



Canadian
Chamber of
Commerce

Chambre de
Commerce
du Canada



Business
Data Lab

Laboratoire de données
sur les entreprises

Les nouvelles tendances de mobilité professionnelle au Canada

2022 novembre





Un mot de l'économiste en chef

La pandémie a entraîné la plus grande perturbation du marché du travail que nous ayons connue. La distanciation sociale a forcé une expérimentation rapide avec le télétravail, modifiant les modèles de mobilité et incitant les entreprises et les travailleurs à réexaminer fondamentalement où, quand et comment ils travaillent.

Le présent rapport examine en détail, à l'échelle du Canada, les nouveaux modèles de mobilité au travail qui sont ressortis depuis le début de la pandémie. Nous fournissons des résultats détaillés, non seulement pour le pays dans son ensemble, mais aussi pour les 13 provinces et territoires, 153 régions métropolitaines de recensement et 55 centres-villes. Ces données granulaires nous permettent de découvrir les variations locales importantes qui existent dans le retour au bureau, et de cerner les régions qui sont en avance et celles qui sont en retard sur les tendances générales. Comme le télétravail se produit de façon disproportionnée dans les lieux de travail situés dans les centres-villes des plus grandes villes canadiennes, nous pouvons également quantifier la proportion dans laquelle les centres-villes ont été plus durement touchés que les autres zones. Enfin, en reliant ce vaste ensemble de données à d'autres ensembles de données détaillées sur la démographie et l'emploi, nous pouvons en apprendre davantage sur les facteurs qui déterminent systématiquement ces tendances.

Consultez notre rapport ci-dessous pour obtenir le portrait complet de la situation. Nous sommes également fiers que ce rapport comprenne le premier [tableau de bord de données](#) du LDE. Ce nouvel outil permet aux utilisateurs de tirer parti de la richesse de nos données pour générer facilement les enseignements pertinents à leurs intérêts et comparer rapidement les tendances de la mobilité pandémique selon les régions, les données démographiques (âge et structure familiale, revenus, éducation, modes de transport pour se rendre au travail, etc.) et l'emploi local par secteur d'activité. Faites-en l'essai. Nous espérons que cet outil vous sera utile. Il s'agit de notre première publication sur ce sujet. Nous mettrons à jour notre tableau de bord avec les données les plus récentes chaque mois et fournirons davantage d'information et d'analyses dans les mois à venir!

Stephen Tapp (STapp@Chamber.ca)

Économiste en chef, Chambre de commerce du Canada



Principales conclusions

DES VARIATIONS RÉGIONALES IMPORTANTES

L'analyse du LDE révèle des différences importantes à travers le Canada en ce qui concerne la mobilité professionnelle depuis le début de la pandémie.

QUI EST À LA TÊTE DE LA REPRISE DE LA MOBILITÉ VERS LES LIEUX DE TRAVAIL?

Les endroits où la mobilité professionnelle a le plus augmenté sont en Saskatchewan (**Regina, Saskatoon**), dans les villes de taille moyenne de l'Ontario situées à l'extérieur de Toronto (**Brantford, Barrie, Kingston et Brampton**), en Colombie-Britannique à l'extérieur de Vancouver (**Chilliwack, Surrey**) et au Québec à l'extérieur de Montréal (**Trois-Rivières et Sherbrooke**).

QUI EST À LA TRAÎNE?

La mobilité vers les lieux de travail dans les centres-villes s'éloigne de leurs régions métropolitaines de recensement respectives et des régions périphériques. C'est notamment le cas des villes les plus peuplées du Canada, notamment **Ottawa/Gatineau, Vancouver, Toronto, Calgary et Edmonton**, qui ont toutes connu une baisse importante de la mobilité vers les lieux de travail depuis le début de la pandémie.

Principaux facteurs et implications

L'analyse du LDE montre que la reprise de la mobilité vers les lieux de travail a généralement été plus lente dans les endroits où les facteurs suivants sont présents :



l'éducation : une proportion plus élevée de travailleurs possédant un diplôme universitaire



structure familiale : proportion plus élevée de femmes et de familles avec enfants



les modes de transport : une proportion plus élevée de personnes utilisent les transports en commun pour se rendre au travail (et moins de personnes conduisent pour se rendre au travail).



le secteur d'activité : diminution de la proportion de travailleurs dans les activités professionnelles en personne en personne, comme la construction.

D'une manière ces tendances suggèrent un certain « exode » du travail et, par extension, de l'activité économique connexe dans les centres-villes. À la suite de la pandémie, les « pôles » centraux semblent se rétrécir, tandis que les « rayons » périphériques se développent. Cette situation est conforme à la migration des centres-villes des plus grandes villes canadiennes vers des zones moins densément peuplées (souvent à moins de deux heures de trajet des plus grandes villes), menée par l'adoption du télétravail par les travailleurs du savoir. Ces changements dans la répartition géographique du travail ont eu un impact sur les marchés immobiliers locaux, à la fois en augmentant la demande de propriétés résidentielles à l'extérieur des plus grandes villes au début de la pandémie, et en réduisant potentiellement la demande d'espaces commerciaux au centre-ville, si ces tendances perdurent.

Les nouveaux modèles de mobilité au Canada peuvent présenter des défis pour le développement économique futur des centres-villes des plus grandes villes, mais en même temps, ils apportent de nouvelles possibilités de croissance pour les zones situées dans les distances de navettage des banlieues.



