

STATCAN ET LA COVID-19: DES DONNÉES AUX CONNAISSANCES, POUR BÂTIR UN CANADA MEILLEUR

Se rendre au travail pendant la pandémie de COVID-19

par Katherine Savage et Martin Turcotte

Date de diffusion : le 10 août 2020

Comment obtenir d'autres renseignements

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

Vous pouvez également communiquer avec nous par :

Courriel à STATCAN.infostats-infostats.STATCAN@canada.ca

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

- | | |
|---|----------------|
| • Service de renseignements statistiques | 1-800-263-1136 |
| • Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants | 1-800-363-7629 |
| • Télécopieur | 1-514-283-9350 |

Programme des services de dépôt

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

Normes de service à la clientèle

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

Note de reconnaissance

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

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre de l'Industrie 2020

Tous droits réservés. L'utilisation de la présente publication est assujettie aux modalités de l'[entente de licence ouverte](#) de Statistique Canada.

Une [version HTML](#) est aussi disponible.

This publication is also available in English.

Se rendre au travail pendant la pandémie de COVID-19

par **Katherine Savage et Martin Turcotte**

À la suite des restrictions mises en place pour ralentir la propagation de la COVID-19, le nombre de navetteurs a considérablement diminué au cours des derniers mois. Bien que ces changements puissent être temporaires dans une certaine mesure, une baisse du nombre de navetteurs en période de pointe et une diminution de la congestion routière a été observée dans presque toutes les métropoles du monde, y compris les grandes villes canadiennes (Clarke, 2020).

La diminution dramatique de l'achalandage des autobus, trains et métros au pays, qui a commencé à la mi mars dans le cadre de l'effort visant à prévenir la propagation de la COVID-19, s'est traduite par une baisse historique, d'une année à l'autre, du nombre de passagers en avril 2020. Après avoir reculé de 42 % en mars, le nombre de déplacements de passagers a fléchi de 85 % en avril (Statistique Canada, 2020).

Au fur et à mesure de la réouverture de l'économie, le nombre de travailleurs qui devront faire la navette pour se rendre au travail augmentera probablement. Cependant, les modes de transport empruntés par les travailleurs canadiens, alors que le virus continue de circuler, pourraient différer de ceux empruntés avant la pandémie. Bon nombre de travailleurs pourraient hésiter à utiliser le transport en commun, et certains continueront probablement de travailler à partir de leur domicile pendant plusieurs semaines ou plusieurs mois.

Du 15 au 21 juin 2020, Statistique Canada a réalisé la troisième itération de la Série d'enquêtes sur les perspectives canadiennes (SEPC). Cette série d'enquêtes statistiquement représentatives vise à examiner les réactions des Canadiens à la pandémie, en mettant l'accent sur leur perception de la reprise de l'économie et de l'assouplissement des restrictions.

Le présent article, qui repose sur les données de la SEPC, porte sur les changements qu'ont apportés les travailleurs quant à leur mode de transport pendant la pandémie. Il examine en outre les caractéristiques des travailleurs qui ont commencé à faire du télétravail. L'article fournit également de nouvelles précisions sur les préoccupations exprimées par les travailleurs qui utilisaient le transport en commun avant la pandémie et qui n'étaient pas encore retournés à leur lieu de travail habituel en juin.

