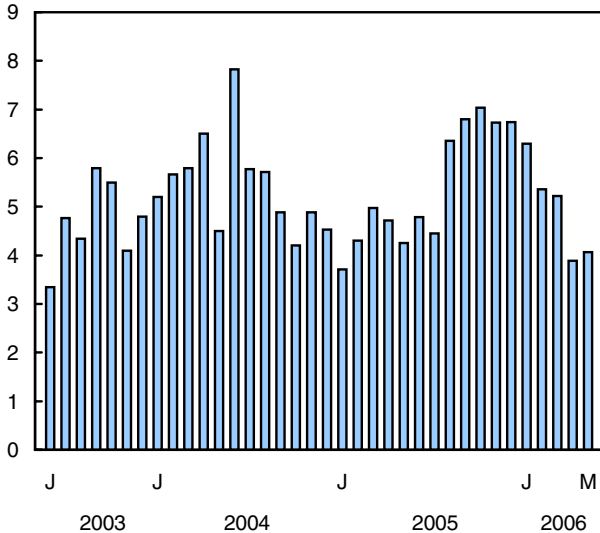
Parallèlement, le déficit commercial vis-à-vis des pays autres que les États-Unis, qui était de 4,4 milliards de dollars en avril (chiffre révisé), a chuté à 4,2 milliards de dollars.

En mai, on a enregistré une forte augmentation des livraisons de pétrole brut en provenance du Royaume-Uni et un fléchissement des livraisons provenant de Norvège. Par conséquent, le déficit commercial du Canada vis-à-vis de l'Union européenne

a augmenté, passant de 924 millions de dollars en avril à un milliard de dollars en mai.

Solde commercial

En milliards de dollars



Les exportations : Les produits énergétiques, les produits de l'agriculture et de la pêche font chuter les exportations totales

Les exportations provenant des produits de l'automobile, des biens industriels et des autres biens de consommation ont enregistré une forte croissance en mai, totalisant 551 millions de dollars. D'importantes baisses relevées pour les produits énergétiques, les produits de l'agriculture et de la pêche ainsi que pour les produits forestiers ont toutefois atténué cette croissance.

Après avoir enregistré une hausse de 7,2 % en avril, les exportations de produits énergétiques ont diminué de 4,6 % pour se chiffrer à 7,0 milliards de dollars en mai. Ce déclin est à la fois attribuable à une baisse des prix et à une diminution du volume des exportations. Ainsi, les exportations de pétrole brut ont fléchi de 2,8 %, après avoir crû de 12,6 % en avril. Dans la foulée de la baisse des prix de 8,7 % survenue en mai, les exportations de gaz naturel ont enregistré une cinquième baisse mensuelle consécutive, régressant de 4,6 %. Quand aux autres produits énergétiques, plus particulièrement les dérivés du pétrole et du charbon, l'électricité ainsi que le charbon et les substances bitumineuses brutes, ils ont chuté de 7,5 % en mai.

Les exportations des produits de l'agriculture et de la pêche ont connu une baisse de 3,9 % pour se chiffrer à 2,5 milliards de dollars, après avoir enregistré une

croissance en mars et en avril. Les principaux produits ayant contribué au déclin de ce secteur sont le blé (baisse de 31,4 %) et les animaux vivants (diminution de 30,8 %).

La diminution des exportations de blé en mai a fait suite à quatre augmentations consécutives depuis décembre 2005, lesquelles ont été attribuables à la poussée soudaine de la demande en Iran, en Iraq et dans d'autres pays asiatiques. Entre décembre 2005 et avril 2006, les exportations ont presque doublé.

En mai, on a assisté à un deuxième déclin mensuel consécutif des exportations d'animaux vivants, en raison de la faible demande en provenance des États-Unis. La plupart des autres composantes du secteur des produits de l'agriculture et de la pêche ont enregistré une croissance au cours du mois.

Les exportations de produits forestiers ont accusé un quatrième recul consécutif en mai, soit 1,9 %, pour se chiffrer à 2,8 milliards de dollars, après avoir atteint leur plus récent sommet de 3,2 milliards de dollars en janvier. Dans ce groupe de marchandises, le bois d'oeuvre et les produits connexes ont diminué de 4,4 % dans la foulée d'un ralentissement dans les dépenses de la construction aux États-Unis au cours des derniers mois. Les exportations de papier journal et d'autres papiers d'impression ont connu une hausse de 1,0 % en mai.

Après avoir enregistré un bond de 8,0 % en mars et une chute de 6,2 % en avril, les exportations de machines et équipement ont fléchi de 0,4 % pour se fixer à 7,7 milliards de dollars. Ce déclin est principalement lié à une légère baisse dans le secteur des aéronefs et autre matériel de transport, et à une diminution de 1,5 % des exportations d'autres machines et équipement. Les exportations de machines industrielles et agricoles ont augmenté de 2,1 %, compensant en partie le déclin enregistré dans ce secteur.