Bilan de la mobilité et séries chronologiques sélectionnées



La mobilité professionnelle est en baisse depuis le début de la pandémie

Mobilité professionnelle

% de changement par rapport à la période prépandémie

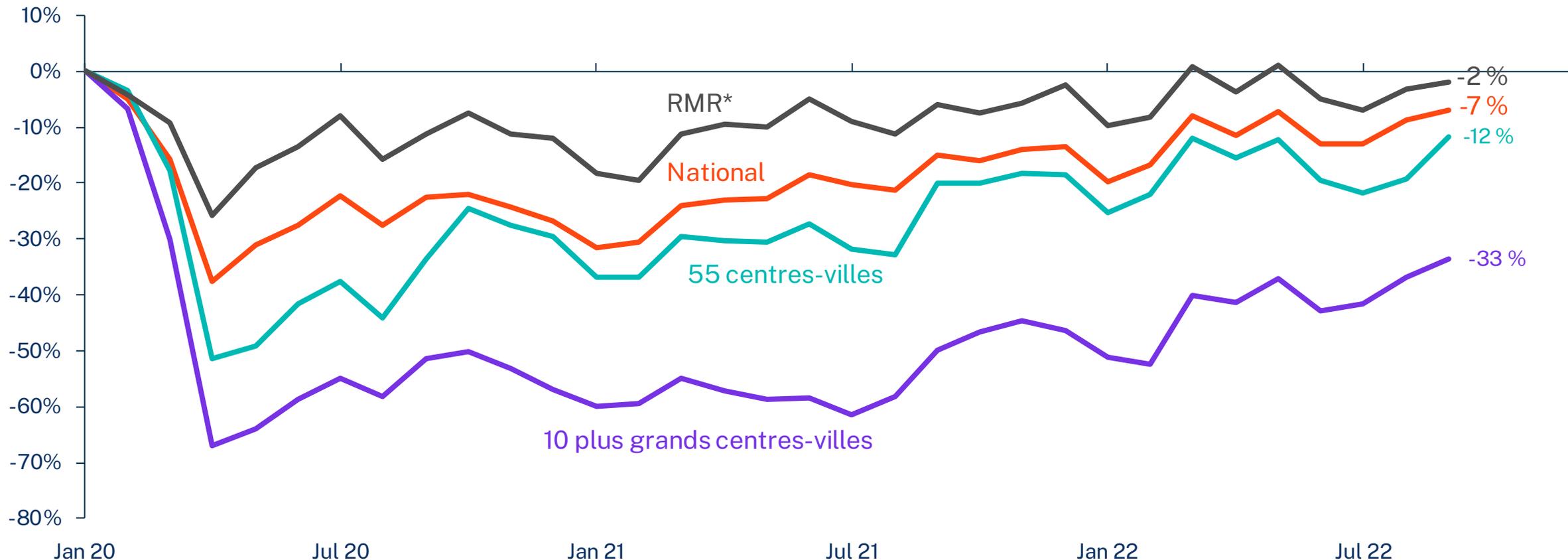




Les habitudes de mobilité professionnelle vers le centre-ville ont le plus changé dans les plus grandes villes du Canada

Mobilité professionnelle

% de changement par rapport à la période pré-pandémie



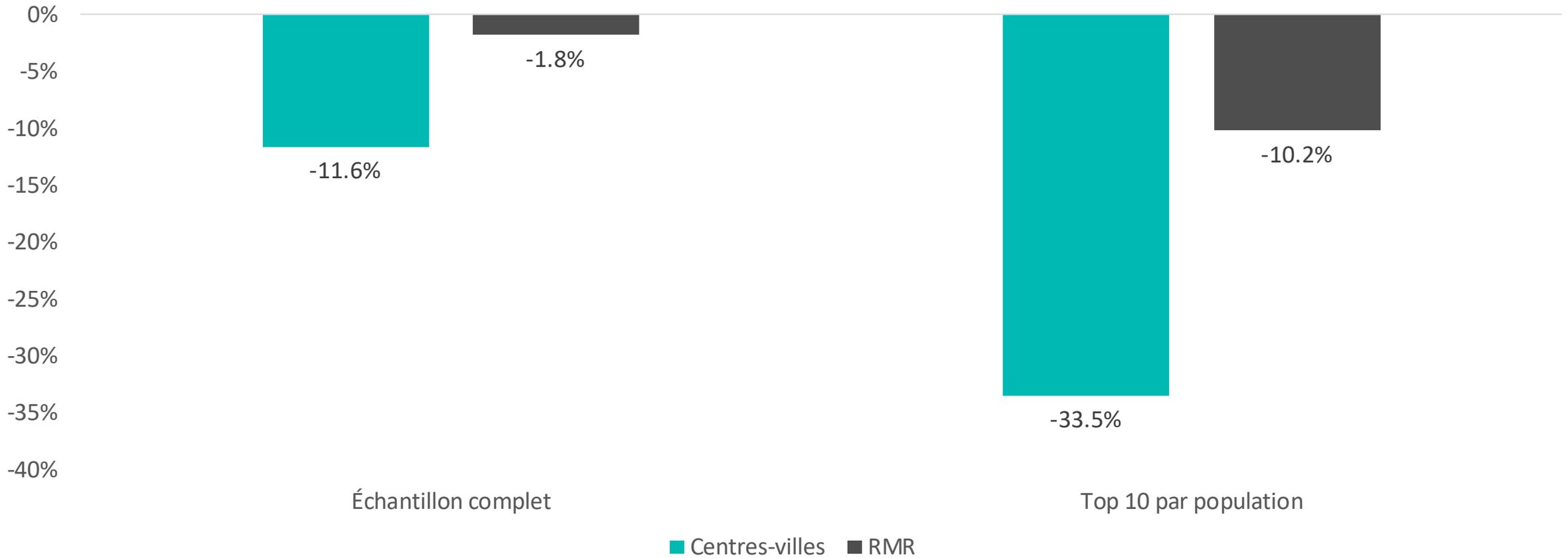
Remarque : RMR = région métropolitaine de recensement
Source : Calculs du LDE à partir des données d'Environics Analytics.



Différents modèles sont apparus pour les 10 plus grandes villes du Canada en termes de population

Mobilité professionnelle

% de changement par rapport à la période pré-pandémie



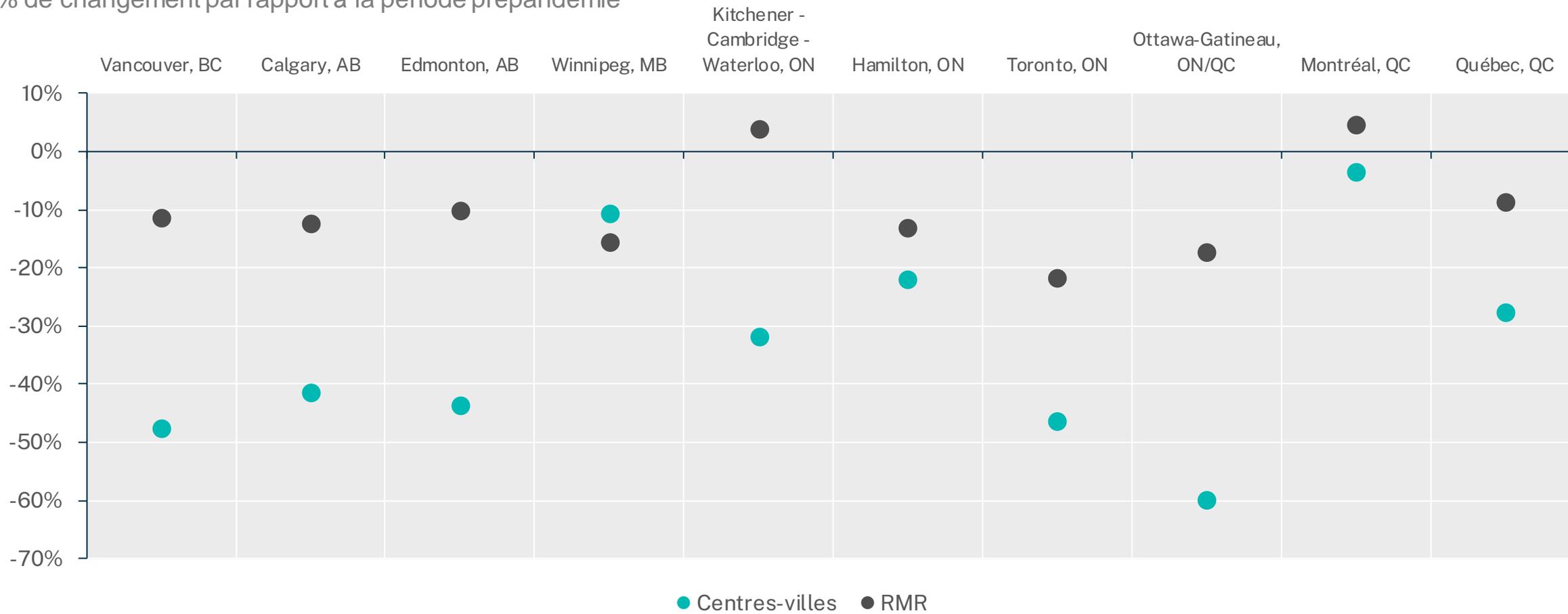
Remarque : RMR = région métropolitaine de recensement
Source : Calculs du LDE à partir des données d'Environics Analytics.