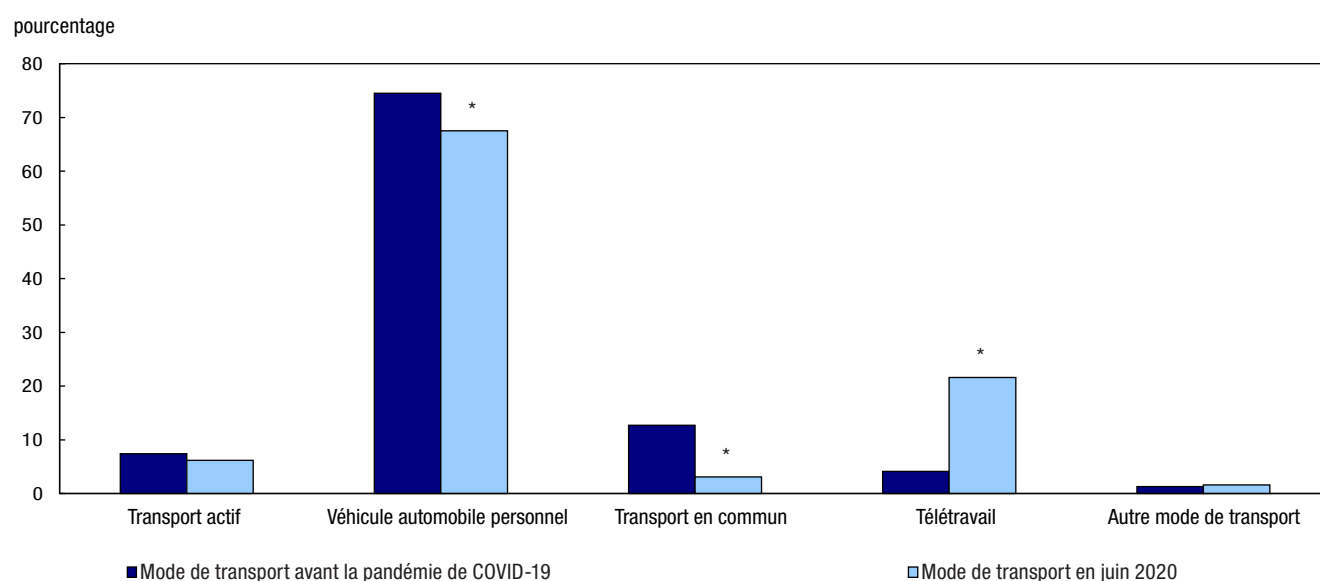
Cette analyse est fondée sur les Canadiens qui occupaient un emploi avant la pandémie et qui travaillaient toujours pendant la semaine de référence de l'enquête (qu'ils travaillaient à partir de leur domicile ou qu'ils effectuaient la navette). Il convient de noter que les résultats de cette étude ne reflètent pas nécessairement la façon dont les habitudes de navettage et les modes de transport utilisés pour se rendre au travail évolueront après la pandémie. Bien que certains de ces changements puissent être permanents, d'autres sont probablement temporaires.

L'augmentation du télétravail signifie que moins de travailleurs utilisent leurs véhicules personnels ou le transport en commun

Avant la pandémie, les véhicules automobiles personnels (75 %) étaient le mode de transport le plus courant pour se rendre au travail, suivis du transport en commun (13 %) et du transport actif (marche ou vélo) (7 %) (graphique 1)¹. Moins de 1 travailleur sur 20 faisait du télétravail (4 %).

Graphique 1

Principal mode de transport des travailleurs pour se rendre au travail avant et pendant la pandémie de COVID-19, 2020



* différence statistiquement significative par rapport au mode de transport utilisé avant la pandémie

Source : Troisième itération de la Série d'enquêtes sur les perspectives canadiennes, juin 2020.

Un grand nombre de Canadiens travaillaient encore à partir de leur domicile en juin, ce qui explique en majeure partie pourquoi une proportion moins grande d'entre eux utilisaient le transport en commun ou leur véhicule automobile personnel. En juin, 22 % des Canadiens travaillaient à partir de leur domicile, une proportion plus de cinq fois plus élevée que celle observée avant la pandémie (4 %)².

1. Lorsque l'on excluait les personnes qui faisaient du télétravail avant la pandémie, ces proportions étaient très similaires à celles observées dans le cadre du Recensement de 2016. Selon les données de la Série d'enquêtes sur les perspectives canadiennes de 2020, 78 % des travailleurs utilisaient un véhicule automobile personnel avant la pandémie, 13 %, le transport en commun et 8 %, le transport actif. Selon les données du Recensement de 2016, 80 % des travailleurs utilisaient un véhicule automobile personnel pour se rendre au travail, 12 %, le transport en commun et 7 %, la marche ou le vélo.

2. Le télétravail a atteint un sommet à la mi-avril, mais il a légèrement diminué depuis, un plus grand nombre de personnes étant retournées travailler sur place. Plus particulièrement, parmi les Canadiens qui occupaient un emploi et qui travaillaient au moins la moitié de leurs heures habituelles, le nombre de ceux qui travaillaient ailleurs qu'à partir de leur domicile a augmenté de 2 millions en juin, tandis que le nombre de Canadiens travaillant à partir de leur domicile a reculé de 400 000.