La bonne nouvelle est que les exportations des produits automobiles se sont accrues de 2,9 %, pour atteindre 6,8 milliards de dollars. Cette croissance est attribuable à la montée en flèche de 23,1 % des exportations de camions et autres véhicules automobiles, qui ont connu une baisse de 16,3 % en avril. Les exportations de pièces de véhicules automobiles ont progressé de 3,3 %, après avoir reculé de 6,2 % en avril, tandis que les voitures particulières ont affiché un quatrième repli mensuel consécutif.

Les biens industriels ont accusé une hausse de 4,3 % pour se chiffrer à 7,5 milliards de dollars. Celle-ci est imputable à une augmentation de volume et des prix, de 1,4 % et 2,8 % respectivement. Dans ce secteur, les exportations de métaux et d'alliages ont donné le ton à une troisième croissance mensuelle (de 8,3 %), en grande partie attribuable à la hausse des prix. Les exportations de métaux précieux et d'alliages

ont fait un bond de 31,3 %, tandis que le cuivre et les alliages ont affiché une cinquième croissance mensuelle consécutive, progressant de 12,3 %. Les exportations de produits chimiques, de plastiques et d'engrais ont crû de 1,8 %, les minerais métalliques ont progressé de 3,4 %, alors que les autres biens industriels ont augmenté de 2,2 %.

Les exportations des autres biens de consommation se sont accrues de 3,8 % pour se chiffrer à 1,5 milliard de dollars, contrebalançant le recul du même ordre enregistré en avril.

Les importations : Les produits de l'automobile et les produits énergétiques sont à l'origine du déclin

Les importations de marchandises au Canada enregistrent une tendance à la hausse depuis août 2003. En mai, les machines et équipement, les biens industriels et les produits de l'agriculture et de la pêche ont affiché une croissance. Toutefois, les reculs enregistrés sur le plan des importations de produits de l'automobile, des produits énergétiques, des produits forestiers ainsi que des autres biens de consommation ont atténué ces hausses, entraînant à la baisse le total des importations de 0,8 %.

Après avoir connu une hausse cumulative de 5,7 % en mars et en avril, les importations de produits de l'automobile ont chuté de 5,1 % pour s'établir à 6,4 milliards de dollars en mai. Ce déclin survient après une diminution de 0,7 % des ventes de véhicules neufs en avril. Par ailleurs, les importations de pièces de véhicules automobiles, la composante la plus importante de ce secteur, ont diminué de 4,8 %, poursuivant ainsi la tendance à la baisse amorcée en octobre 2005. Les importations de voitures particulières et de châssis ont fléchi de 4,6 %, alors que celles de camions et d'autres véhicules automobiles ont ralenti de 6,5 %. Ces deux derniers sous-secteurs ont généralement augmenté depuis août 2003.

Les importations de produits énergétiques se sont repliées de 4,4 % pour atteindre 2,9 milliards de dollars, après avoir affiché une hausse d'environ 24 % en avril. La baisse enregistrée en mai était imputable à un important recul du volume des importations, qui a été compensé en partie par une hausse des prix. Les importations de pétrole brut ont diminué de 12,4 %, tandis que celles des autres produits énergétiques, plus particulièrement le pétrole raffiné, le gaz naturel ainsi que le charbon, ont connu une troisième hausse mensuelle consécutive, augmentant de 8,4 % en mai.

Les importations des autres biens de consommation ont affiché un recul pour un deuxième mois consécutif, en baisse de 1,2 % pour se chiffrer à 4,2 milliards de dollars. Toutes les composantes de ce secteur se sont

inscrites à la baisse en mai, à l'exception des biens de consommation divers, qui ont progressé de 2,3 %.

Les Canadiens ont importé l'équivalent de 9,3 milliards de dollars en machines et équipement en mai, en hausse de 1,9 % par rapport au mois d'avril où les importations ont connu une baisse de 3,4 %. Les composantes qui ont le plus contribué à cette hausse sont les machines industrielles et agricoles (+12,0 %), les autres machines industrielles (+14,9 %), les moteurs et les turbines (+27,2 %) ainsi que les machines de forage et les machines servant à l'exploitation minière (+28,5 %). Le mois de mai a été marqué d'importantes augmentations des importations de machines et d'équipement par l'industrie des sables bitumineux. Les importations d'aéronef et autre matériel de transport ont progressé de 1,6 % grâce à une importante croissance de la production des produits aérospatiaux.