Parmi les grandes villes du Canada, c'est à Ottawa-Gatineau que la mobilité a le plus évolué par rapport aux niveaux pré-pandémiques

Mobilité professionnelle, 10 premières villes par population

% de changement par rapport à la période pré-pandémie

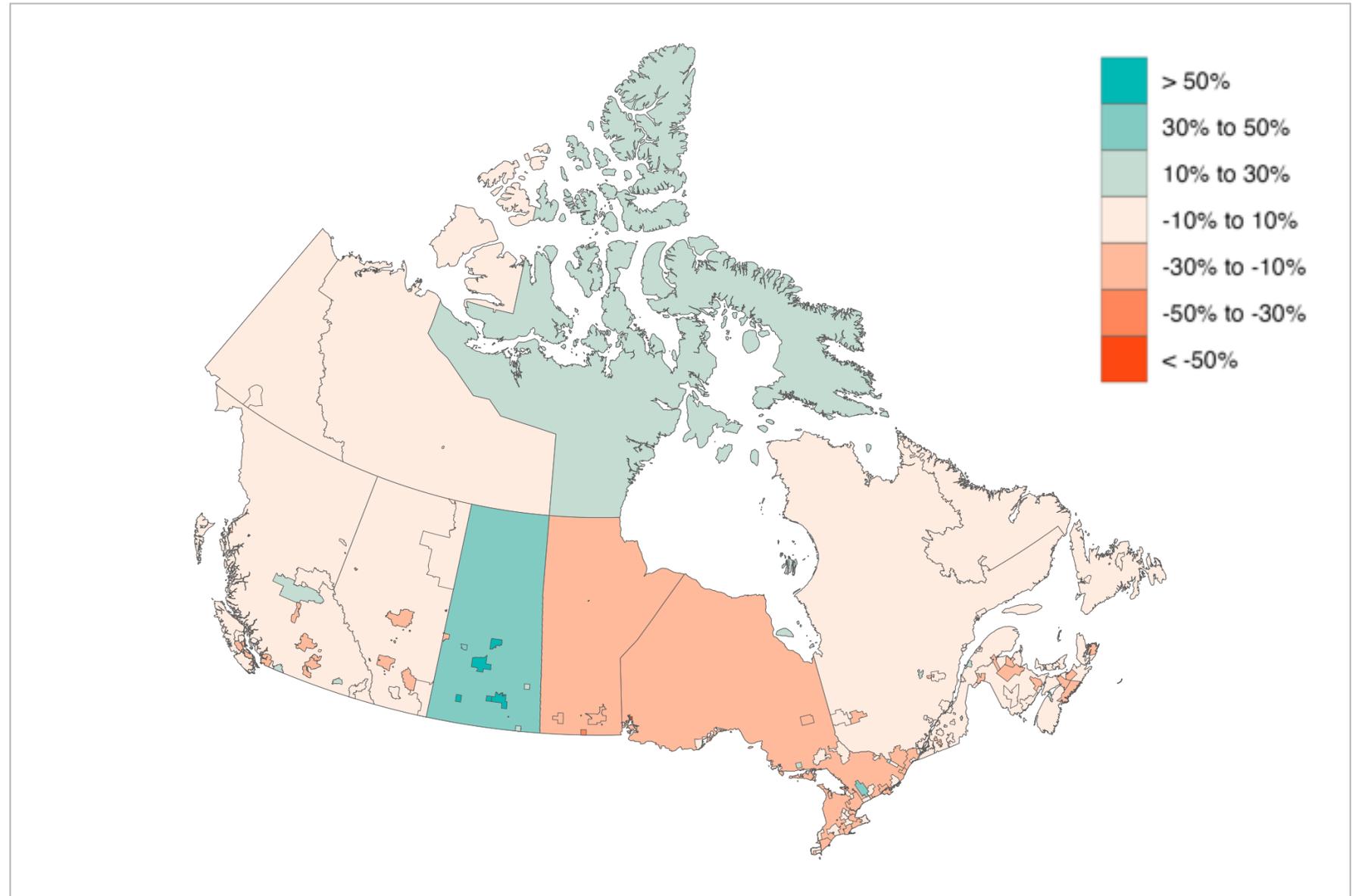


Remarque : RMR = région métropolitaine de recensement
Source : Calculs du LDE à partir des données d'Environics Analytics.



