

La pandémie de COVID-19 a-t-elle changé les tendances du navettage pour de bon?

Diffusé à 8 h 30, heure de l'Est dans Le Quotidien, le mercredi 30 novembre 2022

Pour des millions de Canadiens, se rendre au travail est un élément essentiel de leur routine quotidienne qui influence la façon dont ils utilisent leur temps et dont ils dépensent leur argent. Qu'il s'agisse de conduire, de prendre un autobus ou un train, de marcher ou de se déplacer à bicyclette, le navettage peut s'avérer une épreuve stressante pour certaines personnes, tandis que, pour d'autres, il peut s'agir d'une période de détente au début et à la fin de la journée.

En plus d'avoir une incidence sur le bien-être personnel, les habitudes de navettage ont d'importantes répercussions sur les plans économique et environnemental, de même que sur les infrastructures. Tous les ordres de gouvernement continuent d'investir dans l'infrastructure de navettage et de transport en commun, les routes, le transport en commun, les passages piétonniers et les pistes cyclables. Ils mettent en place diverses stratégies afin de réduire la pollution atmosphérique et sonore ainsi que les émissions nocives de gaz à effet de serre. Il est d'une importance cruciale pour les employeurs, les employés et tous les ordres de gouvernement de comprendre la façon dont les Canadiens se rendent au travail.

Au cours des premiers mois de la pandémie, les mesures de santé publique mises en œuvre pour ralentir la propagation de la COVID-19 ont eu deux répercussions immédiates sur le nombre de Canadiens faisant la navette pour se rendre au travail. Premièrement, le marché du travail a connu des pertes d'emplois sans précédent : une baisse de plus de 3 millions d'emplois de février à avril 2020, et 2,5 millions de Canadiens de plus perdant la totalité ou la majeure partie de leurs heures de travail. Deuxièmement, la pandémie a déclenché un virage massif du travail au bureau au travail à domicile, plus de 3 millions de travailleurs effectuant ce virage en avril 2020.

En plus de l'ampleur sans précédent de ses répercussions sur les marchés du travail, la pandémie a mis en évidence d'importantes différences dans les emplois occupés par divers groupes de Canadiens, la vulnérabilité de ces emplois face aux arrêts des activités économiques et aux fermetures d'entreprises, ainsi que la capacité à passer au travail à domicile. En 2021, par exemple, 323 000 personnes de moins qu'en 2016 travaillaient dans le secteur des services d'hébergement et de restauration, en raison des fermetures requises et de l'incapacité de travailler à la maison.

Dans le cadre du Recensement de la population de 2021, les Canadiens ont été interrogés sur leurs habitudes de navettage en mai 2021. À ce moment-là, l'emploi était inférieur à son niveau de février 2020 de plus d'un demi-million (-557 000) d'emplois, et les plus importants écarts ont été observés dans les secteurs nécessitant des contacts étroits avec autrui. En raison du resserrement d'un certain nombre de mesures de santé publique en réaction à la troisième vague de la pandémie, des millions de Canadiens ont continué de travailler à domicile.

La diffusion d'aujourd'hui présente un portrait complet du navettage au Canada au moment du Recensement de 2021. Reposant sur la puissance unique des données du recensement, elle décrit l'incidence de la pandémie sur le navettage aux échelons national, provincial, territorial et local, et offre de nouveaux renseignements importants sur ce que se rendre au travail en mai 2021 a signifié pour divers groupes de Canadiens. De plus, l'utilisation des données de l'Enquête sur la population active (EPA) de mai 2022 permet aux gouvernements, aux planificateurs en transport en commun, aux travailleurs et aux employeurs de mieux comprendre certaines des façons dont la pandémie pourrait changer de manière plus permanente le lieu de travail des Canadiens et la façon dont ils s'y rendent.



Faits saillants

En 2021, la pandémie a modifié la façon dont les Canadiens se rendent au travail. En effet, les mesures de confinement visant à ralentir la propagation de la COVID-19 et les changements apportés à la façon dont les Canadiens travaillent et à leur lieu de travail ont entraîné une diminution de 2,8 millions du nombre de navetteurs, comparativement à cinq ans plus tôt.

Le nombre de Canadiens faisant la navette en automobile (c'est-à-dire en voiture, en camion ou en fourgonnette, en tant que conducteur ou passager) a diminué de 1,7 million, comparativement à cinq ans plus tôt, pour atteindre 11 millions en mai 2021. La baisse du navettage en automobile s'est produite principalement chez les travailleurs des secteurs des services professionnels, tandis que le nombre de travailleurs de première ligne faisant la navette en automobile a augmenté.

Comparativement à mai 2016, on comptait 245 000 Canadiens de moins faisant la navette en automobile pendant au moins 60 minutes.

Le nombre de personnes utilisant habituellement le transport en commun pour se rendre au travail a diminué, passant de 2 millions en 2016 à 1 million en mai 2021; il s'agit d'une première baisse depuis que le recensement a commencé à recueillir des données sur le navettage en 1996.

En mai 2022, dans un contexte d'économie plus ouverte et de retrait de la plupart des mesures de santé publique liées à la pandémie, le nombre de navetteurs utilisant une automobile (12,8 millions) avait dépassé son niveau de 2016. Toutefois, le nombre de navetteurs utilisant le transport en commun (1,2 million) est demeuré bien en deçà des niveaux prépandémie.

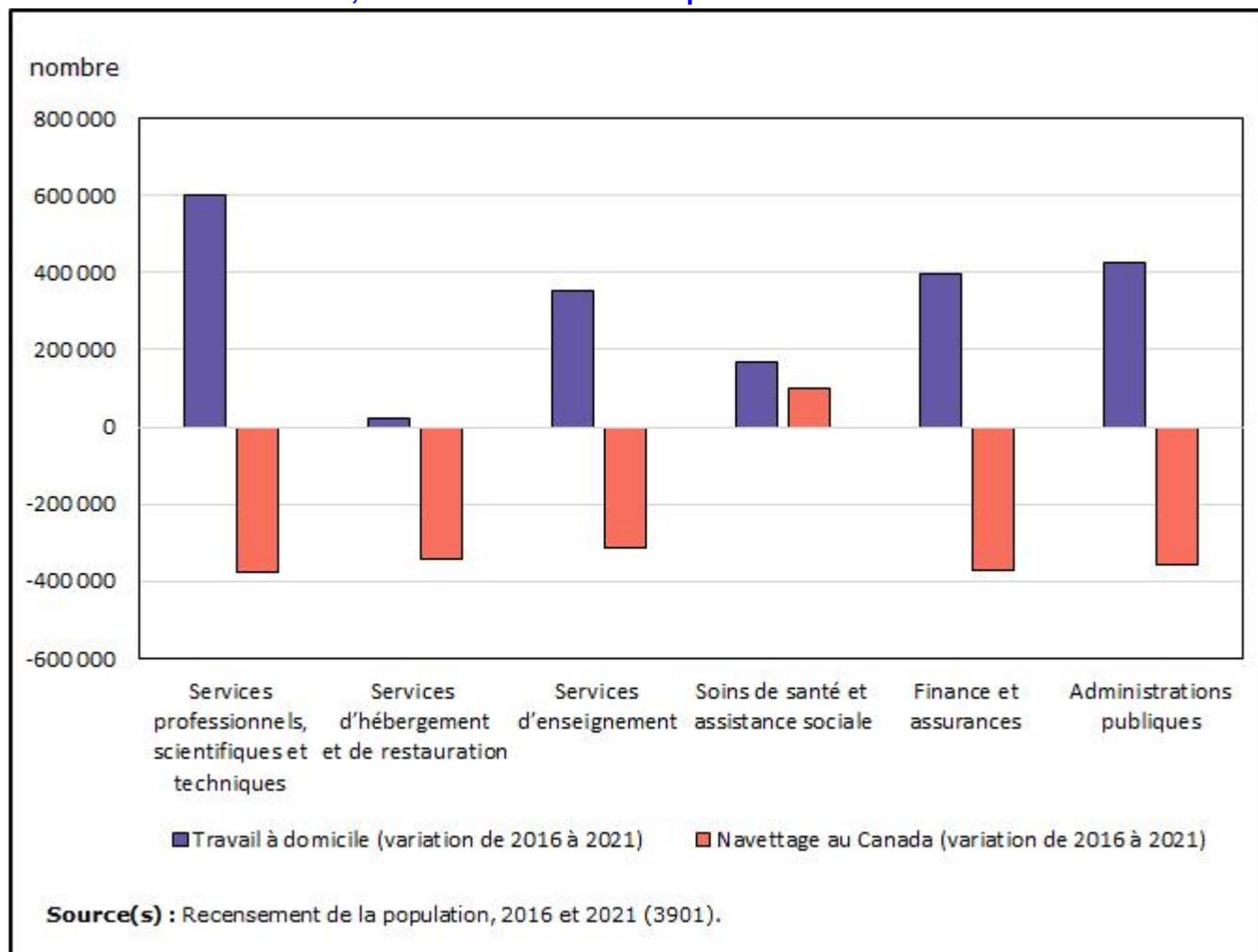
Malgré la baisse de l'utilisation du transport en commun, la proportion de Canadiens utilisant le transport en commun ou se rendant au travail à pied ou à bicyclette pour se rendre au travail était plus élevée que celle des Américains.