Les importations de biens industriels se sont accrues de 1,3 % pour atteindre près de 7,0 milliards de dollars. Les métaux et les minerais métalliques, la plus importante composante de ce groupe de marchandises, ont enregistré une troisième croissance mensuelle consécutive. Les importations de produits chimiques et de plastiques ont atteint 0,8 %, tandis que celles des autres biens industriels ont reculé de 2,8 % pour se fixer à 2,1 milliards de dollars.

Les importations des produits de l'agriculture et de la pêche ont connu une tendance à la hausse depuis janvier 2004. Les importations dans ce secteur ont augmenté de 0,1 % pour atteindre 1,9 milliard de dollars en mai, enregistrant ainsi une troisième croissance mensuelle.

Après une hausse de 2,8 % enregistrée en avril, les importations de produits forestiers, qui constituent le plus petit secteur des importations au Canada, ont diminué de 0,4 %.

Données stockées dans CANSIM : tableaux 228-0001 à 228-0003 et 228-0033 à 228-0046.

Définitions, sources de données et méthodes : numéros d'enquête, y compris ceux des enquêtes connexes, 2201, 2202 et 2203.

Le numéro de mai de 2006 de *Commerce international de marchandises du Canada*, vol. 60, n° 5 (65-001-XIB, gratuit) est maintenant accessible sur notre site Web à partir de la page *Nos produits et services*. Cette publication contient des tableaux ventilés par groupe de marchandises et par pays, sur une base douanière. Les données du compte courant (qui comprennent les statistiques du commerce de marchandises, les opérations au chapitre des services, les revenus de placements et les transferts) sont

publiées tous les trimestres dans la publication *Balance des paiements internationaux du Canada* (67-001-XIF, gratuite).

Les données sur le commerce de marchandises sont offertes en format PDF le matin de la diffusion.

Pour obtenir plus de renseignements sur nos produits et services, communiquez avec Anne

Couillard au (613) 951-6867 ou composez sans frais le 1 800 294-5583. Pour en savoir davantage sur les concepts, les méthodes et la qualité des données, communiquez avec Jafar A. Khondaker au (613) 951-9786, Division du commerce international.

Commerce de marchandises

	Avril 2006 ^r	Mai 2006	Avril à mai 2006	Mai à mai 2006	Janvier à mai 2005	Janvier à mai 2006	Janvier-mai 2005 à janvier-mai 2006	
Données désaisonnalisées, en dollars courants								
	en millions de dollars		var. en %		en millions de dollars		var. en %	
Marchés principaux								
Exportations								
États-Unis	29 962	29 373	-2,0	-1,2	147 285	151 652	3,0	
Japon	840	809	-3,7	2,8	4 112	4 205	2,3	
Union européenne	2 376	2 787	17,3	20,9	11 456	13 201	15,2	
Autres pays de l'OCDE ¹	1 298	1 395	7,5	16,0	5 763	6 618	14,8	
Tous les autres pays	2 592	2 639	1,8	7,4	12 105	13 142	8,6	
Total	37 067	37 003	-0,2	1,4	180 722	188 817	4,5	
Importations								
États-Unis	21 703	21 149	-2,6	-2,1	106 968	107 838	0,8	
Japon	1 095	1 012	-7,6	11,3	4 719	4 921	4,3	
Union européenne	3 300	3 797	15,1	19,4	15 687	17 143	9,3	
Autres pays de l'OCDE ¹	1 958	1 904	-2,8	-11,9	10 151	9 439	-7,0	
Tous les autres pays	5 128	5 072	-1,1	16,1	21 230	24 646	16,1	
Total	33 183	32 934	-0,8	2,2	158 756	163 987	3,3	
Balance								
États-Unis	8 259	8 224	...	...	40 317	43 814	...
Japon	-255	-203	...	...	-607	-716	...
Union européenne	-924	-1 010	...	...	-4 231	-3 942	...
Autres pays de l'OCDE ¹	-660	-509	...	...	-4 388	-2 821	...
Tous les autres pays	-2 536	-2 433	...	...	-9 125	-11 504	...
Total	3 884	4 069	...	...	21 966	24 830	...
Groupes principaux de marchandises								
Exportations								
Produits de l'agriculture et de la pêche	2 632	2 528	-4,0	4,7	12 175	13 015	6,9	
Produits énergétiques	7 362	7 024	-4,6	9,9	30 397	35 991	18,4	
Produits forestiers	2 828	2 773	-1,9	-10,0	15 623	14 544	-6,9	
Biens industriels	7 216	7 524	4,3	7,8	34 791	36 539	5,0	
Machines et équipement	7 753	7 719	-0,4	-3,1	39 197	39 373	0,4	
Produits de l'automobile	6 631	6 821	2,9	-2,9	35 462	35 981	1,5	
Autres biens de consommation	1 397	1 450	3,8	-2,0	7 255	7 138	-1,6	
Transactions spéciales commerciales ²	684	673	-1,6	0,7	3 334	3 583	7,5	
Autres ajustements de la balance des paiements	563	491	-12,8	5,1	2 487	2 650	6,6	
Importations								
Produits de l'agriculture et de la pêche	1 888	1 891	0,2	4,7	9 118	9 457	3,7	
Produits énergétiques	3 069	2 933	-4,4	0,3	13 063	13 575	3,9	
Produits forestiers	254	253	-0,4	-13,4	1 348	1 261	-6,5	
Biens industriels	6 881	6 972	1,3	7,7	32 598	34 416	5,6	
Machines et équipement	9 168	9 340	1,9	1,9	45 008	46 701	3,8	
Produits de l'automobile	6 693	6 352	-5,1	-1,2	32 204	32 552	1,1	
Autres biens de consommation	4 220	4 170	-1,2	0,2	20 380	21 174	3,9	
Transactions spéciales commerciales ²	387	451	16,5	23,6	1 966	1 870	-4,9	
Autres ajustements de la balance des paiements	622	572	-8,0	-6,2	3 069	2 977	-3,0	