En juin, les véhicules automobiles personnels sont demeurés le mode de transport le plus utilisé par les travailleurs canadiens (67 %). La baisse de la proportion de travailleurs utilisant le transport en commun a été plus prononcée. Alors que 13 % des travailleurs utilisaient le transport en commun avant la pandémie, cette proportion était de 3 % en juin. En juin, l'utilisation du transport en commun (3 %) pour se rendre au travail était moins courante que la marche ou le vélo (6 %). La proportion de navetteurs utilisant un mode de transport actif (c'est à dire la marche ou le vélo) n'a pas beaucoup varié au cours de la période.

Ceux qui utilisaient le transport en commun auparavant étaient les plus susceptibles d'avoir opté pour le télétravail

La grande majorité (84 %) des navetteurs qui utilisaient leur véhicule automobile personnel avant la pandémie utilisaient encore ce mode de transport pour se rendre au travail en juin. Parmi ceux qui n'utilisaient plus leur véhicule automobile personnel, la plupart avaient opté pour le télétravail, ce qui laisse supposer que la pandémie n'a pas entraîné de changements transformationnels en ce qui concerne les habitudes de navettage de ces travailleurs (ce qui est peu surprenant étant donné les circonstances).

De même, parmi les personnes qui se rendaient au travail à pied ou en vélo avant la pandémie, plus des deux tiers (67 %) ont conservé le même mode de transport en juin, tandis que 17 % faisaient du télétravail.

En revanche, la pandémie a entraîné des changements majeurs en ce qui concerne les habitudes de déplacement des usagers du transport en commun. Un peu moins du quart (24 %) des travailleurs qui utilisaient le transport en commun pour se rendre au travail avant la pandémie le faisaient encore en juin. Environ le tiers des usagers du transport en commun ont adopté un autre mode de transport (34 %) et plus de 4 usagers du transport en commun sur 10 ont opté pour le télétravail (42 %). Parmi les usagers du transport en commun qui ont changé de mode de transport, près des trois quarts sont passés à des véhicules automobiles personnels et un peu plus du cinquième, au transport actif.

La proportion plus élevée d'usagers du transport en commun qui ont opté pour le télétravail peut s'expliquer, du moins en partie, par le lieu où ils vivent et par la nature de leur emploi. Les usagers du transport en commun sont plus susceptibles de vivre dans de grandes régions métropolitaines de recensement (RMR), comme Toronto et Montréal, et de travailler dans des bureaux situés dans les centres-villes, où le type de travail qu'ils effectuent permet souvent le télétravail (Statistique Canada, 2017a, 2017b; Savage, 2019).

Les résultats obtenus selon la taille de la collectivité d'un travailleur vont dans ce sens. Les travailleurs des RMR comptant au moins 500 000 habitants, où l'utilisation du transport en commun est beaucoup plus élevée³, étaient les plus susceptibles d'avoir opté pour le télétravail (tableau 1). En revanche, les travailleurs qui vivaient dans de petites collectivités (c'est-à-dire celles comptant une population de moins de 500 000 habitants) étaient moins susceptibles d'avoir opté pour le télétravail.

Les usagers du transport en commun dans les grandes RMR se rendent souvent au centre-ville pour travailler dans des industries de services bien rémunérées⁴, et bon nombre de ces travailleurs ont la possibilité de faire du télétravail, particulièrement pendant la pandémie. D'autres facteurs associés au télétravail sont aussi importants à considérer et sont abordés dans la prochaine section.

3. Savage (2019).

4. Heisz et LaRochelle-Côté (2005).

Les travailleurs ayant un haut niveau de scolarité étaient plus susceptibles d’opter pour le télétravail

Une étude antérieure publiée dans le cadre de la SEPC a mis en lumière d’autres facteurs qui peuvent être associés à l’adoption du télétravail (Deng et coll., 2020). Cette étude a montré qu’environ 4 travailleurs canadiens sur 10 occupaient un emploi qui pouvait être effectué à partir de leur domicile, et des variations importantes ont été observées selon l’industrie et la province. L’étude a également révélé que les travailleurs vulnérables sur le plan financier, comme les jeunes travailleurs ou ceux qui ont un faible niveau de scolarité, étaient moins susceptibles d’occuper un emploi pour lequel le télétravail était une option.