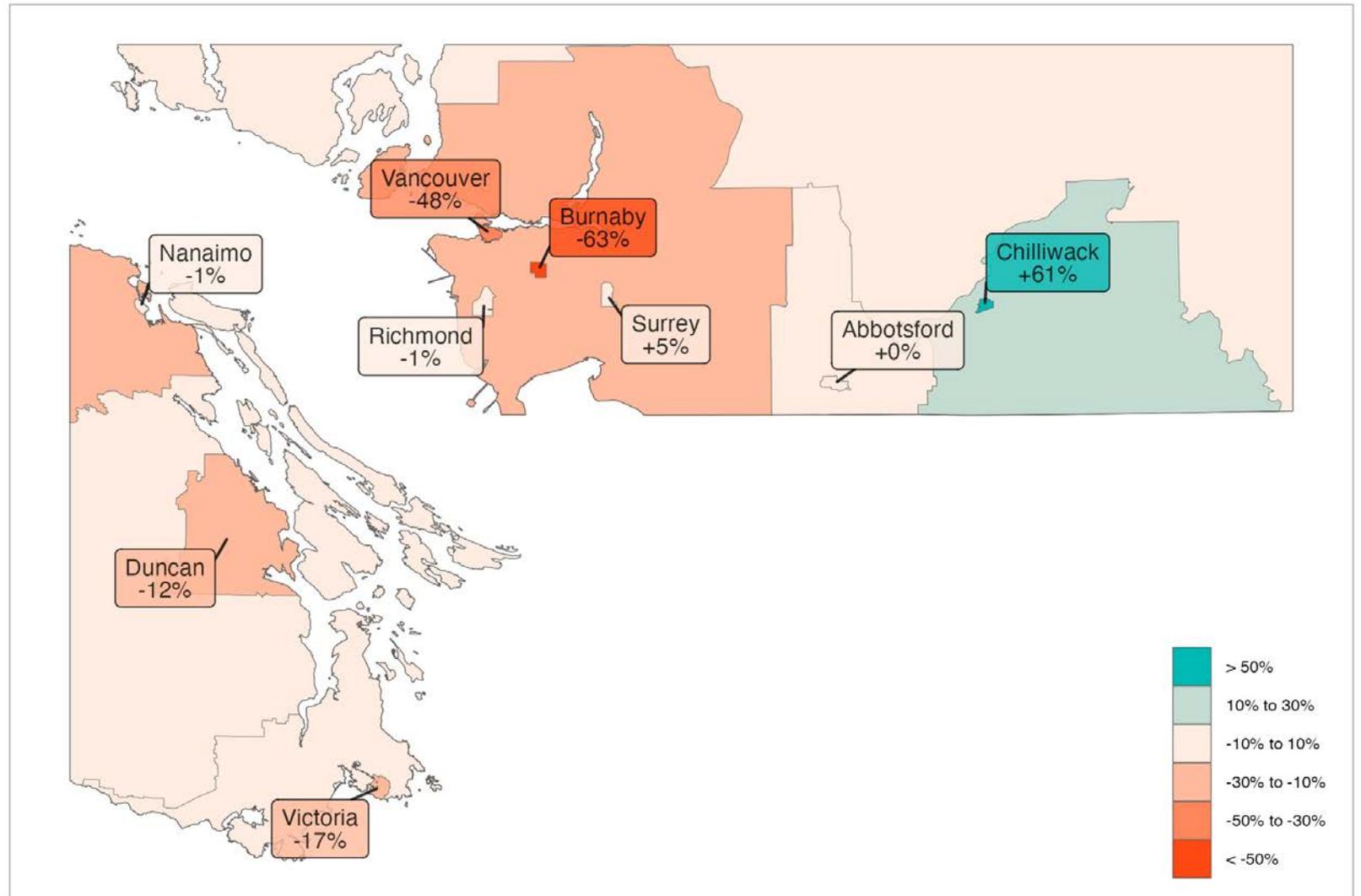
Cartographie du lieu des nouvelles tendances de mobilité professionnelle au Canada