Bien que les investissements des gouvernements canadiens dans les sentiers pédestres et pistes cyclables se poursuivent, en mai 2021, près de 300 000 travailleurs de moins utilisaient le transport actif (à pied ou à bicyclette) comme principal mode de navettage habituel, comparativement à cinq ans plus tôt. Le nombre de navetteurs utilisant le transport actif dans les provinces était passé de 788 000 en mai 2021 à 941 000 en mai 2022, mais il était tout de même inférieur au 1,1 million enregistré en 2016.

Ralentissement du navetage : 2,8 millions de navetteurs de moins en mai 2021, comparativement à cinq ans plus tôt

Les mesures de confinement liées à la pandémie et les changements apportés à la façon dont les Canadiens travaillent et à leur lieu de travail pendant celle-ci transforment le visage du navetage au Canada en 2021

Infographie 1 – Les niveaux de navetage diminuent chez les travailleurs des secteurs des services professionnels; des services d'enseignement; des administrations publiques; et de la finance et des assurances, bon nombre d'entre eux passant au travail à domicile



Par rapport à mai 2016, un peu plus de 2,8 millions de Canadiens de moins faisaient habituellement la navette pour se rendre au travail en mai 2021. Cela comprend un peu moins de 1,7 million de personnes de moins se rendant au travail principalement en automobile, près de 1 million de moins utilisant habituellement le transport en commun pour s'y rendre et 289 000 de moins se rendant habituellement au travail à pied ou à bicyclette.

Le recul du navetage pendant la pandémie est le résultat de deux facteurs.

Premièrement, la pandémie a entraîné des pertes d'emplois sans précédent, particulièrement au sein des entreprises qui exigent des contacts physiques étroits à l'intérieur, comme les restaurants, les détaillants et les gymnases.

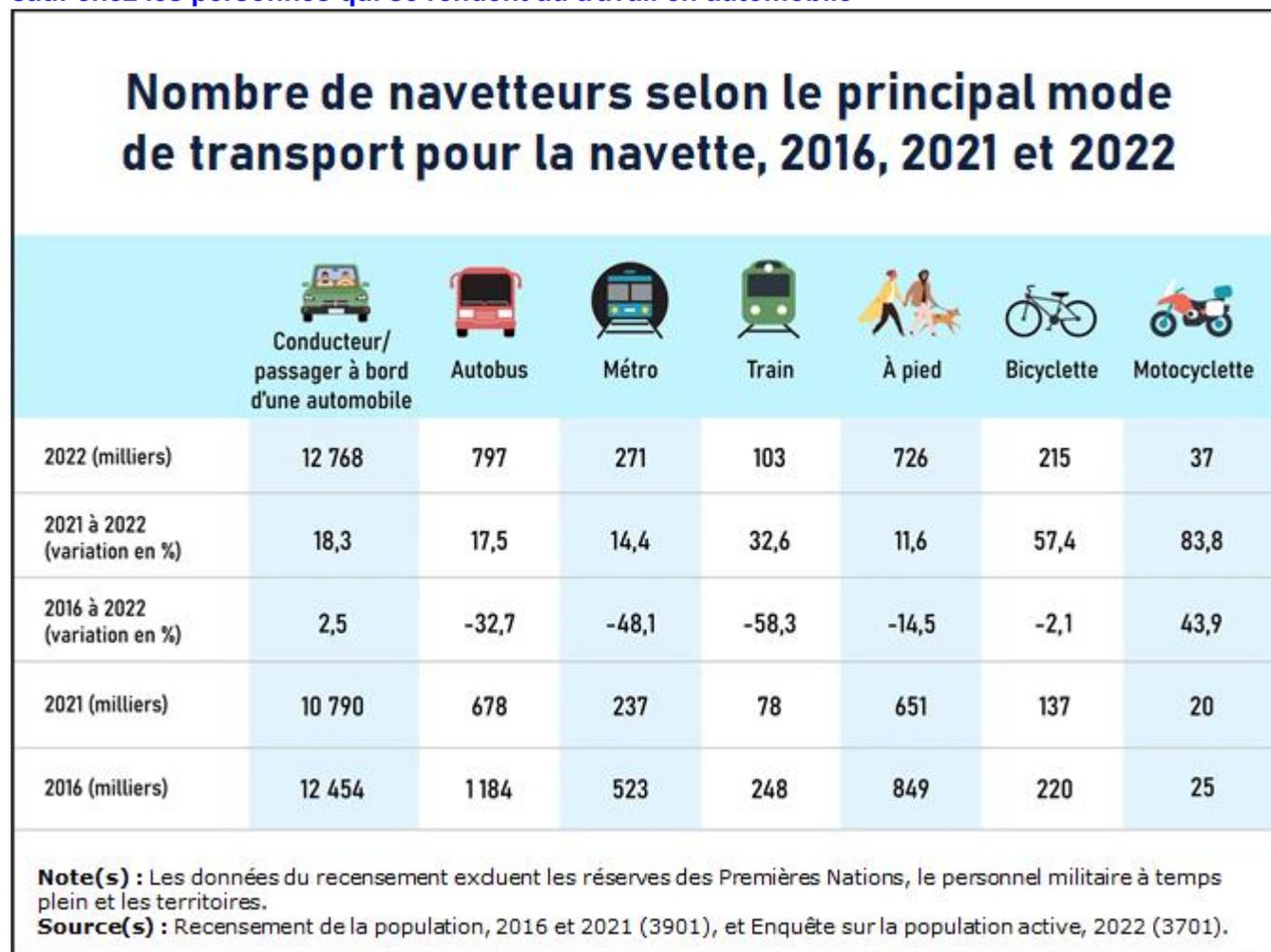
Deuxièmement, la pandémie a entraîné un virage massif vers le travail à domicile dans les secteurs où cela était possible. En mai 2021, 4,2 millions de personnes travaillaient habituellement à domicile, ce qui représentait plus du triple du niveau observé en mai 2016 (1,3 million) [voir le [communiqué du Quotidien relatif au travail dans le cadre du recensement](#) pour obtenir de plus amples renseignements]. L'augmentation du nombre de personnes travaillant à domicile s'est concentrée dans des secteurs tels que les services professionnels, scientifiques et techniques; les administrations publiques; la finance et les assurances; et les services d'enseignement.

Non seulement des millions de Canadiens de plus travaillaient à domicile en mai 2021, mais des données connexes du communiqué du recensement sur le travail, également publiées aujourd'hui, indiquent que certains de ces Canadiens avaient déménagé dans une autre municipalité que celle où ils vivaient en mai 2020. En d'autres termes, le travail virtuel influence non seulement le lieu où les gens travaillent et s'ils font la navette ou non, mais il peut aussi influencer l'endroit où ils choisissent de vivre et la façon dont ils se rendent au travail. Il reste à voir si ce phénomène se poursuivra.

Les discussions entourant les modèles de travail à privilégier (travail en personne à temps plein, modèle hybride ou virtuel) se poursuivent. Chaque modèle comporte certains avantages et inconvénients, liés à des facteurs comme le navettage, le renforcement de l'esprit d'équipe, les interactions avec les clients et les collègues, la conciliation travail et vie personnelle, la formation, le réseautage et le mentorat. Les coûts personnels, ainsi que les répercussions environnementales, sont d'autres facteurs. Les répercussions des politiques liées à l'abandon du modèle pré-pandémie et la mesure des avantages et des inconvénients de chaque option de travail continueront d'être évaluées au cours des années à venir.

En mai 2022, le nombre de navetteurs utilisant une automobile revient au niveau de 2016, mais le nombre de personnes se rendant au travail en transport en commun demeure inférieur aux niveaux observés six ans plus tôt

Infographie 2 – En mai 2022, le nombre de navetteurs demeure inférieur au niveau de mai 2016, sauf chez les personnes qui se rendent au travail en automobile