... n'ayant pas lieu de figurer

^r données révisées

1. Comprend l'Australie, le Canada, la Corée du Sud, l'Islande, le Mexique, la Norvège, la Nouvelle-Zélande, la Suisse et la Turquie.

2. Il s'agit en particulier des transactions de faible valeur, des coûts de réparation des équipements et des marchandises retournées vers le pays d'origine.

Enquête sociale générale : Temps de navettage

2005

Le Canadien moyen passe maintenant près de 12 jours complets par année à faire l'aller-retour entre le lieu de résidence et le lieu de travail, selon une nouvelle étude sur le navettage, la première d'une série de quatre articles qui brossent un tableau des activités quotidiennes des Canadiens.

En 2005, les navetteurs ont passé, en moyenne, 63 minutes par jour à faire l'aller-retour entre leur domicile et leur lieu de travail, ce qui représente près de 275 heures de navettage, en fonction d'une année de travail de 260 jours.

En 1992, ils ont passé 54 minutes à se déplacer, leur temps de déplacement étant passé à 59 minutes en 1998.

L'étude, fondée sur les données sur l'emploi du temps de l'Enquête sociale générale de 2005, a révélé que les temps moyens étaient beaucoup plus élevés en 2005 qu'en 1992 dans cinq des six plus grandes régions urbaines du Canada.

L'aller-retour le plus long s'effectuait dans la région métropolitaine de Toronto où il fallait, en moyenne, 79 minutes aux navetteurs pour accomplir un aller-retour. Cela correspond à environ 340 heures dans une année de travail, soit deux semaines complètes.

Les augmentations ont toutefois été particulièrement importantes pour les résidents de Calgary et de Montréal. L'an dernier, l'aller-retour des personnes de la région métropolitaine de recensement de Montréal a duré 76 minutes, en hausse par rapport à 1992, alors que l'aller-retour prenait 62 minutes, soit l'équivalent de 2,5 jours supplémentaires par année.

Dans la ville de Calgary, en plein essor, l'aller-retour a pris, en moyenne, 66 minutes l'an dernier, soit 14 minutes de plus qu'en 1992. Par contre, les travailleurs de Vancouver n'ont pas passé plus de temps en moyenne à se rendre au travail en 2005 qu'ils ne l'ont fait une dizaine d'années plus tôt.

L'étude a également démontré que le temps moyen de déplacement a augmenté tant pour les automobilistes que pour les utilisateurs du transport en commun. Cependant, elle a confirmé ce que bon nombre de personnes savent déjà : malgré les problèmes de congestion, dans la plupart des cas, il est plus rapide d'utiliser une voiture ou un autre véhicule pour se rendre au travail que le transport en commun.

Note aux lecteurs

Le présent communiqué, le premier d'une série de quatre, est consacré aux données sur l'emploi du temps tirées du cycle 19 de l'Enquête sociale générale de 2005. Des enquêtes du genre ont été menées en 1998, en 1992 et en 1986.

L'article d'aujourd'hui analyse le temps qu'accordent les Canadiens au navettage entre le lieu de résidence et le lieu de travail.

D'autres articles à paraître utilisant des données sur l'emploi du temps analyseront le travail rémunéré et non rémunéré effectué par les hommes et les femmes (19 juillet), le temps que les Canadiens de 55 ans et plus allouent aux loisirs et au travail (26 juillet) et les répercussions d'Internet sur la façon dont les Canadiens emploient leur temps (2 août).

Dans le cadre de cette enquête, on a demandé à près de 20 000 personnes de 15 ans et plus de rapporter quotidiennement dans un journal les détails sur le temps qu'elles ont consacré à diverses activités durant une journée donnée, qu'il s'agisse des soins aux enfants, de la participation à des activités culturelles ou sportives, ou de courses à faire en rentrant du travail. L'enquête a porté sur les 10 provinces.