Les résultats de la SEPC viennent appuyer ces constatations, les travailleurs ayant un plus haut niveau de scolarité étant plus susceptibles d’avoir des emplois se prêtant au télétravail. Parmi les travailleurs qui ne faisaient pas de télétravail avant la pandémie de COVID-19, près de 1 titulaire d’un baccalauréat sur 3 (33 %) faisait du télétravail en juin. La proportion était encore plus élevée chez les travailleurs dont le plus haut niveau de scolarité était supérieur au baccalauréat (38 %). En revanche, les personnes qui faisaient la navette avant la pandémie et dont le plus haut niveau de scolarité était inférieur au baccalauréat étaient moins susceptibles d’avoir opté pour le télétravail (11 %) (tableau 1). Ces résultats permettent également d’expliquer le lien entre la taille de la RMR et le télétravail, puisque les travailleurs des grandes RMR sont aussi plus susceptibles d’avoir un haut niveau de scolarité⁵.

Tableau 1
Proportion de navetteurs qui sont passés au télétravail pendant la pandémie de COVID-19, 2020

	Navetteurs qui sont passés au télétravail pourcentage
Sexe	
Hommes (réf.)	17,5
Femmes	20,0
Âge	
15 à 34 ans (réf.)	17,0
35 à 44 ans	20,5
45 à 54 ans	20,7
55 ans et plus	17,2
Niveau de scolarité¹	
Niveau inférieur au baccalauréat (réf.)	11,4
Baccalauréat	32,8*
Niveau supérieur au baccalauréat	38,3*
Taille de la population de la région métropolitaine de recensement (RMR) ou de l’agglomération de recensement (AR)	
1,5 million d’habitants et plus	26,9*
500 000 à 1 499 999 habitants	28,3*
100 000 à 499 999 habitants	13,4*
RMR ou AR comptant moins de 100 000 habitants	8,8*
Région autre qu’une RMR ou une AR (réf.)	4,6
Statut d’immigration	
Personnes nées au Canada (réf.)	16,7
Personnes immigrantes reçues	27,0*

* valeur significativement différente de l’estimation pour la catégorie de référence (réf.) (p < 0,05)

1. Comprend les personnes de 25 ans et plus.

Note : Exclut les personnes qui faisaient du télétravail avant la pandémie de COVID-19.

Source : Troisième itération de la Série d’enquêtes sur les perspectives canadiennes, juin 2020.

5. Par exemple, dans l’échantillon de travailleurs, 52 % de ceux qui résidaient dans une région métropolitaine de recensement (RMR) comptant au moins 1,5 million d’habitants avaient un grade universitaire, comparativement à 16 % de ceux qui résidaient dans une région rurale située à l’extérieur d’une RMR ou d’une agglomération de recensement.

Enfin, les travailleurs immigrants, qui sont plus susceptibles que les travailleurs nés au Canada de vivre dans de grandes RMR⁶ et plus susceptibles d'avoir un grade universitaire, étaient également plus susceptibles que ces derniers d'être passés du navettage avant la pandémie au télétravail à la mi juin (27 % par rapport à 17 %).

La majorité des usagers du transport en commun avant la pandémie étaient préoccupés à l'idée d'utiliser de nouveau le transport en commun

Il est possible que le télétravail ne soit pas une option permanente pour tous ceux qui faisaient la navette pour se rendre au travail avant la pandémie, et de nombreux travailleurs devront probablement décider du mode de transport qu'ils utiliseront lorsqu'ils pourront retourner à leur lieu de travail. Cela peut avoir une incidence particulière sur les usagers du transport en commun avant la pandémie, dont le mode de transport habituel est associé à des risques plus élevés d'exposition à la COVID-19. Dans le cadre de la SEPC, on a demandé aux répondants qui n'étaient pas encore retournés à leur lieu de travail habituel s'ils se sentaient en sécurité d'y retourner et on leur a posé des questions sur les préoccupations qu'ils pouvaient avoir. Parmi les préoccupations examinées figurait la crainte d'utiliser le transport en commun.