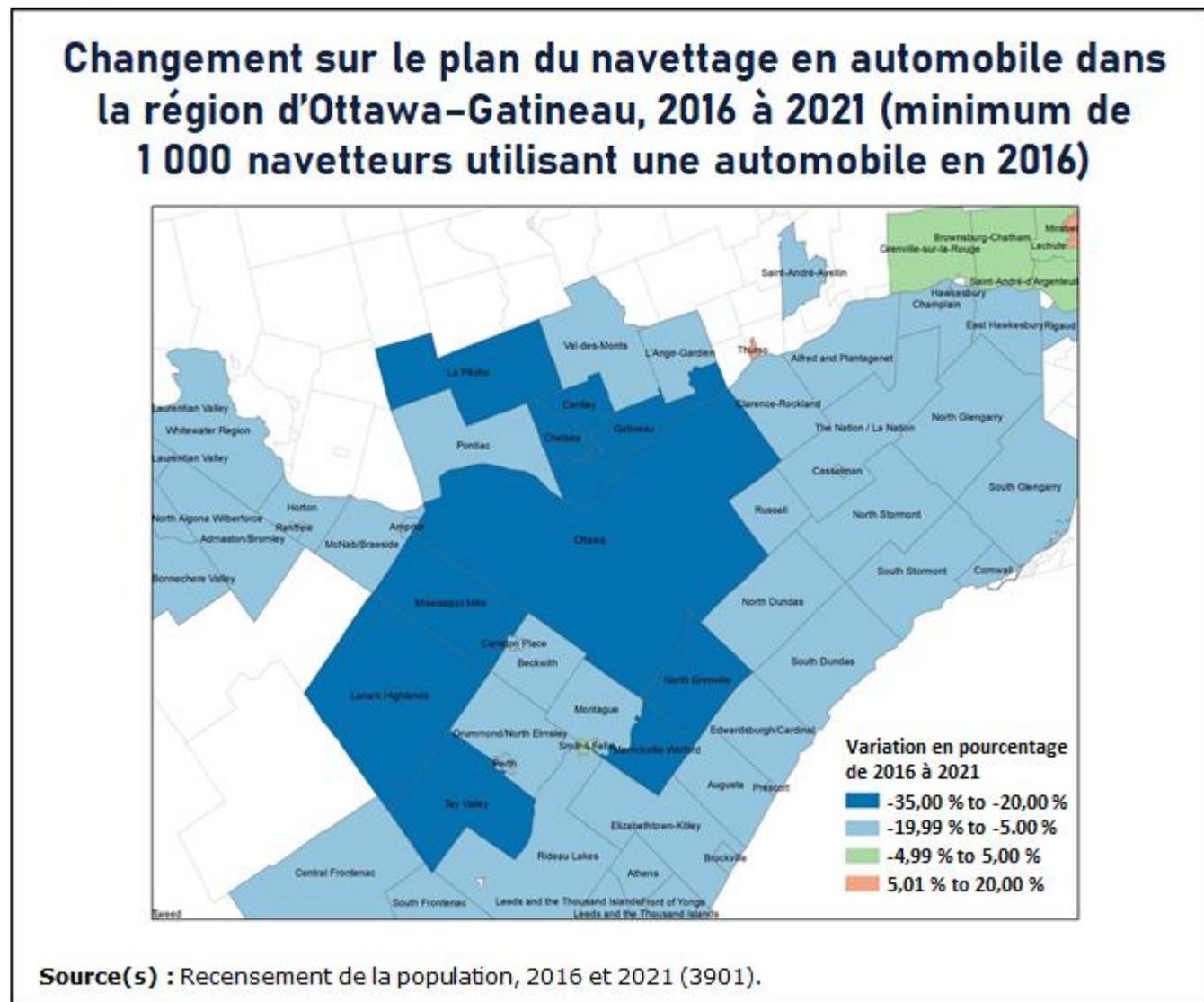


Bien que la pandémie ait eu une incidence sur le navettage en 2021, des signes indiquaient au printemps 2022 que le navettage en automobile revenait aux tendances pré-pandémie. Une année complète après le recensement mené en mai 2021, la plupart des mesures de santé publique ayant été levées et les entreprises encouragées à rouvrir complètement, les données de l'EPA de mai 2022 indiquent que le nombre de navetteurs utilisant une automobile (conducteurs ou passagers se rendant au travail en voiture, en camion ou en fourgonnette) s'établissait à 12,8 millions, à peu près le même nombre qu'en 2016.

Un changement semblable ne s'est pas produit pour le navettage en transport en commun. Le nombre de navetteurs utilisant le transport en commun en mai 2022, soit 1,2 million, a continué d'accuser un retard par rapport au niveau pré-pandémie (2 millions en 2016). Il est trop tôt pour dire si les répercussions de la pandémie sur l'utilisation du transport en commun pour se rendre au travail sont temporaires ou durables, mais les données du recensement de mai 2021 fournissent un niveau de référence à partir duquel évaluer cet effet à l'avenir.

La diminution du navetage en automobile est généralisée à l'échelle du Canada, mais elle est plus marquée en Ontario et en Alberta

Carte 1 – Le navetage en automobile diminue dans toute la région d'Ottawa–Gatineau en mai 2021



En mai 2021, environ 11 millions de Canadiens se rendaient au travail en automobile, habituellement en voiture, en camion ou en fourgonnette, en tant que conducteurs ou passagers. Il s'agit d'une diminution de près de 1,7 million (-13,2 %) par rapport à cinq ans plus tôt.

Dans chaque province et territoire, sauf à l'Île-du-Prince-Édouard et au Yukon, moins de gens se déplaçaient habituellement en automobile pour se rendre au travail en 2021 que cinq ans plus tôt. Le nombre de navetteurs utilisant une automobile en Ontario a diminué d'un cinquième (-20,2 %) pour s'établir à 3,8 millions en mai 2021, la plus forte baisse à l'échelle nationale, suivie de l'Alberta (-13,7 %).

Dans presque toutes les grandes régions métropolitaines de recensement (RMR) du Canada, on comptait moins de navetteurs utilisant une automobile sur la route, et bon nombre se trouvaient en Ontario. Ottawa–Gatineau (-26,4 %) a enregistré la plus forte baisse proportionnelle parmi les RMR, suivie de Toronto (-24,3 %), d'Hamilton (-23,1 %) et de Kitchener–Cambridge–Waterloo (-21,0 %).

De 2016 à 2021, le nombre de navetteurs utilisant une automobile a diminué d'au moins 20 % à Ottawa–Gatineau et dans de nombreuses municipalités avoisinantes, particulièrement urbaines, tandis que les municipalités rurales avoisinantes ont enregistré des baisses plus faibles.

À l'inverse, Winnipeg (-7,6 %) a enregistré la plus faible baisse du nombre de navetteurs utilisant une automobile parmi les RMR comptant au moins 125 000 navetteurs.

Le navettage en automobile est beaucoup plus répandu à l'extérieur des villes canadiennes, car le transport en commun n'y est pas souvent offert. En 2021, le recul du navettage en automobile était moins prononcé dans les régions rurales et les petites villes du Canada (-5,7 %) que dans les RMR canadiennes (-15,8 %) et les agglomérations de recensement (villes de moins de 100 000 habitants) (-7,4 %).

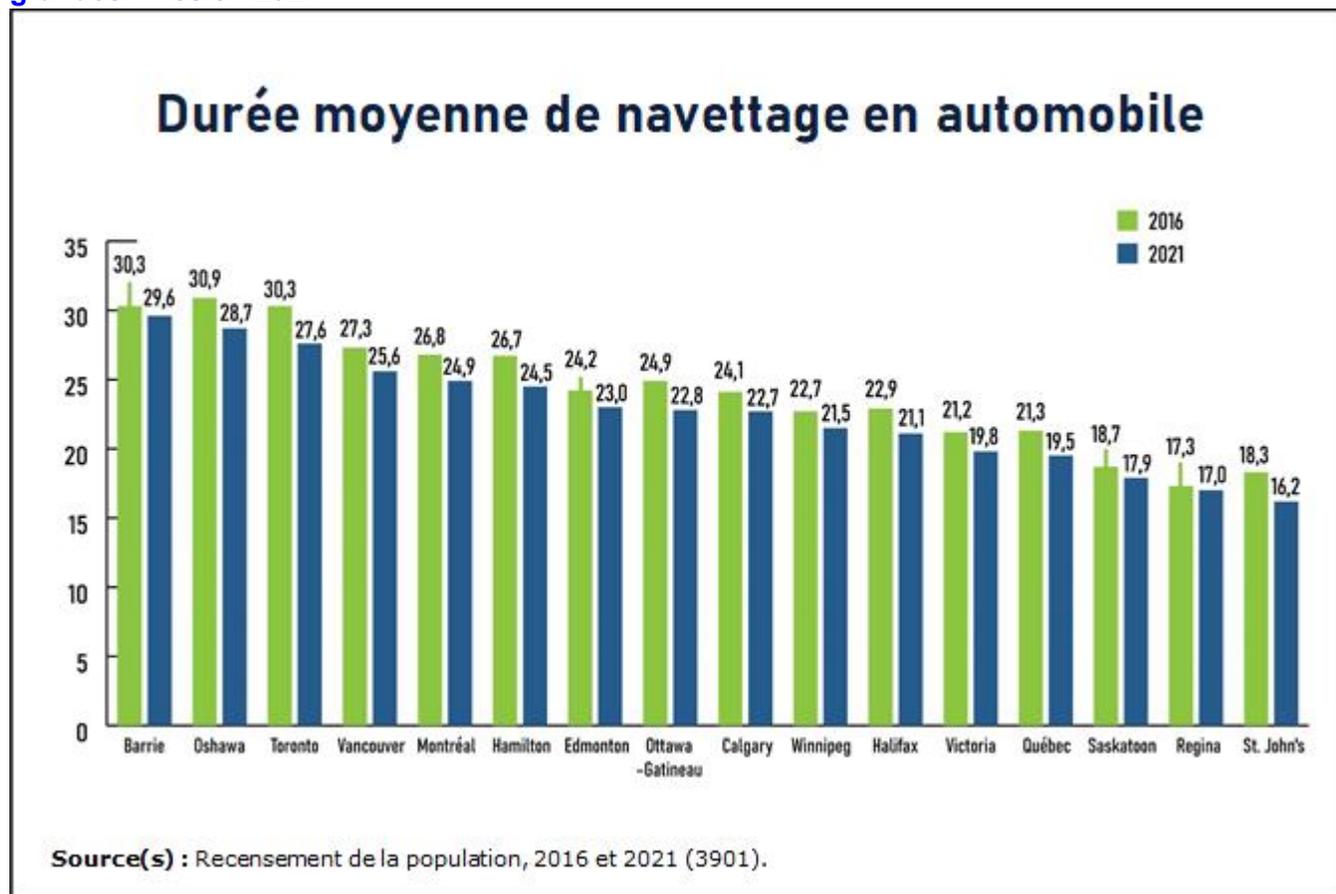
Une diminution du navettage en automobile est observée principalement chez les travailleurs des secteurs des services professionnels, tandis que les travailleurs de première ligne sont plus susceptibles de faire la navette en automobile

Les plus fortes baisses liées au navettage en automobile en mai 2021, comparativement à cinq ans plus tôt, sont survenues chez les Canadiens travaillant dans les secteurs des administrations publiques (-235 000 personnes, ou -28,2 %); de la finance et des assurances (-224 000, ou -47,8 %); des services professionnels, scientifiques et techniques (-224 000, ou -32,1 %) et des services d'enseignement (-216 000, ou -22,0 %). Cela reflète une augmentation du travail à domicile chez les personnes de ces secteurs, car il était possible de le faire au moins en partie dans la plupart des cas.