Mobilité professionnelle
% de changement par rapport
à la période prépandémie



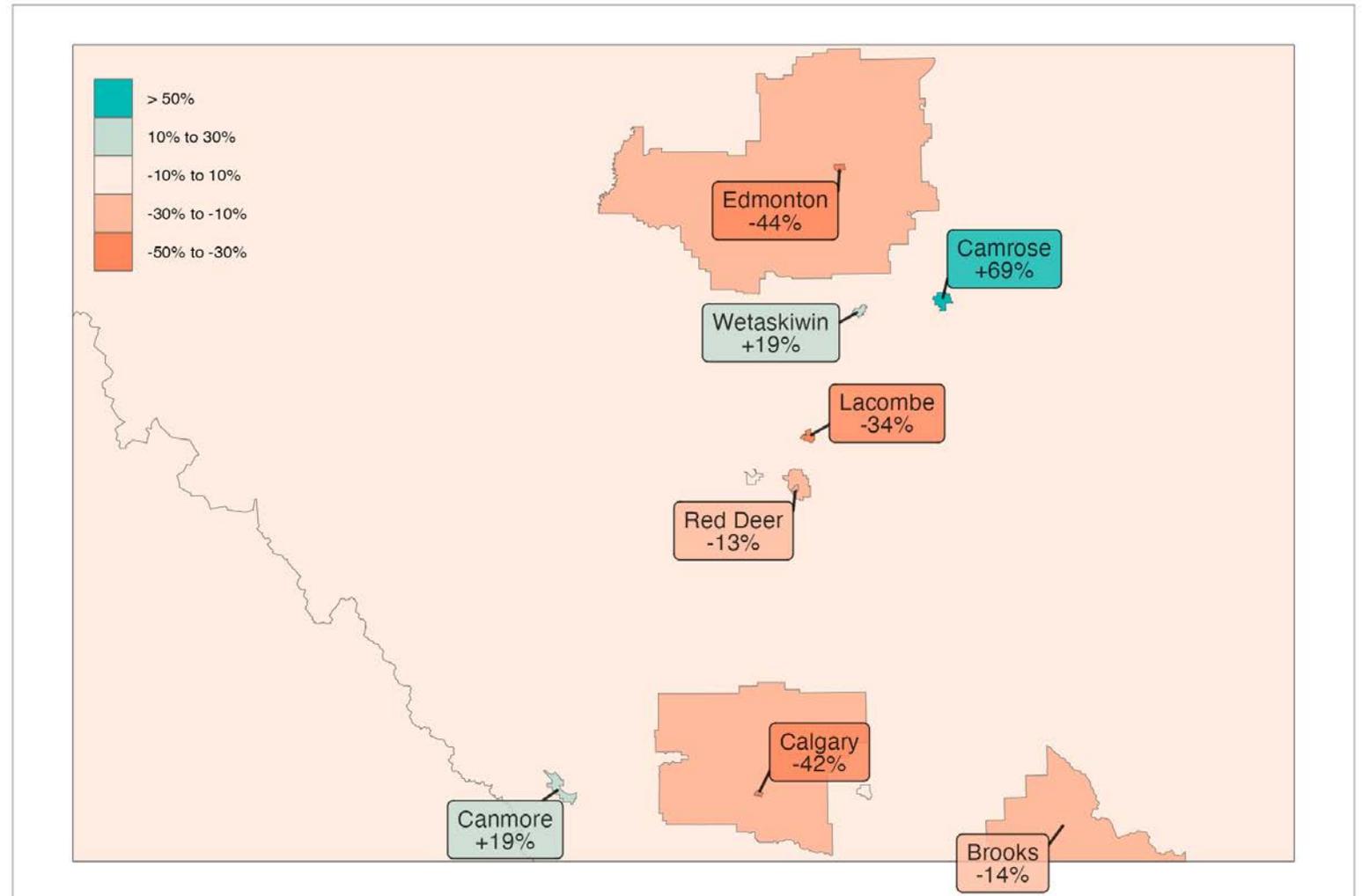
Région de Vancouver area

Mobilité professionnelle
% de changement par rapport à
la période prépandémie



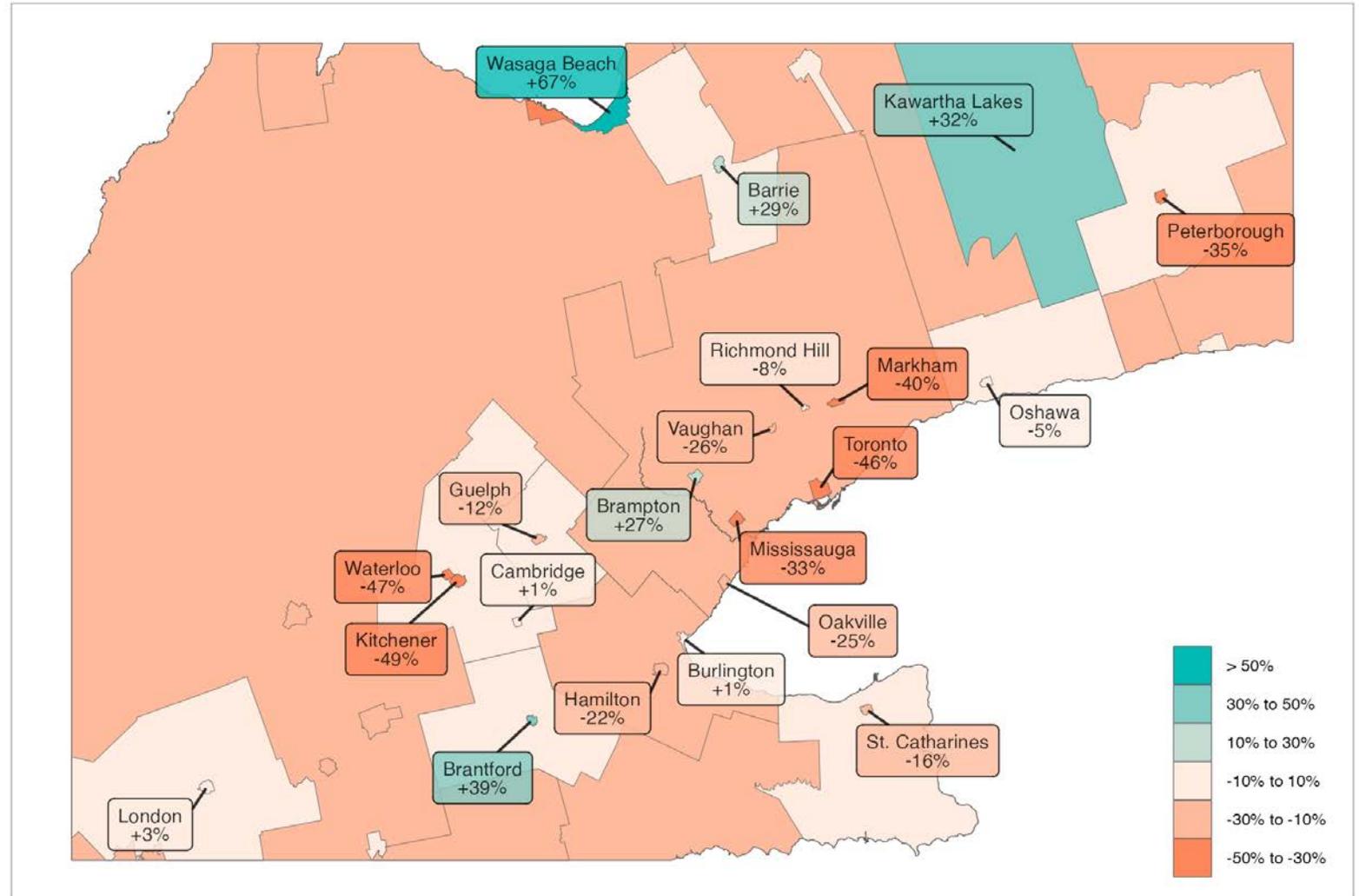
Région de Edmonton - Calgary

Mobilité professionnelle
% de changement par rapport à
la période prépandémie



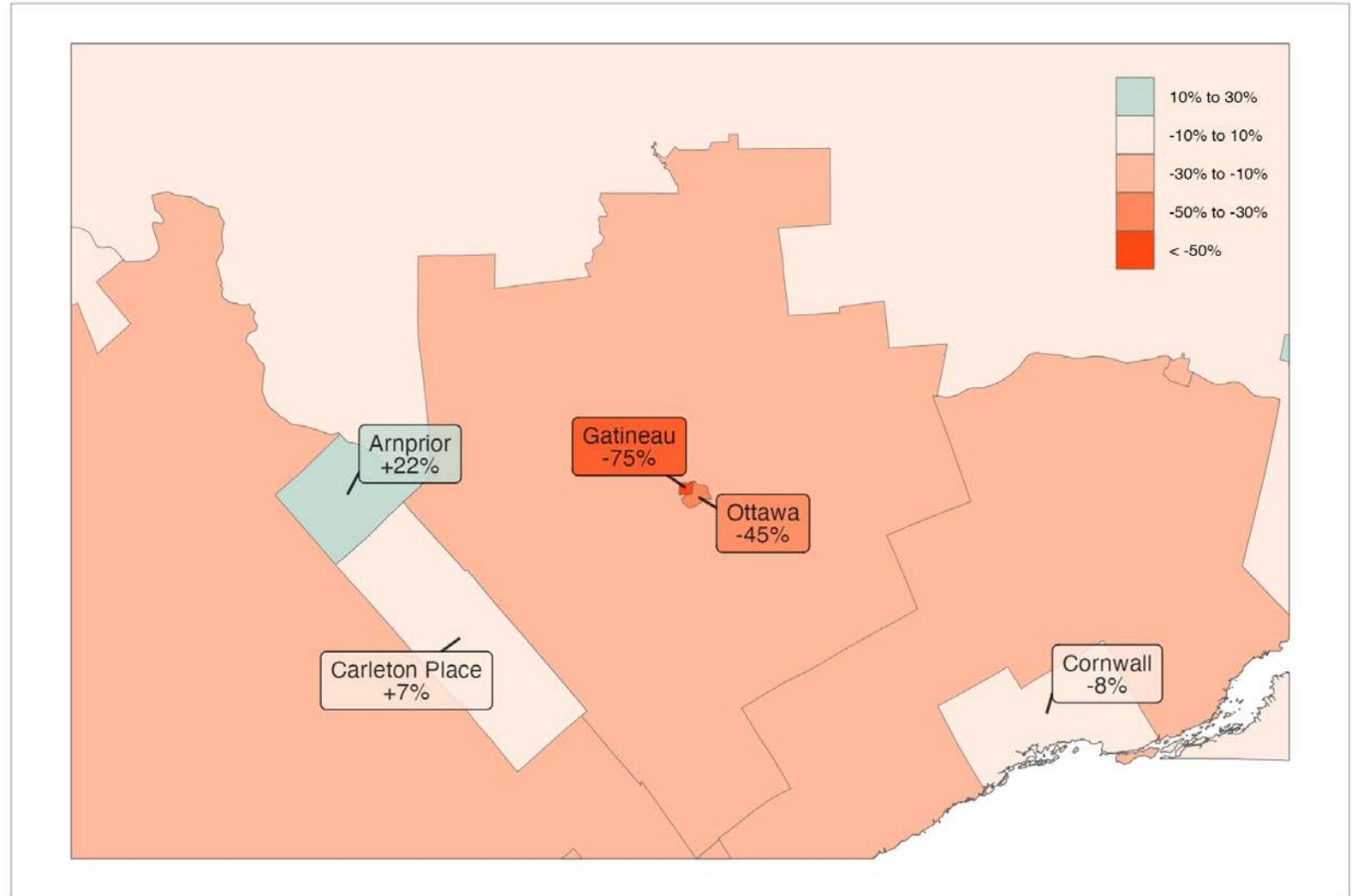
Région de Toronto

Mobilité professionnelle
% de changement par rapport à
la période prépandémie



Région de Ottawa - Gatineau

Mobilité professionnelle