Le communiqué d'aujourd'hui sur le navettage analyse seulement la durée des déplacements aller-retour des travailleurs entre le lieu de résidence et le lieu de travail, les jours de semaine.

Les temps moyens de déplacement varient d'une région à l'autre

À l'échelle nationale, environ 25 % des travailleurs ont passé 90 minutes ou plus à faire la navette entre le domicile et le travail l'an dernier. Il s'agit d'un bond considérable, car on n'en comptait que 17 % en 1992.

Par ailleurs, les travailleurs dont le temps de déplacement a été relativement court se sont faits plus rares. En 2005, environ 21 % ont pris 30 minutes ou moins, en baisse par rapport à 1992, alors qu'on en comptait 27 %.

L'enquête a établi que dans toutes les provinces sauf en Colombie-Britannique, un plus grand nombre de travailleurs ont alloué davantage de temps pour effectuer l'aller-retour entre le domicile et le lieu de travail l'an dernier. Un nombre plus faible a effectué cet aller-retour en moins d'une heure. Cependant, ces moyennes ont varié d'une région à l'autre.

En Colombie-Britannique, la durée moyenne de l'aller-retour n'a pas changé de façon importante entre 1992 et 2005 (environ 60 minutes). Dans les trois provinces des Prairies, le temps de déplacement moyen est cependant passé de 45 minutes à 57 minutes.

Environ 71 % des travailleurs des Prairies ont passé moins d'une heure à se déplacer entre leur domicile et leur lieu de travail en 1992. En 2005, cette proportion avait chuté à 56 %.

Dans les provinces de l'Atlantique, le temps de déplacement moyen a également augmenté considérablement. En 1992, près de 45 % des travailleurs avaient passé moins de 30 minutes à faire l'aller-retour. En 2005, cette proportion n'était que de 30 %.

Au Québec, la proportion de travailleurs se déplaçant entre le domicile et le travail en une heure et demie ou plus a augmenté, passant de 15 % en 1992 à 27 % en 2005.

À l'échelon local, seulement 47 % des travailleurs montréalais prenaient une heure ou plus pour effectuer l'aller-retour entre le domicile et le travail en 1992. En 2005, ce pourcentage avait atteint 60 %.

À Calgary, l'augmentation a été encore plus importante : en 2005, 57 % des travailleurs prenaient une heure ou plus pour effectuer l'aller-retour entre le domicile et le lieu de travail, en hausse par rapport à 1992, alors qu'on n'en comptait que 36 %.

Temps de déplacement moyen en hausse pour les automobilistes et les utilisateurs du transport en commun

En général, les automobilistes effectuent l'aller-retour entre le domicile et le travail en beaucoup moins de temps que les utilisateurs du transport en commun.

En 2005, par exemple, la majorité (55 %) des travailleurs voyageant en voiture ont fait l'aller-retour entre le domicile et le travail en moins de 60 minutes. Toutefois, seulement 13 % des personnes se déplaçant en autobus ou en métro ont pris moins d'une heure.

La durée moyenne d'un aller-retour entre le domicile et le lieu de travail a augmenté pour les utilisateurs du transport en commun et les automobilistes entre 1992 et 2005.

En ce qui concerne les automobilistes, la durée moyenne s'est accrue, passant de 51 à 59 minutes. Pour ce qui est des utilisateurs du transport en commun, elle a également augmenté, passant de 94 à 106 minutes.

En 2005, près des deux tiers (64 %) des travailleurs utilisant le transport en commun ont passé 90 minutes ou plus de leur journée à se déplacer entre leur domicile et leur lieu de travail. En 1992, cette proportion était de 48 %.

En ce qui concerne les travailleurs qui voyagent en voiture, la proportion de ceux dont l'aller-retour a pris une heure et demie a augmenté, passant de 15 % à 21 % durant cette période.

Durant les trois années pendant lesquelles l'Enquête sociale générale a été menée, le pourcentage de travailleurs utilisant une voiture pour le navettage entre le domicile et le travail est demeuré sensiblement le même, soit à environ 86 %.

Par contre, seulement 12 % des travailleurs ont utilisé l'autobus ou le métro en 2005 pour la totalité ou une partie de l'aller-retour. Ce pourcentage est demeuré sensiblement le même de 1992 à 1998. Environ 11 % des gens se rendaient au travail à pied ou à bicyclette.

La proportion de travailleurs qui ont utilisé le transport en commun pour se rendre au travail était plus élevée dans les grandes régions urbaines où les travailleurs ont plus facilement accès au service.

En 2005, 20 % des travailleurs dans les six plus grandes régions métropolitaines ont eu recours à l'autobus ou au métro pour effectuer une partie ou la totalité de l'aller-retour. Encore une fois, cette proportion n'a pas changé de manière importante entre 1992 et 2005.