Les personnes travaillant dans d'autres secteurs n'avaient pas autant la possibilité de travailler à la maison et continuaient de faire la navette pour se rendre au travail. En 2021, un plus grand nombre de personnes travaillant dans les secteurs des soins de santé et de l'assistance sociale (+126 000, ou +7,8 %), de la construction (+69 000, ou +6,4 %) et du transport et de l'entreposage (+20 000, ou +2,8 %) se rendaient au travail en automobile, comparativement à cinq ans plus tôt.

La pandémie entraîne une diminution du nombre d'automobiles sur la route et un déplacement plus rapide jusqu'au lieu de travail en 2021, mais les temps de déplacement pour les conducteurs commencent à augmenter en 2022

Infographie 3 – Les durées moyennes de navettage en automobile diminuent dans toutes les grandes villes en 2021



Comme un moins grand nombre de navetteurs se trouvaient sur les routes en mai 2021, bon nombre de personnes faisant la navette en automobile ont vu leur durée de trajet diminuer. En 2021, plus de 8 navetteurs utilisant une automobile sur 10 (82,0 %) ont mis 30 minutes ou moins pour se rendre au travail, une proportion en hausse par rapport à celle enregistrée en 2016 (78,9 %). À l'inverse, 18,0 % ont mis plus de 30 minutes pour faire la navette, soit un pourcentage inférieur à celui observé cinq ans plus tôt (21,1 %).

En moyenne, les navetteurs utilisant une automobile ont consacré 22,8 minutes pour se rendre au travail en mai 2021, en baisse par rapport aux 24,1 minutes en mai 2016. Les travailleurs utilisant une automobile pour se rendre à leur lieu de travail habituel ont vu leur durée moyenne de navettage diminuer de 1,9 minute (passant de 22,9 minutes en 2016 à 21,0 minutes en 2021). Pour les 2,2 millions de Canadiens sans adresse de travail fixe (dont un grand nombre travaille dans la construction ainsi que le transport et l'entreposage), la durée moyenne de navettage en automobile a baissé de 1,5 minute, passant de 32,2 minutes en 2016 à 30,7 minutes en 2021.

Une grande partie de la population du Canada vit dans de grandes villes; la hausse du nombre de personnes s'accompagne donc d'une augmentation des embouteillages routiers. Toutefois, comme un moins grand nombre de navetteurs se trouvaient sur la route en 2021, la durée moyenne du navettage en automobile a diminué dans 16 des plus grandes RMR du Canada.

Toronto a enregistré la plus forte baisse de la durée moyenne du navettage en automobile (-2,7 minutes), suivie d'Hamilton et d'Oshawa (-2,2 minutes chacune) et de St. John's et d'Ottawa–Gatineau (-2,1 minutes chacune).

À l'inverse, la durée moyenne du navettage en automobile a le moins diminué à Regina (-0,3 minute), suivi de Barrie (-0,7 minute). En raison de la baisse plus marquée de la durée du navettage en automobile de 2016 à 2021 pour Oshawa et Toronto, Barrie a enregistré la plus longue durée moyenne du navettage en automobile, soit 29,6 minutes.

Moins de Canadiens doivent faire face à des trajets de longue durée en automobile en 2021

Le nombre de Canadiens qui font des trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail (60 minutes ou plus) a diminué de plus du quart (-28,7 %), passant de 854 000 en 2016 à 609 000 en 2021. Un certain nombre d'effets négatifs sont associés aux longs trajets. Des études mentionnées dans un rapport de Statistique Canada de 2019 montrent que [des déplacements plus longs pour se rendre au travail sont associés à de moins bons résultats en matière de santé physique et mentale](#). Ces études ont également permis de constater que les personnes faisant de longs trajets en automobile pour se rendre au travail étaient plus susceptibles d'être touchées négativement que celles faisant de longs trajets en transport en commun. Les tensions familiales et les répercussions environnementales des moteurs tournant au ralenti dans les embouteillages sont d'autres effets mentionnés.

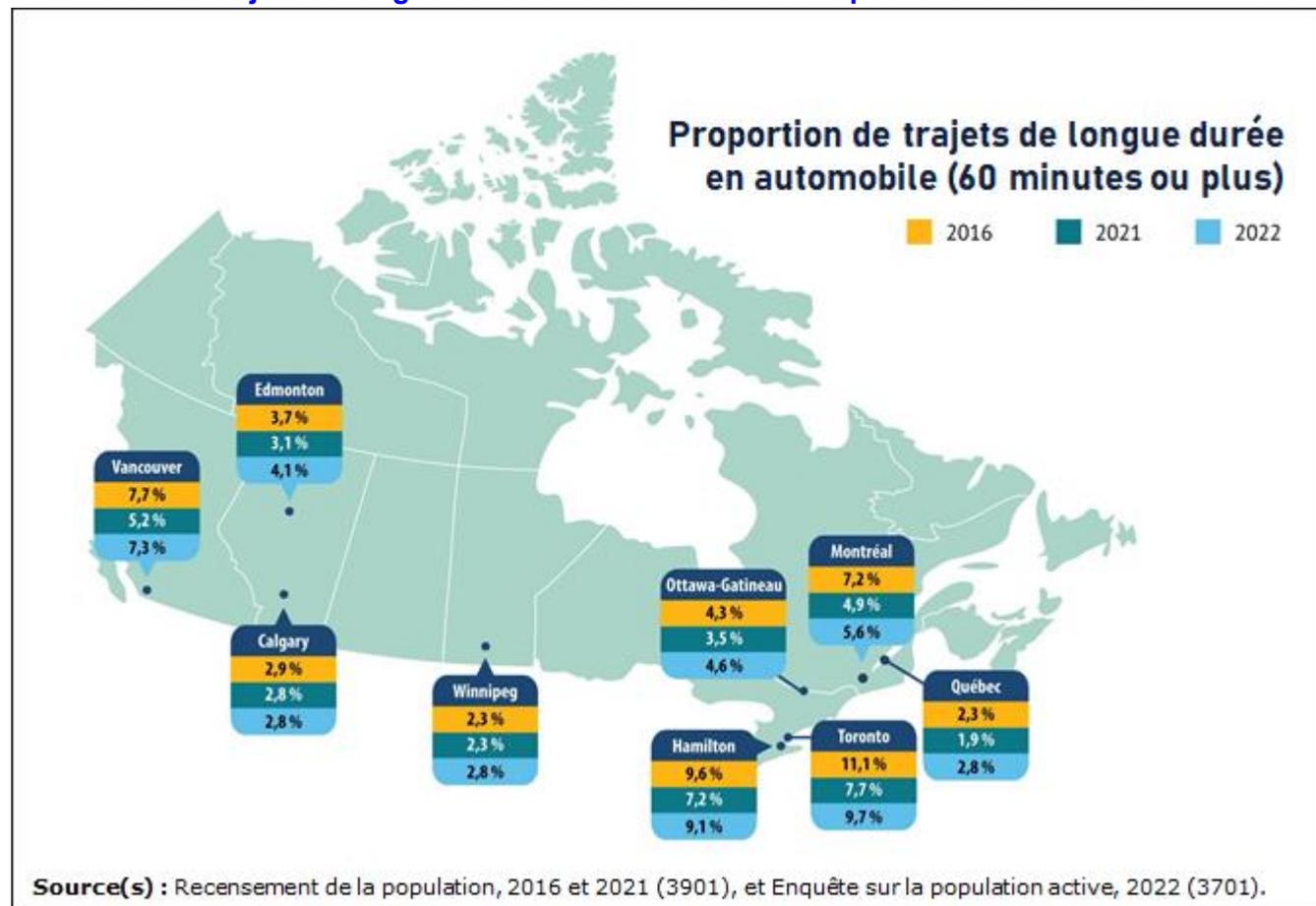
Certains groupes sont plus susceptibles de faire la navette pendant de longues périodes. À l'aide des données du Recensement de 2016, le rapport susmentionné a montré que, chez les personnes âgées de 25 ans et plus, les hommes, les personnes à revenu élevé, celles occupant un emploi sans adresse de travail fixe et celles occupant un poste dans le secteur des ressources naturelles étaient plus susceptibles d'effectuer de longs trajets en automobile pour se rendre au travail, comparativement aux autres groupes.