Parmi ceux qui utilisaient le transport en commun avant la pandémie et qui ont dit ne pas se sentir à l'aise de retourner à leur lieu de travail habituel, presque tous (94 %) ont déclaré que la crainte d'utiliser le transport en commun était l'une de leurs préoccupations concernant le retour à leur lieu de travail physique. Cependant, même parmi ceux qui ont dit se sentir en sécurité de retourner à leur lieu de travail physique, la majorité ont dit qu'ils étaient très ou extrêmement préoccupés par l'utilisation du transport en commun (74 %).

Statistique Canada continuera suivre les impacts de la COVID-19 afin de déterminer dans quelle mesure ces changements sont temporaires ou permanents. Le Recensement de 2021, qui comprendra plusieurs questions sur le navettage, sera une importante source d'information pour évaluer de quelle façon les habitudes de navettage au Canada pourraient être touchées à long terme.

Méthodologie

Les données du présent article proviennent de la nouvelle Série d'enquêtes sur les perspectives canadiennes (SEPC) de Statistique Canada, laquelle représente un panel de Canadiens qui ont accepté de répondre à un certain nombre de courtes enquêtes en ligne. Puisque la SEPC fait appel à un panel probabiliste fondé sur l'Enquête sur la population active, elle est représentative de la population en général. La SEPC permet à Statistique Canada de recueillir des renseignements importants auprès des Canadiens, de manière plus efficiente, plus rapide et moins coûteuse qu'en ayant recours aux méthodes d'enquête traditionnelles. La première itération de la SEPC a eu lieu du 29 mars au 3 avril et a permis de recueillir des renseignements auprès de 4 600 répondants. La deuxième itération de la SEPC s'est tenue du 4 au 10 mai, et a été menée auprès de la plupart des mêmes répondants. La troisième itération, qui a servi à rédiger le présent article, a eu lieu du 15 au 21 juin. Statistique Canada tient à remercier tous les Canadiens qui ont pris le temps de répondre aux questions en cette période de crise.

6. Parmi cet échantillon de travailleurs, environ 60 % des travailleurs immigrants résidaient dans une région métropolitaine de recensement comptant au moins 1,5 million d'habitants, comparativement à 23 % des travailleurs nés au Canada.

Références

CLARKE, Seán. 2020. « The traffic data that shows the road into - and out of - Covid-19 lockdown », *The Guardian*, 27 avril, <https://cutaactu.ca/fr/nouvelles-media/dernieres-nouvelles/augmentation-de-lachalandage-dans-le-transport-collectif-au>.

DENG, Zechuan, Derek MESSACAR et René MORISSETTE. 2020. « Faire tourner l'économie à distance : potentiel du travail à domicile pendant et après la COVID-19 », *StatCan et la COVID-19 : Des données aux connaissances, pour bâtir un Canada meilleur*, n° 26, produit n° 45-28-0001 au catalogue de Statistique Canada, Ottawa (Ontario).

HEISZ, Andrew, et Sébastien LAROCHELLE-CÔTÉ. 2005. « Le travail et le navettage dans les régions métropolitaines de recensement, 1996 à 2001 », *Tendances et conditions dans les régions métropolitaines de recensement*, n° 7, produit n° 89-613-M au catalogue de Statistique Canada.

SAVAGE, Katherine. 2019. « Résultats du Recensement de 2016 : le navettage dans les grandes villes du Canada », *Regards sur la société canadienne*, mai 2019, produit n° 75-006-X au catalogue de Statistique Canada.

STATISTIQUE CANADA. 2020. « Transport en commun urbain, avril 2020 », *Le Quotidien*, 30 juin.

STATISTIQUE CANADA. 2017a. « Déplacement domicile-travail : faits saillants du Recensement de 2016 », *Le Quotidien*, 29 novembre.

STATISTIQUE CANADA. 2017b. « Navetteurs utilisant le transport durable dans les régions métropolitaines de recensement », *Recensement en bref*, 29 novembre.