Facteurs associés au temps de déplacement plus long ou plus court

Plusieurs facteurs ont des répercussions sur le temps qu'il faut aux navetteurs pour se rendre au travail. Parmi ces facteurs, on note les plus évidents, soit la distance du lieu de travail, le mode de transport et la région métropolitaine de résidence.

Pour déterminer les répercussions de chacun de ces facteurs sur le temps de déplacement, la présente étude a réalisé une analyse permettant de comparer le temps de déplacement lorsque tous les autres facteurs sont maintenus constants.

Les résultats ont démontré que la situation idéale de navettage est celle des travailleurs qui vivent dans une région urbaine comptant une population de moins de 50 000 habitants ou de travailleurs qui vivent dans une région rurale, qui habitent à moins de cinq kilomètres de leur lieu de travail, qui se déplacent en automobile, qui n'ont pas d'enfant à déposer et à prendre et qui ne font aucun arrêt.

En moyenne, ces travailleurs prendront environ un quart d'heure à faire l'aller-retour entre leur domicile et leur lieu de travail un jour de semaine.

Comme il fallait s'y attendre, plus la distance séparant le domicile du lieu de travail est grande, plus la durée moyenne de l'aller-retour sera longue.

Par exemple, comparativement aux travailleurs vivant à moins de 5 km de leur lieu de travail, la durée prédite des allers-retours augmente de 25 minutes pour ceux dont le domicile se situe entre 15 et 19 km de leur lieu de travail, de 48 minutes pour ceux dont le domicile se situe entre 30 et 34 km de leur lieu de travail, et ainsi de suite.

Le mode de transport constitue un facteur important. Par ailleurs, toutes choses étant égales, les navetteurs qui utilisent le transport en commun pour se rendre au travail (sans également recourir à une voiture) passent, en moyenne, 41 minutes de plus à faire l'aller-retour que ceux qui utilisent une voiture.

De plus, parmi les navetteurs qui utilisent le transport en commun et une voiture, la durée de déplacement prédite est également de 41 minutes de plus que pour ceux qui voyagent en voiture seulement (à distance égale entre le domicile et le lieu de travail).

Il n'est pas surprenant de constater que la durée moyenne de l'aller-retour pour les travailleurs vivant dans les plus grandes villes est plus longue que pour les travailleurs vivant dans des collectivités plus petites. Par exemple, la durée moyenne des allers-retours pour les travailleurs vivant dans la région métropolitaine de Toronto est de 37 minutes plus longue que pour les travailleurs vivant dans les régions urbaines dont la population est de moins de 50 000 habitants. Toutefois, après avoir considéré les autres facteurs associés au temps de déplacement (comme la distance pour se rendre au travail et le mode de transport), le temps de déplacement prédit a été réduit à 20 minutes supplémentaires pour les résidents de Toronto.

S'occuper d'un enfant durant l'aller-retour augmente la durée de déplacement. Si l'on tient compte de l'incidence de l'ensemble des autres facteurs, le fait de déposer et de prendre un enfant à une garderie ou ailleurs allonge l'aller-retour de 21 minutes.

Définitions, sources de données et méthodes : numéro d'enquête 4503.

Le rapport intitulé *Enquête sociale générale sur l'emploi du temps : cycle 19, Le temps pour se rendre au travail et en revenir* (89-622-XIF2006001, gratuit) est maintenant accessible sur notre site Web à partir de la page *Nos produits et services*.

Pour obtenir plus de renseignements au sujet de l'analyse contenue dans cette publication, communiquez avec Martin Turcotte au (613) 951-2290, Division de la statistique sociale et autochtone.

D'autres tableaux à l'échelle provinciale tirés de l'Enquête sociale générale de 2005 sur l'emploi du temps sont également disponibles en ligne dans la publication intitulée *Aperçu sur l'emploi du temps des Canadiens, 2005* (12F0080XIF, gratuite).

Pour obtenir plus de renseignements ou pour en savoir davantage sur les concepts, les méthodes et la qualité des données, communiquez avec la Section de la diffusion et des services à la clientèle au (613) 951-5979 (sasd-dssea@statcan.ca), Division de la statistique sociale et autochtone. Télécopieur : (613) 951-4378. ■

Indices de prix des exportations et des importations

Mai 2006

Les indices de prix pour les exportations et les importations (1997=100) à pondération courante et à pondération fixe sur la base de la balance des paiements sont maintenant disponibles. Ces indices portent sur la période allant de janvier 1997 à mai 2006 et sont établis pour les cinq sections de produits et les groupes principaux de produits (62 pour les exportations et 61 pour les importations).