Des résultats semblables ont été observés en 2021. Les hommes étaient plus de deux fois plus susceptibles que les femmes de faire la navette en automobile sur de longues distances (7,4 % par rapport à 3,2 %). Les Canadiens qui occupaient un emploi dans le secteur des ressources naturelles (9,8 %) étaient les plus susceptibles de faire de longs trajets en automobile pour se rendre au travail, suivis de près de ceux qui travaillaient dans les métiers, le transport et des domaines apparentés (9,4 %); bon nombre d'entre eux n'avaient pas d'adresse de travail fixe. À l'inverse, les personnes qui occupaient des postes liés à la vente et aux services (3,2 %) étaient les moins susceptibles de faire des trajets de longue durée en automobile pour se rendre au travail.

La baisse des trajets de longue durée en automobile a été la plus prononcée dans la plus grande ville du Canada. En 2016, 208 000 personnes vivant dans la RMR de Toronto ont passé une heure ou plus par jour à faire la navette en automobile. En 2021, ce nombre est passé à 108 000.

Le temps passé à faire la navette en automobile augmente légèrement en mai 2022, mais demeure inférieur à celui observé en 2016

Carte 2 – En mai 2022, Toronto, Montréal, Vancouver et Hamilton sont les seuls grands centres urbains où les trajets de longue durée en automobile ne sont pas revenus aux niveaux de 2016



La réduction de la durée de trajet en automobile peut réduire le stress personnel et contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre. [Les émissions provenant du transport routier ont diminué de 14,4 % de 2019 à 2020](#), ce qui a donné lieu aux plus faibles émissions de gaz à effet de serre provenant du transport routier depuis 2005.

Le Canada continue d'encourager de plus importantes réductions des émissions de gaz à effet de serre, ayant officiellement présenté à l'Organisation des Nations Unies, en juillet 2021, la contribution déterminée au niveau national du Canada revue à la hausse, [au titre de laquelle le pays s'engage à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 40 % à 45 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030](#). Une partie de cette stratégie globale, en ce qui concerne le navettage, consiste à rendre les véhicules à émission zéro plus accessibles et abordables, à électrifier les réseaux de transport en commun et à promouvoir des modes actifs de navettage. Certains Canadiens semblent adopter cette stratégie; en 2021, [1 véhicule neuf immatriculé au Canada sur 10 était entièrement électrique ou hybride, soit la plus grande part jamais enregistrée](#).

Selon les données de l'EPA, le nombre de navetteurs utilisant une automobile avait dépassé le niveau de mai 2016 (12,5 millions, à l'exclusion de ceux dans les territoires, dans les réserves des Premières Nations et dans le personnel militaire à temps plein) en mai 2022 (12,8 millions). Les niveaux de navettage en automobile en

mai 2022 s'étaient rapprochés des niveaux de mai 2016, ou les avaient dépassés, dans toutes les provinces, sauf au Québec. Environ 4,7 millions de personnes en Ontario ont fait la navette en automobile en mai 2022, ce qui est comparable au niveau de mai 2016.

Étant donné la remontée du nombre de navetteurs utilisant une automobile, la durée moyenne de déplacement en automobile a légèrement augmenté, passant de 22,8 minutes en 2021 à 23,5 minutes en mai 2022, mais est demeurée inférieure au niveau de 2016 (24,1 minutes en moyenne).

En mai 2022, 6,2 % des navetteurs utilisant une automobile ont mis 60 minutes ou plus pour se rendre au travail; cela représente une hausse par rapport à 5,6 % en 2021, mais une baisse par rapport à 6,8 % en 2016.

À Toronto, à Montréal, à Hamilton et à Vancouver, la proportion de travailleurs qui font la navette en automobile pendant une heure ou plus était plus faible en 2022 qu'en 2016. Toutefois, pour les cinq autres plus grands centres urbains, elle était inchangée ou a légèrement dépassé les niveaux d'il y a six ans.

Pas d'aventuriers des transports en commun, dont l'utilisation pour se rendre au travail a diminué de moitié par rapport à cinq ans plus tôt

Le nombre de Canadiens qui font la navette en transport en commun pour se rendre au travail diminue pour la première fois depuis le début de la collecte des données en 1996

L'infrastructure de transport en commun, tant pour le navettage que pour les autres déplacements, demeure une priorité pour les administrations publiques fédérale, provinciales et des grandes municipalités qui cherchent à assurer la transition vers une économie à faibles émissions de carbone. À partir de 2021, par exemple, le gouvernement fédéral a investi 14,9 milliards de dollars dans les transports en commun sur huit ans, y compris un investissement initial de 5,9 milliards de dollars et un investissement annuel permanent de 3 milliards de dollars à compter de 2026. Parallèlement, certaines administrations municipales explorent de nouveaux modèles de financement du transport en commun et en évaluent l'effet sur les recettes fiscales.

Le nombre de navetteurs utilisant les transports en commun a augmenté de 59,5 % de 1996 à 2016, passant de 1,2 million à un peu moins de 2 millions au cours de cette période de 20 ans. La proportion de Canadiens utilisant l'autobus, le train ou le métro comme principal mode de transport pour la navette est passée de 10,1 % à 12,4 % au cours de la même période.

En mai 2021, des mesures de santé publique, comme le port du masque lors de l'utilisation du transport en commun, étaient en vigueur et la plupart des lignes de transport en commun fonctionnaient toujours normalement. Néanmoins, le nombre de Canadiens se rendant habituellement au travail en autobus, en train ou en métro a diminué, passant d'un peu moins de 2 millions en 2016 à 1 million en 2021. Cela a complètement inversé les augmentations réalisées de 1996 à 2016; le nombre de navetteurs utilisant les transports en commun en 2021 (1,0 million) était inférieur à celui de 1996 (1,2 million). En raison de ce recul, 7,7 % des Canadiens occupant un emploi ont utilisé le transport en commun comme principal mode de transport pour la navette en 2021, ce qui constitue le niveau le plus bas depuis le début de la collecte de ces données en 1996.

L'Ontario a enregistré la plus forte baisse proportionnelle du navettage en transport en commun (-56,1 %), passant de 889 000 en 2016 à 390 000 en 2021. Le nombre d'Albertains se déplaçant en transport en commun pour se rendre au travail a également diminué de plus de la moitié (-54,6 %), passant de 195 000 à 88 000.

Les mesures de santé publique mises en place pour ralentir la propagation de la COVID-19 ont eu une incidence sur tous les types de transport en commun. Le nombre de Canadiens faisant la navette en autobus a diminué de 42,8 %, passant de 1,19 million en 2016 à 681 000 en mai 2021. Le nombre de Canadiens se rendant au travail en métro a diminué de plus de la moitié (-54,6 %), passant de 523 000 en 2016 à 237 000 en mai 2021; au cours de la même période, le nombre de Canadiens faisant la navette en train léger sur rail, en train et en tramway a diminué de plus des deux tiers (-68,5 %), passant de 248 000 à 78 000.

Malgré la baisse liée à la pandémie, la proportion de Canadiens utilisant le transport en commun ou le transport actif pour se rendre au travail est plus élevée que celle des Américains

Le navettage est mesuré de façon similaire dans le Recensement de la population du Canada (2021) et l'American Community Survey (2021), ce qui permet certaines comparaisons entre les deux pays. Une différence réside dans le fait que le Canada fait le suivi du navettage pour la population active âgée de 15 ans et plus, tandis que, aux États-Unis, les données concernent les personnes âgées de 16 ans et plus.

En 2021, 7,7 % des travailleurs canadiens faisaient la navette en transport en commun, soit plus du double (2,6 fois) de la proportion observée aux États-Unis (3,0 %). L'écart était encore plus grand qu'en 2016 (2,3 fois), où 12,4 % des Canadiens faisaient la navette en transport en commun, comparativement à 5,4 % aux États-Unis.

Réduction de la durée de navettage pour les utilisateurs du transport en commun en mai 2021

De mai 2016 à mai 2021, les durées moyennes de navettage ont diminué pour tous les types de transport en commun. La durée moyenne de navettage en autobus a diminué de 1,4 minute pour s'établir à 40,9 minutes, en partie en raison de la diminution de la circulation sur les routes.

La durée moyenne de navettage des utilisateurs du train léger sur rail ou du train de banlieue a diminué de 3,5 minutes pour passer à 50,7 minutes au cours de cette période. Le temps moyen consacré au navettage en traversier comme principal mode de transport a diminué de 3,7 minutes pour passer à 45,7 minutes. La durée moyenne de navettage en métro a légèrement diminué de 0,1 minute pour passer à 45,9 minutes.

Toutes les grandes RMR comptant au moins 100 000 travailleurs, à l'exception de Calgary (+2,0 minutes) et de St. John's (+0,5 minute), ont peu varié ou ont connu une diminution de la durée de navettage en autobus de 2016 à 2021. À Kelowna, les navetteurs utilisant ce mode de transport ont connu la plus forte baisse (-3,9 minutes) par rapport à cinq ans plus tôt, suivis de ceux de Barrie (-3,5 minutes), d'Halifax (-3,3 minutes) et de Victoria (-3,1 minutes).