% de changement par rapport à
la période prépandémie

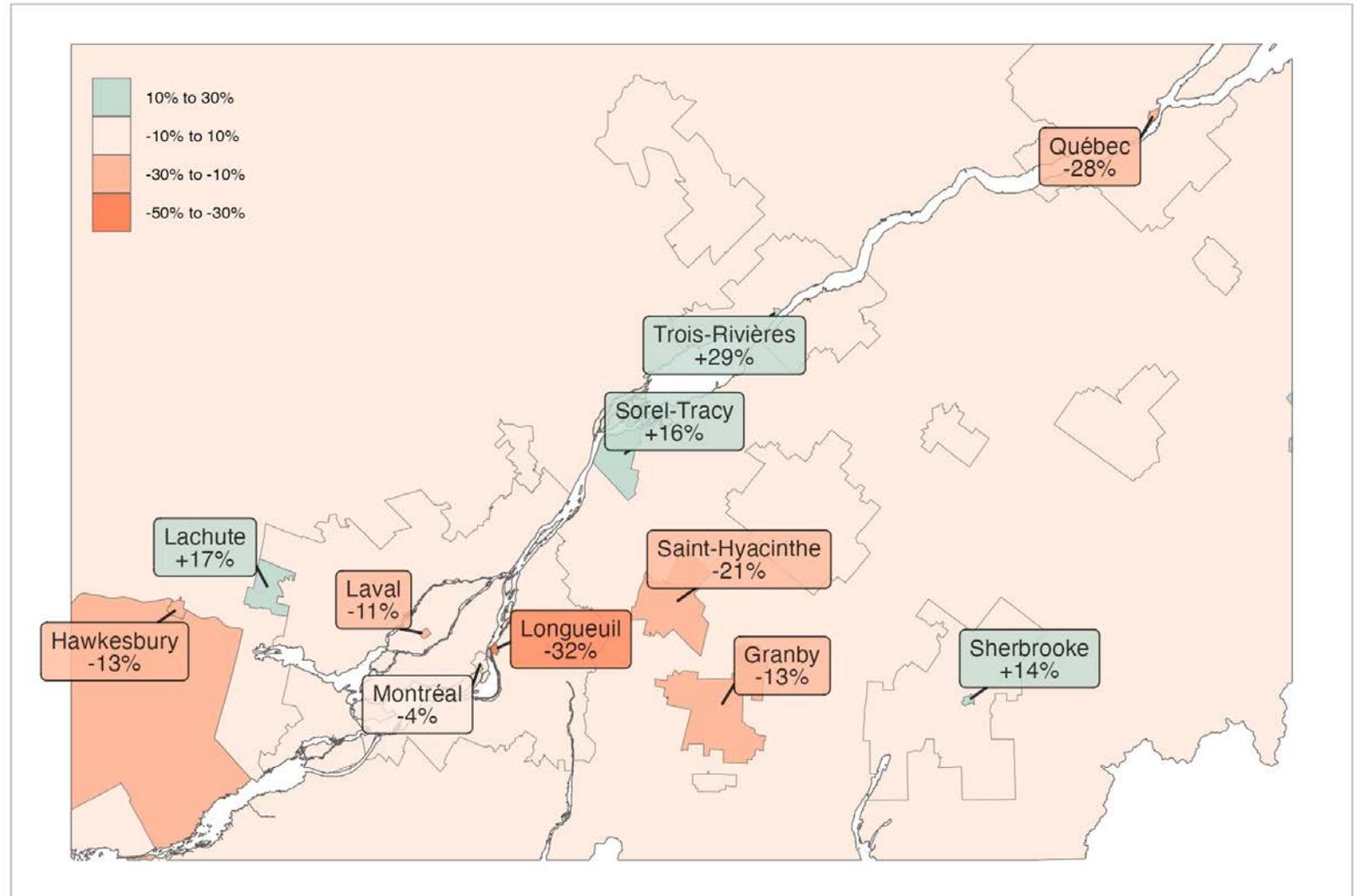


Remarque : Les centres-villes sont indiqués pour Gatineau et Ottawa. Les régions restantes sont des régions métropolitaines de recensement.

Source : Calculs du LDE à partir des données d'Environics Analytics.

Région de Montréal - Québec

Mobilité professionnelle
% de changement par rapport à
la période prépandémie



Note : Les centres-villes sont indiqués, sauf Hawkesbury, Lachute, Saint-Hyacinthe, Granby et Sorel-Tracy, qui sont des régions métropolitaines de recensement.