Les indices de prix pour les États-Unis (1997=100) à pondération courante et à pondération fixe sur base douanière sont aussi offerts et portent sur la période allant de janvier 1997 à mai 2006. Les indices pour les 10 sections de la Classification type du commerce international pour tous les pays et pour les États-Unis sont également disponibles avec ces indices de prix.

Des indices sur base douanière établis pour les cinq sections de produits et les groupes principaux de produits sont aussi offerts sur commande spéciale.

Données stockées dans CANSIM : tableaux 228-0001 à 228-0003 et 228-0033 à 228-0046.

Définitions, sources de données et méthodes : numéros d'enquête, y compris ceux des enquêtes connexes, 2201, 2202 et 2203.

Le numéro de mai 2006 de *Commerce international de marchandises du Canada*, vol. 60, n° 5 (65-001-XIB, gratuit) est maintenant accessible sur notre site Web à partir de la page *Nos produits et services*.

Pour obtenir plus de renseignements ou pour en savoir davantage sur les concepts, les méthodes et la qualité des données, communiquez avec Anne Couillard au (613) 951-9647 ou composez sans frais le 1 800 294-5583, Division du commerce international. ■

Services de préparation de voyages

2004

Les points saillants du rapport analytique de l'Enquête de 2004 sur les services de préparation de voyages sont maintenant accessibles. Les données du rapport sont fondées sur un groupe d'établissements représentant le secteur des agences de voyages et des voyageurs (selon la catégorie 5615 du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord).

Ce rapport a été préparé en collaboration avec la Commission canadienne du tourisme et le ministère du

tourisme de l'Ontario. Les points saillants du rapport mettent en relief l'industrie des services de préparation de voyages pour 2004.

Définitions, sources de données et méthodes : numéro d'enquête 2423.

Le rapport d'analyse détaillé sera disponible en ligne à une date ultérieure (www.canadatourisme.com). Pour obtenir plus de renseignements sur la diffusion du rapport, communiquez avec Murielle Ballantyne au (604) 638-8328 (ballantyne.murielle@ctc-cct.ca), Commission canadienne du tourisme.

Pour commander les points saillants du rapport ou pour en savoir davantage sur les concepts, les méthodes et la qualité des données, communiquez avec Janine Stafford au (613) 951-3288 (janine.stafford@statcan.ca), Division des industries de service. ■

Enquête sur l'hébergement des voyageurs

2004

Les points saillants du rapport analytique de l'Enquête de 2004 sur l'hébergement des voyageurs sont maintenant disponibles. Les données du rapport sont fondées sur un groupe d'établissements représentant le secteur des hôtels et hôtels-motels, des motels et des autres services d'hébergement des voyageurs (selon la catégorie 721 du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord).

Ce rapport a été préparé en collaboration avec la Commission canadienne du tourisme et le ministère du tourisme de l'Ontario. Les points saillants du rapport mettent en relief le secteur de l'hébergement des voyageurs pour 2004.

Définitions, sources de données et méthodes : numéro d'enquête 2418.

Le rapport d'analyse détaillé sera accessible en ligne à une date ultérieure (www.canadatourisme.com). Pour obtenir plus de renseignements sur la diffusion du rapport, communiquez avec Murielle Ballantyne au (604) 638-8328 (ballantyne.murielle@ctc-cct.ca), Commission canadienne du tourisme.

Pour commander les points saillants du rapport ou pour en savoir davantage sur les concepts, les méthodes et la qualité des données, communiquez avec Veronica Utovac au (613) 951-0813 (veronica.utovac@statcan.ca), Division des industries de service. ■

Information financière des universités et collèges

2004-2005

Les données finales pour l'année scolaire 2004-2005 provenant de l'Enquête sur l'information financière des universités et collèges sont maintenant disponibles.

L'enquête fournit des renseignements financiers (revenus et dépenses) sur l'ensemble des universités et collèges décernant des grades au Canada.

Définitions, sources de données et méthodes : numéro d'enquête 3121.

Pour obtenir plus de renseignements ou pour commander des données, communiquez avec le Service à la clientèle au (613) 951-7608 (educationstats@statcan.ca) ou composez sans frais le 1 800 307-3382, Culture, tourisme et Centre de la statistique de l'éducation. Télécopieur : (613) 951-9040. ■

Valeur réelle des importations et des exportations selon l'indice de Fisher

1997

La Division du commerce international produit maintenant, met à jour et diffuse les valeurs réelles (année de référence 1997) des importations et des exportations internationales de marchandises du Canada selon la formule de l'indice de volume en chaîne Fisher. Ces séries ne sont pas offertes dans CANSIM.

Les utilisateurs intéressés qui souhaitent commander doivent communiquer avec la Section du marketing et des services à la clientèle en composant sans frais le 1 800 294-5583, Division du commerce international.