La durée moyenne de navettage des Canadiens utilisant principalement le train de banlieue ou le train léger sur rail a diminué de façon notable à Barrie (-13,1 minutes), à Hamilton (-7,6 minutes), à Oshawa (-4,4 minutes) et à Vancouver (-4,0 minutes).

Le navettage en transport en commun demeure bien en deçà des niveaux observés avant la COVID-19, malgré une certaine reprise en 2022

Selon les données de l'EPA de mai 2022, le nombre de Canadiens utilisant le transport en commun comme principal mode de transport pour la navette a augmenté, quoique dans une moindre mesure par rapport au nombre de navetteurs utilisant une automobile.

En mai 2022, le nombre de navetteurs utilisant le transport en commun (à l'exclusion de ceux dans les territoires, dans les réserves des Premières Nations et dans le personnel militaire à temps plein) était en hausse de 177 000 par rapport à mai 2021, mais inférieur de 788 000 (-40,2 %) par rapport à mai 2016. D'autres sources de données appuient cette légère et lente hausse de l'utilisation du transport en commun.

Selon une enquête de Statistique Canada menée en mai 2022 auprès des sociétés de transport en commun urbain, [l'achalandage au Canada correspondait à 60,8 % de l'achalandage prépandémie de mai 2019](#). En effet, mai 2022 a été le premier mois depuis le début de la pandémie où les niveaux de passagers ont atteint 60 % de ceux du même mois en 2019, avant la pandémie.

Dans toutes les provinces, à l'exception du Manitoba, un plus grand nombre de navetteurs ont utilisé le transport en commun en 2022 qu'en 2021. Toutefois, les niveaux sont demeurés bien en deçà de ceux de 2016 dans toutes les provinces, sauf à Terre-Neuve-et-Labrador, à l'Île-du-Prince-Édouard et en Saskatchewan.

L'Île-du-Prince-Édouard, dont le transport en commun est limité, a été en 2021 la seule province à avoir retrouvé les niveaux de 2016.

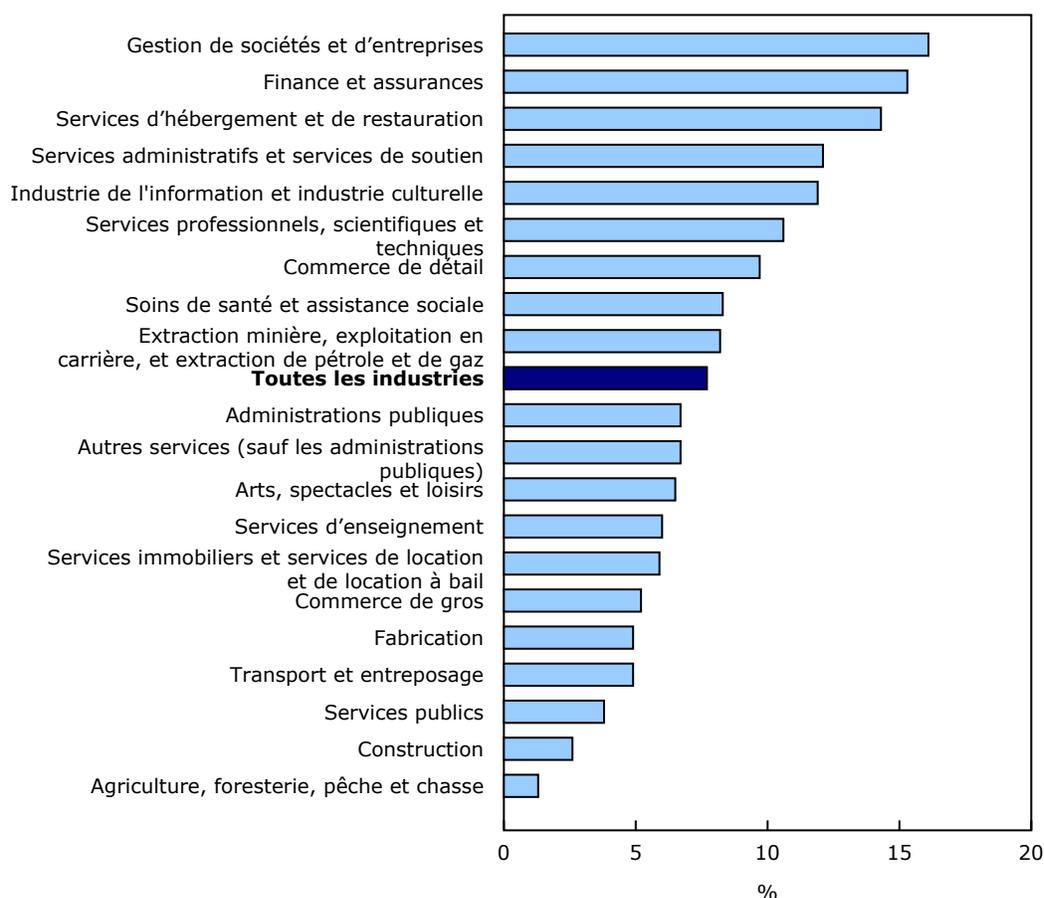
À Terre-Neuve-et-Labrador, l'utilisation du transport en commun comme principal mode de transport pour la navette a diminué en 2021, mais a repris en 2022 pour atteindre des niveaux légèrement plus élevés que ceux de 2016.

En 2021, l'utilisation du transport en commun comme principal mode de transport pour la navette a diminué en Saskatchewan et était, en 2022, inférieure de 6,1 % au niveau de 2016 (comparativement à une fourchette de 15,1 % à 48,7 % en deçà des niveaux de 2016 dans les autres provinces).

Parmi les plus grands centres urbains du Canada comptant au moins 100 000 navetteurs, les niveaux de navettage en transport en commun en 2022 étaient encore bien inférieurs à ceux de 2016 dans presque tous ces centres, à quelques exceptions près, comme Windsor, London et Saskatoon.

Le transport en commun demeure la seule option de navettage pour de nombreux Canadiens

Graphique 1 Forte utilisation du transport en commun pour le navettage parmi les personnes travaillant dans les secteurs de la finance et des assurances et des services d'hébergement et de restauration



Source(s) : Recensement de la population, 2021 (3901).

Le fait de se rendre au travail en automobile, surtout lorsque l'on est seul, réduit le risque de contracter la COVID-19 en raison d'un contact étroit avec les autres.

Toutefois, de nombreux Canadiens n'ont pas la possibilité de prendre une voiture pour se rendre au travail, et les répercussions de la pandémie sur le navettage variaient considérablement selon les groupes démographiques, économiques et culturels, y compris les femmes, les jeunes, les personnes à faible revenu, les membres de groupes racisés et les immigrants.

En 2021, 9,6 % des femmes faisaient la navette en transport en commun, comparativement à 6,0 % des hommes. Les femmes représentaient 57,8 % de tous les navetteurs utilisant principalement le transport en commun pour se rendre au travail, tandis qu'elles représentaient 46,2 % de tous les navetteurs.

Cette différence peut être en partie associée aux types de secteurs au sein desquels les hommes et les femmes travaillent. Par exemple, les femmes sont plus susceptibles que les hommes de travailler dans les secteurs des soins de santé et de l'assistance sociale, de la finance et des assurances, du commerce de détail, et des services d'hébergement et de restauration. Les personnes qui travaillent dans ces secteurs sont plus susceptibles de prendre le transport en commun pour se rendre au travail que celles qui travaillent dans de nombreux autres secteurs.

En 2021, 11,9 % des jeunes âgés de 15 à 24 ans faisaient la navette en transport en commun, comparativement à 7,0 % des personnes âgées de 25 ans et plus. Cela était probablement lié aux différences d'accès à un véhicule et à son abordabilité; en particulier, le coût d'entretien d'un véhicule privé est généralement plus élevé que le coût du transport en commun.

Selon le Recensement de 2021, 11,7 % des Canadiens âgés de 25 ans et plus gagnant un faible revenu en 2020 ont utilisé le transport en commun comme principal mode de navettage en 2021, comparativement à 6,7 % des travailleurs de ce groupe d'âge ne gagnant pas un faible revenu.

Parmi les groupes racisés, la proportion de navetteurs qui ont utilisé le transport en commun comme principal mode de transport pour la navette en mai 2021 variait entre 11,9 % pour les personnes chinoises et 22,7 % pour les personnes noires.

Parmi les 1 million de navetteurs ayant principalement utilisé le transport en commun pour se rendre au travail en 2021, 563 000 personnes (56,3 %) appartenaient à un groupe racisé. Les Canadiens racisés représentaient un peu plus du quart (26,5 %) des personnes occupées. De plus, les groupes racisés représentaient une proportion beaucoup plus importante des navetteurs en transport en commun en 2021 qu'en 2016 (56,3 % par rapport à 43,7 %).

Cette différence ne s'explique pas entièrement par le secteur d'emploi relativement aux possibilités de travailler à domicile. Alors que, par exemple, de fortes proportions de Canadiens racisés travaillaient dans des secteurs exigeant généralement un lieu de travail hors de la maison (p. ex. services d'hébergement et de restauration, transport et entreposage), une proportion élevée travaillait également dans des secteurs où le travail à domicile était courant pendant la pandémie (p. ex. finance et assurances; services professionnels, scientifiques et techniques). De plus, même si les groupes racisés étaient plus susceptibles de vivre dans de grands centres urbains où le transport en commun est plus disponible, comparativement aux petites villes ou aux régions rurales, la différence en matière de navettage en transport en commun demeure lorsque l'on ne tient compte que des grands centres urbains. En 2021, 17,6 % des navetteurs faisant partie d'un groupe racisé et vivant dans un grand centre urbain utilisaient le transport en commun, comparativement à 6,4 % des navetteurs n'appartenant pas à un groupe racisé et vivant dans un grand centre urbain.