Source : Calculs du LDE à partir des données d'Environics Analytics.



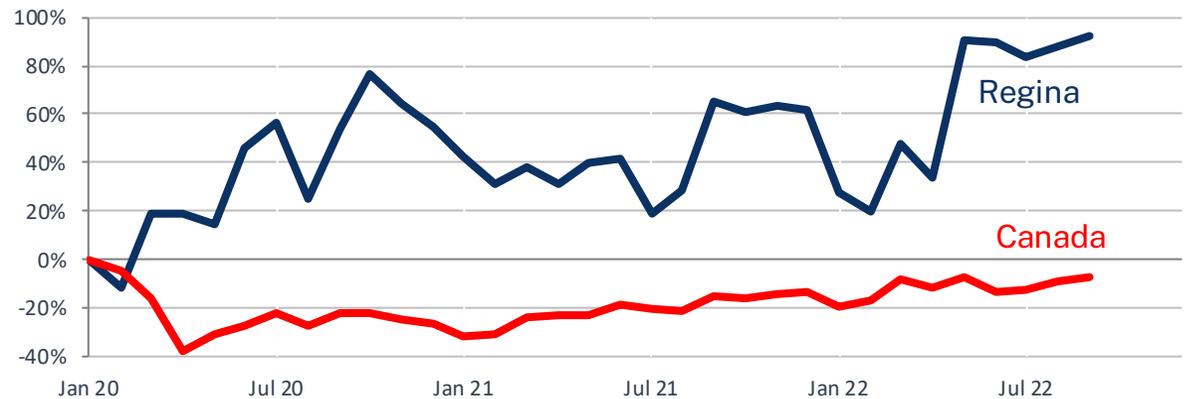
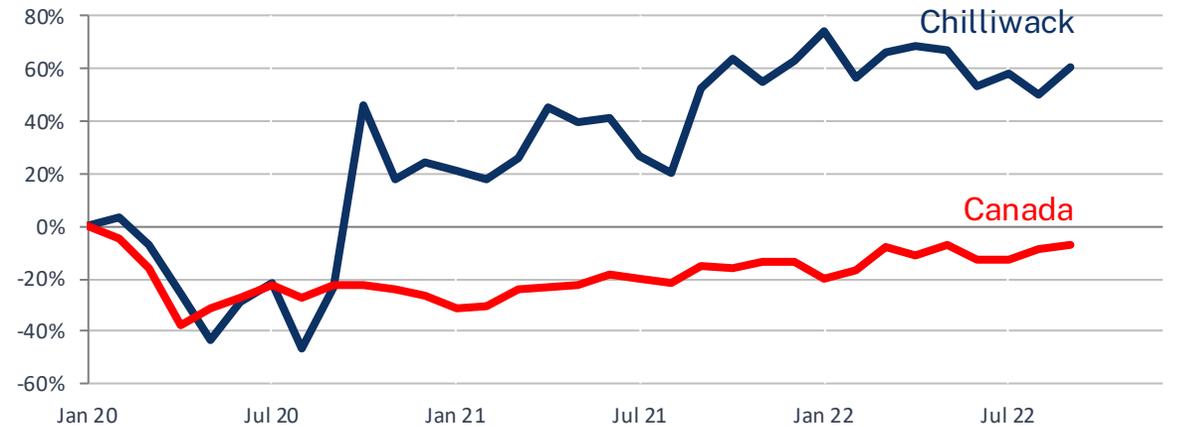
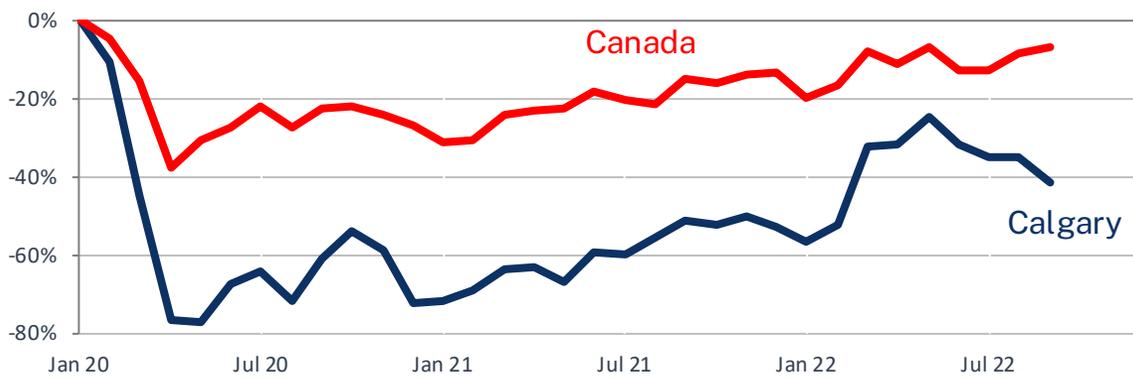
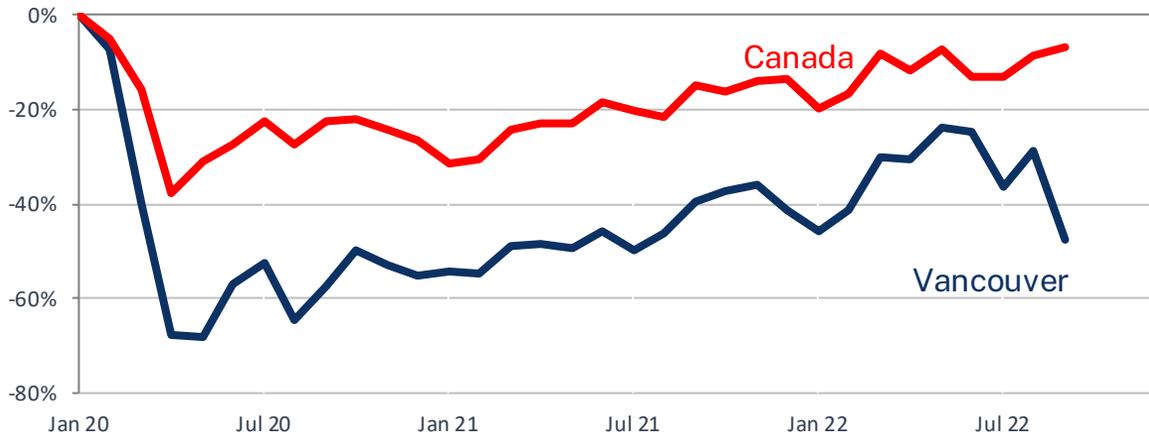
Séries chronologiques