Pour en savoir davantage sur les concepts, les méthodes et la qualité des données, communiquez avec Bernard Lupien au (613) 951-6872, Division du commerce international. ■

Nouveaux produits

Aperçu sur l'emploi du temps des Canadiens, 2005
Numéro au catalogue : 12F0080XIF
(gratuit).

Le commerce international de marchandises du Canada, mai 2006, vol. 60, n° 5
Numéro au catalogue : 65-001-XIB
(gratuit).

Culture, tourisme et Centre de la statistique de l'éducation - Documents de recherche : Traitements et échelles de traitement du personnel enseignant à temps plein dans les universités canadiennes, 2005-2006 (rapport préliminaire), 2005-2006, n° 46
Numéro au catalogue : 81-595-MIF2006046
(gratuit).

Enquête sociale générale sur l'emploi du temps : cycle 19, Le temps pour se rendre au travail et en revenir, 2005, n° 1
Numéro au catalogue : 89-622-XIF2006001
(gratuit).

Les prix sont en dollars canadiens et n'incluent pas les taxes de vente. Des frais de livraison supplémentaires s'appliquent aux envois à l'extérieur du Canada.

Les numéros au catalogue se terminant par : -XWF, -XIB ou -XIF représentent la version électronique offerte sur Internet, -XMB ou -XMF, la version microfiche, -XPB ou -XPF, la version papier, -XDB ou -XDF, la version électronique sur disquette, -XCB ou -XCF, la version électronique sur CD-ROM et -XBB ou XBF, une base de données.

Pour commander les produits

Pour commander par téléphone, ayez en main :

- Le titre
- Le numéro au catalogue
- Le numéro de volume
- Le numéro de l'édition
- Votre numéro de carte de crédit.

Au Canada et aux États-Unis, composez le : **1 800 267-6677**

Pour les autres pays, composez le : **1 613 951-2800**

Pour envoyer votre commande par télécopieur, composez le : **1 877 287-4369**


Pour un changement d'adresse ou pour connaître l'état de votre compte, composez le : **1 877 591-6963**

Pour commander par la poste, écrivez à : Finances, immeuble R.-H.-Coats, 6^e étage, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6. Veuillez inclure un chèque ou un mandat-poste à l'ordre du **Receveur général du Canada/Publications**. Au Canada, ajoutez 7 % de TPS et la TVP en vigueur.

Pour commander par Internet, écrivez à : infostats@statcan.ca ou téléchargez la version électronique en vous rendant au site Web de Statistique Canada (www.statcan.ca). À la page *Nos produits et services*, sous *Parcourir les publications Internet*, choisissez *Payantes*.

Les agents libraires agréés et autres librairies vendent aussi les publications de Statistique Canada.

Catalogue 11-001-XIF (Anglais) 11-010-150-03004013



Le Quotidien

Statistique Canada

Le jeudi 6 juin 1997
Pour être diffusé à 8 h 30



PRINCIPAUX COMMUNIQUÉS

- **Transport urbain, 1996** 2
Malgré la priorité accordée aux services de transport urbain, les Canadiens y ont de moins en moins recours. En 1996, les Canadiens ont effectué un voyage moyen de déplacement au travail sans les services de transport urbain, soit le niveau le plus bas enregistré au cours des 25 dernières années.
- **Productivité, rémunération horaire et coût unitaire de la main-d'œuvre, 1996** 5
À l'instar de la croissance de l'industrie et des emplois, la hausse de la productivité des entreprises canadiennes en 1996 s'est avérée encore une fois relativement faible.

AUTRES COMMUNIQUÉS

- Indice des offres d'emploi, mai 1997 10
- Emplois sur les équipements à court terme 10
- Aides en termes positifs, septembre terminant le 31 mai 1997 11
- Production d'œufs, avril 1997 11

NOUVELLES PARUTIONS 12

Bulletin officiel de diffusion des données de Statistique Canada

Numéro au catalogue 11-001-XIF.

Publié tous les jours ouvrables par la Division des communications, Statistique Canada, Immeuble R.-H.-Coats, 10^e étage, section G, Ottawa, K1A 0T6.

Pour consulter *Le Quotidien* sur Internet, visitez notre site à l'adresse <http://www.statcan.ca>. Pour le recevoir par courrier électronique tous les matins, envoyez un message à listproc@statcan.ca. Laissez en blanc la ligne de l'objet. Dans le corps du message, tapez : subscribe quotidien prénom et nom.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. © Ministre de l'Industrie, 2004. Il est permis de citer la présente publication dans les journaux et les magazines ainsi qu'à la radio et à la télévision à condition d'en indiquer la source : Statistique Canada. Toute autre forme de reproduction est permise sous réserve de mention de la source, comme suit, dans chaque exemplaire : Statistique Canada, *Le Quotidien*, numéro 11-001-XIF au catalogue, date et numéros de page.