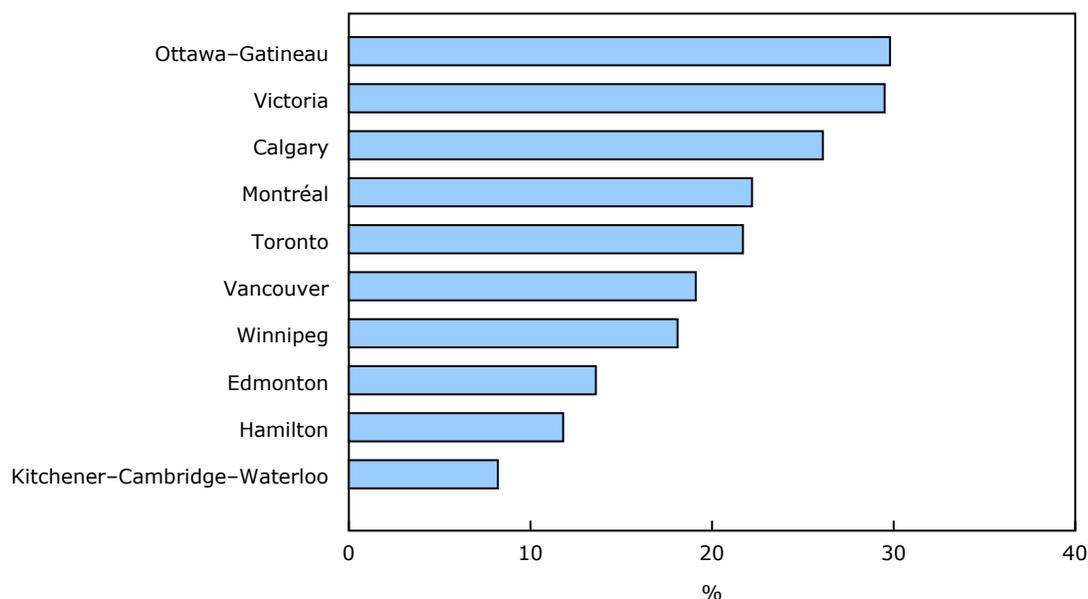
En 2021, 13,1 % des immigrants faisaient la navette en transport en commun, comparativement à 4,7 % des personnes nées au Canada. En fait, 559 000 des 1 million de navetteurs (soit 55,9 %) qui utilisaient principalement le transport en commun pour se rendre au travail étaient des immigrants ou des résidents non permanents, tandis que les immigrants et les résidents non permanents représentaient 27,8 % de tous les navetteurs.

Un changement a été observé dans l'utilisation du transport en commun de 2016 à 2021, la proportion de navetteurs immigrants et résidents non permanents utilisant le transport en commun étant passée de 44,0 % à 55,9 %.

Des différences ont également été observées dans le navettage en transport en commun entre les immigrants (y compris les résidents non permanents) et les non-immigrants, même au sein des mêmes grands groupes de professions. Par exemple, les immigrants qui occupaient des postes liés à la vente et aux services (21,2 %) ou dans le secteur de la santé (15,9 %) étaient plus susceptibles d'utiliser le transport en commun comme principal mode de transport pour la navette que les travailleurs non immigrants exerçant des professions semblables (7,1 % pour les postes liés à la vente et aux services et 3,6 % pour les postes dans le secteur de la santé).

Moins de Canadiens se rendent au travail à pied ou à bicyclette en 2021

Graphique 2
Ottawa–Gatineau et Victoria comptent une forte proportion de navetteurs habitant au centre-ville qui se rendent au travail à pied



Source(s) : Recensement de la population, 2021 (3901).

La marche et la bicyclette faisaient partie des rares activités offertes à la population pendant les mesures de confinement des deux premières années de la pandémie. Des données récentes montrent que **certains adultes canadiens faisaient de l'exercice pendant quelques minutes de plus chaque jour à des fins récréatives pendant la pandémie, tandis que les Canadiens plus âgés marchaient davantage ou faisaient de la bicyclette.**

Tous les ordres de gouvernement continuent d'élargir l'accès aux transports en commun et aux routes durables, comme les sentiers de marche et les pistes cyclables, afin d'encourager les Canadiens à faire de l'exercice, de rendre les villes plus agréables à vivre, de favoriser un sentiment d'appartenance à la collectivité, et de créer des modes de transport actifs et sécuritaires. **En 2021, le gouvernement fédéral a investi plus de 400 millions de dollars dans le transport actif.** Des recherches montrent que le potentiel piétonnier et l'activité physique favorisent le bien-être général, et cela a été particulièrement vrai en temps de pandémie. Dans ce contexte, au cours des deux dernières années, **un certain nombre de municipalités ont ajouté ou prolongé des pistes cyclables et des sentiers pour établir des liens avec les lieux de travail, les parcs et les magasins** (lien en anglais seulement).

Toutefois, comme un nombre beaucoup plus élevé de Canadiens travaillent à domicile, beaucoup moins de gens se rendent au travail à pied ou à bicyclette qu'en mai 2016. Le nombre de Canadiens qui se rendent au travail à pied ou à bicyclette a diminué de plus du quart (-26,2 %), passant de 1,1 million en 2016 à 811 000 en 2021, et leur part globale des navetteurs est passée de 6,9 % à 6,2 % au cours de cette période.

Malgré ce recul, les Canadiens (6,2 %) étaient plus susceptibles de se rendre au travail à pied ou à bicyclette en 2021 que les Américains (3,2 %).

Cette baisse de la marche et de la bicyclette pour se rendre au travail reflète, en partie, une diminution des emplois dans les secteurs des services d'hébergement et de restauration et du commerce de détail en 2021. En 2016, près du tiers (32,0 %) des Canadiens se rendant principalement au travail à pied ou à bicyclette travaillaient dans les secteurs des services d'hébergement et de restauration et du commerce de détail.

Le recul du navettage à pied ou à bicyclette a été le plus prononcé en Ontario (-37,8 %), suivie de l'Alberta (-31,1 %).

En mai 2021, les plus grandes villes du Canada — Montréal (89 000), Toronto (86 000) et Vancouver (62 000) — comptaient les plus grands nombres de navetteurs se rendant principalement au travail à pied. Toutefois, en proportion de l'ensemble des navetteurs, les Canadiens vivant dans les régions rurales étaient plus susceptibles de se rendre au travail à pied (6,0 %) que ceux vivant dans l'une des 111 villes de taille moyenne et petite du pays (5,1 %) ou dans l'une des 41 plus grandes villes du Canada (5,0 %).

La probabilité de faire la navette à pied au centre-ville des plus grandes villes du Canada variait grandement en 2021.

Par exemple, 3 navetteurs sur 10 vivant dans le centre-ville d'Ottawa–Gatineau (29,8 %) se rendaient habituellement au travail à pied au printemps 2021, soit le taux le plus élevé parmi les plus grandes villes du Canada dont au moins 15 000 navetteurs vivent au centre-ville. À l'inverse, moins de 1 navetteur sur 8 vivant dans le centre-ville d'Hamilton (11,8 %) se rendait au travail à pied, ce qui représente le taux le plus faible parmi les plus grandes villes du Canada comptant au moins 15 000 navetteurs vivant dans le centre-ville.

Environ 139 000 Canadiens ont déclaré se rendre régulièrement au travail à bicyclette au printemps 2021, ce qui constitue une baisse de 37,6 % par rapport à cinq ans plus tôt. Les Canadiens vivant dans une région métropolitaine de 100 000 habitants ou plus (1,2 %) ou dans de petites villes (0,8 %) étaient plus susceptibles de se rendre au travail à bicyclette que ceux vivant dans des régions rurales (0,6 %).

À Victoria, environ 1 navetteur sur 20 (5,3 %) se rendait régulièrement au travail à bicyclette en 2021, de loin le taux le plus élevé parmi les 41 plus grandes villes du Canada; ce n'est peut-être pas surprenant compte tenu de l'environnement urbain compact de Victoria, de la topographie relativement plate et des hivers généralement doux.

Kelowna affichait le deuxième taux le plus élevé de déplacements à bicyclette en 2021 (2,0 %), suivie de Vancouver (1,9 %).

Parmi les 41 plus grandes villes, la proportion de personnes se déplaçant à bicyclette était la plus faible à St. John's, à Saint John et à Oshawa, chacune se situant à 0,2 %.

Les Canadiens âgés de 25 ans et plus gagnant un faible revenu étaient beaucoup plus susceptibles de se rendre au travail à pied ou à bicyclette que les Canadiens gagnant un revenu plus élevé dans le même groupe d'âge. Parmi les personnes gagnant un faible revenu en 2020, 10,4 % se sont rendues au travail à pied ou à bicyclette en 2021, comparativement à 5,5 % de tous les autres navetteurs.

Légère hausse du nombre de personnes se rendant au travail à pied ou à bicyclette en 2022

Environ 1 Canadien sur 20 (4,8 %) s'est rendu principalement au travail à pied en mai 2022, tandis que près de 1 sur 60 (1,4 %) s'est rendu au travail à bicyclette.

Bien que le nombre de Canadiens dans les provinces se rendant au travail à pied (+75 000) ou à bicyclette (+78 000) en mai 2022 ait légèrement augmenté depuis le Recensement de 2021, le transport actif, dans l'ensemble, était inférieur de 11,9 % au niveau de 2016.

Le nombre de personnes se rendant habituellement au travail à pied ou à bicyclette en mai 2022 est demeuré inférieur au niveau de 2016 en Ontario, à Terre-Neuve-et-Labrador, en Alberta, en Colombie-Britannique et au Manitoba, et est essentiellement revenu au niveau de 2016 dans les cinq autres provinces.

Regard vers l'avenir

L'économie et le marché du travail continuent de s'adapter aux diverses répercussions de la pandémie de COVID-19, tout comme les habitudes de navettage des Canadiens. Le travail à domicile demeurera-t-il à ces niveaux historiquement élevés? Le transport en commun reviendra-t-il au niveau prépandémie? Statistique Canada vise à continuer d'étudier régulièrement et de recueillir des données pour répondre à ces questions et à d'autres questions liées au navettage.

Note aux lecteurs

Nous vous encourageons à télécharger l'[application StatsCAN](#) pour consulter les résultats du recensement.

Définitions, concepts et géographie

Les taux d'accroissement démographique (p. ex. la variation du navettage) figurant dans le présent communiqué sont calculés en déterminant la différence de la taille de la population entre deux dates (p. ex. entre deux recensements), divisée par la population de la première date. Ils sont exprimés sous forme de variation en pourcentage.

Tous les résultats présentés dans ce communiqué sont fondés sur les limites géographiques de 2021.

Le navettage désigne toute personne qui se rend habituellement à un lieu de travail à l'extérieur de sa résidence. Le terme « habituel » renvoie au modèle le plus courant pour le travailleur, que ce soit pour un lieu de travail ou un mode de transport. Par exemple, si une personne travaille la majeure partie d'une semaine ou d'un mois typique de travail à une adresse de lieu de travail fixe qui n'est pas son domicile, elle serait considérée comme ayant un lieu de travail habituel et serait considérée comme un navetteur. Pour un mode de transport, les répondants indiquent le mode de transport typique (habituel) qu'ils utilisent et celui qu'ils utilisent le plus souvent ou sur la plus longue distance.

Dans le présent communiqué, le terme « grand centre urbain » désigne une région métropolitaine de recensement (RMR). Une RMR est un centre urbain de 100 000 habitants ou plus. Une agglomération de recensement est un centre urbain d'au moins 10 000 habitants, mais de moins de 100 000 habitants.

Les [centres-villes](#) (ou quartiers des centres-villes) sont des régions géographiques qui comptent des zones à forte densité d'emplois semblables au secteur du centre des affaires d'une subdivision de recensement (SDR), ainsi que des zones adjacentes de développement résidentiel et à usage mixte. Les centres-villes sont délimités à partir d'îlots de diffusion et sont classés en deux groupes : les centres-villes primaires et les centres-villes secondaires. Chaque RMR compte un centre-ville primaire, situé dans la SDR historique de la municipalité centrale de la RMR. Selon les données du Recensement de la population précédent, certaines RMR peuvent compter des centres-villes secondaires situés dans des SDR sans centre-ville primaire et comptant plus de 100 000 habitants et un nombre d'emplois supérieur à 50 000. Dans le présent communiqué, le terme « municipalité » désigne une subdivision de recensement.

Le terme « Canadiens » désigne les personnes qui résident au Canada, sans égard au statut de citoyenneté.

Pour la première fois en 2021, le recensement comportait des questions portant sur le sexe à la naissance et le genre des personnes. Bien que les données sur le sexe à la naissance soient nécessaires pour mesurer certains indicateurs, aux fins de la présente diffusion, le genre (et non le sexe) est maintenant la variable normalisée utilisée dans les concepts et les classifications. Pour obtenir plus de renseignements sur le nouveau concept de genre, y compris les répercussions sur la comparabilité historique, consultez le [Guide de référence sur l'âge, le sexe à la naissance et le genre, Recensement de la population, 2021](#).

Étant donné que la taille de la population non binaire est petite, il est parfois nécessaire d'agréger les données dans une variable sur le genre à deux catégories pour protéger la confidentialité des réponses fournies. Dans ces cas, les personnes dans la catégorie « personnes non binaires » sont réparties dans les deux autres catégories de genre. Sauf indication contraire dans le texte, la catégorie « hommes » comprend les hommes (et/ou les garçons) de même que certaines personnes non binaires. La catégorie « femmes » comprend les femmes (et/ou les filles) de même que certaines personnes non binaires.

Un feuillet d'information sur les concepts de genre intitulé [Comblant les lacunes : renseignements sur le genre dans le cadre du Recensement de 2021](#) est également disponible.

Pour une définition détaillée des concepts de langue et de géographie du recensement, veuillez consulter le [Dictionnaire du recensement](#) ou regarder les [capsules des concepts](#).

Enquête sur la population active, mai 2022

En mai 2022, dans l'Enquête sur la population active (EPA), des questions supplémentaires liées au lieu de travail et au navettage ont été posées dans le cadre du programme des Indicateurs du marché du travail. Les répondants ont été interrogés sur l'endroit où ils travaillaient, les modes de transport qu'ils utilisaient, la fréquence à laquelle ils travaillaient à la maison et leur liberté de choisir leur lieu de travail. L'univers des questions supplémentaires comprend les répondants âgés de 15 à 69 ans qui ne sont pas membres des Forces armées canadiennes régulières et qui résident dans les provinces, excluant les réserves. Dans les comparaisons avec les données du recensement contenues dans la présente diffusion, le recensement exclut également les territoires, les membres des Forces armées canadiennes régulières et les réserves. De plus amples renseignements sur le programme des [Indicateurs sur le marché du travail](#), y compris le questionnaire, sont également disponibles. Pour obtenir de plus amples renseignements sur l'EPA principale, veuillez consulter le [Guide de l'Enquête sur la population active](#).

Produits et diffusions du Recensement de la population de 2021

Aujourd'hui, Statistique Canada diffuse la septième série de résultats tirés du Recensement de la population de 2021.

Plusieurs produits du Recensement de 2021 sont maintenant accessibles à partir du module Web du [Programme du Recensement de 2021](#). Ce module Web a été conçu pour donner un accès facile et sans frais aux données du recensement.

Les [produits analytiques](#) comprennent quatre communiqué dans Le Quotidien, un article dans la série Recensement en bref, et deux infographies.

D'autres articles de la série Recensement en bref seront diffusés dans les prochains mois.

Les [produits de données](#) comprennent les résultats sur le navettage pour de nombreuses régions géographiques normalisées, et sont accessibles au moyen du [Profil du recensement](#), et des [tableaux de données](#).

La série [Perspective géographique](#) présente des données et des faits saillants sur les principaux thèmes abordés dans cet article du Quotidien, et ce, pour divers niveaux géographiques.

Les [produits de référence](#) sont conçus pour aider les utilisateurs à tirer le maximum des données du recensement. Ils comprennent le [Guide du Recensement de la population, 2021](#), le [Dictionnaire, Recensement de la population, 2021](#), les [questionnaires du Recensement de la population de 2021](#) et les [Lignes directrices sur la qualité des données du Recensement de 2021](#). Le [Guide de référence sur le navettage, Recensement de la population, 2021](#) est également accessible.

Les produits et services géographiques liés au Programme du Recensement de 2021 se trouvent sous [Géographie du recensement](#). Cela comprend [GéoRecherche](#), un outil de cartographie interactif, et des [cartes thématiques](#), qui montrent des données pour diverses régions géographiques normalisées, ainsi que [Perspective géographique](#), et le [Visualisateur de données du Programme du recensement](#), qui sont des outils de visualisation de données.

Il est possible de visualiser les capsules sur les concepts du recensement à partir du [Centre de formation du recensement](#).

Une infographie, intitulée « [Le navettage au Canada pendant la pandémie de COVID-19 : ce qui a changé de 2016 à 2021](#) », est également disponible.

Le 30 novembre 2022 marque la dernière diffusion principale du Recensement de la population de 2021. Veuillez consulter le [calendrier de diffusion](#) du Recensement de 2021 pour obtenir la liste complète des thèmes qui ont déjà été diffusés.

Tableaux disponibles : [98-10-0455-01](#) à [98-10-0465-01](#) , [98-10-0467-01](#) à [98-10-0476-01](#) et [98-10-0491-01](#) à [98-10-0498-01](#) .

Définitions, source de données et méthodes : numéro d'enquête **3901**.

Pour obtenir plus de renseignements ou pour en savoir davantage sur les concepts, les méthodes et la qualité des données, communiquez avec nous au 514-283-8300 ou composez sans frais le 1-800-263-1136 (infostats@statcan.gc.ca), ou communiquez avec les Relations avec les médias (statcan.mediahotline-ligneinfomedias.statcan@statcan.gc.ca).