Changements spécifiques en matière de mobilité, Ouest du Canada

Mobilité professionnelle, centres-villes

% de changement par rapport à la période pré-pandémie



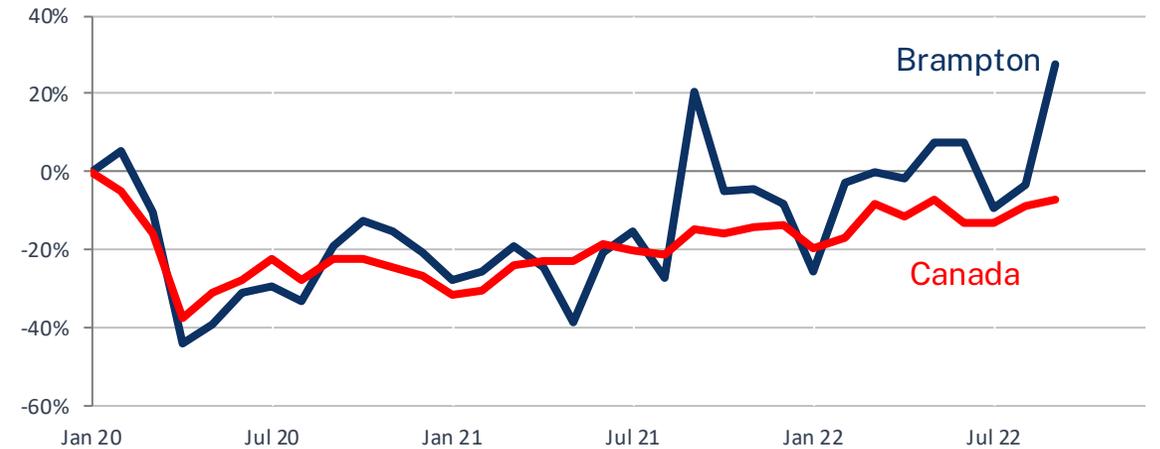
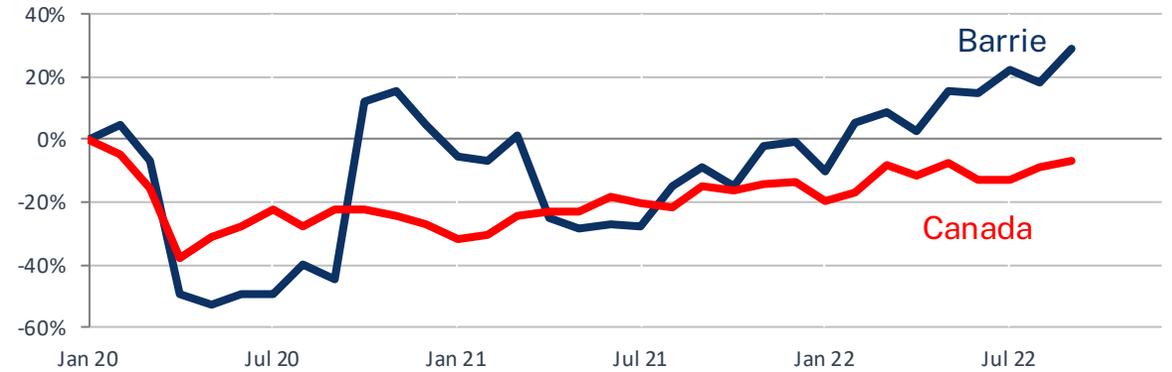
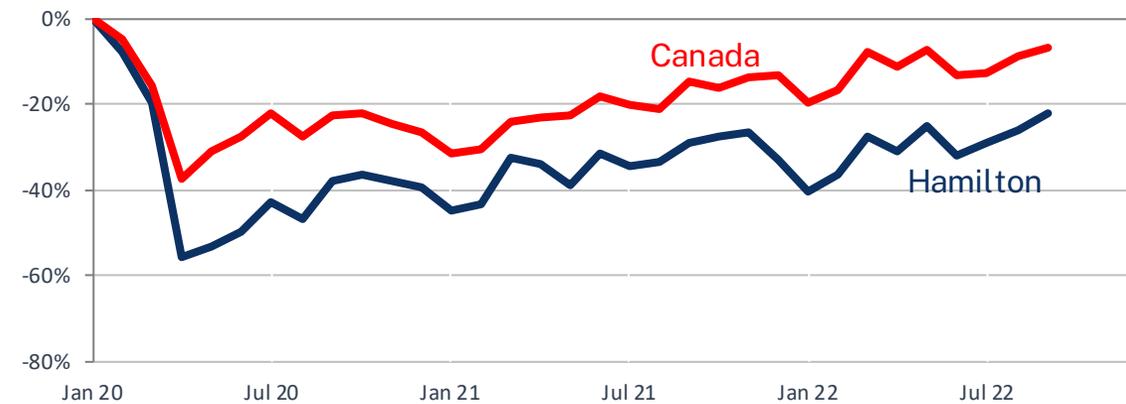
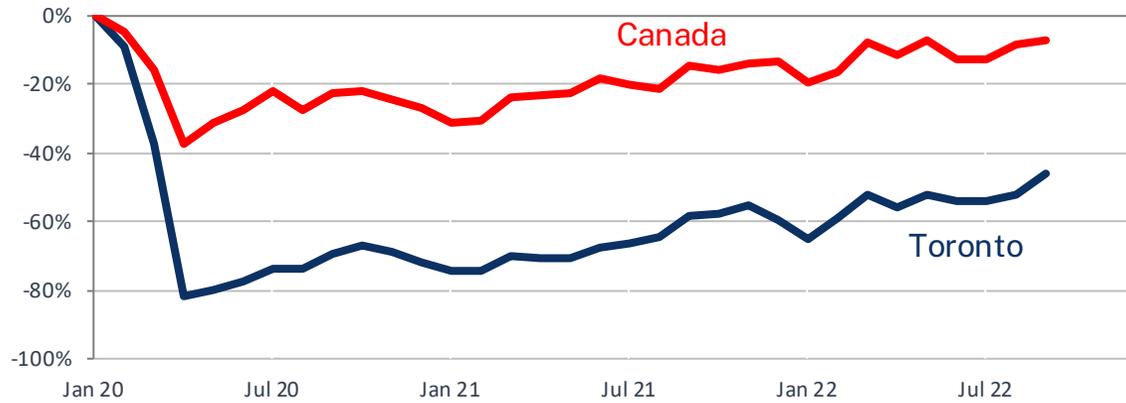
(Source : Calculs du LDE à partir des données d'Environics Analytics.)



Changements spécifiques en matière de mobilité, Ontario

Mobilité professionnelle, centres-villes

% de changement par rapport à la période prépandémie



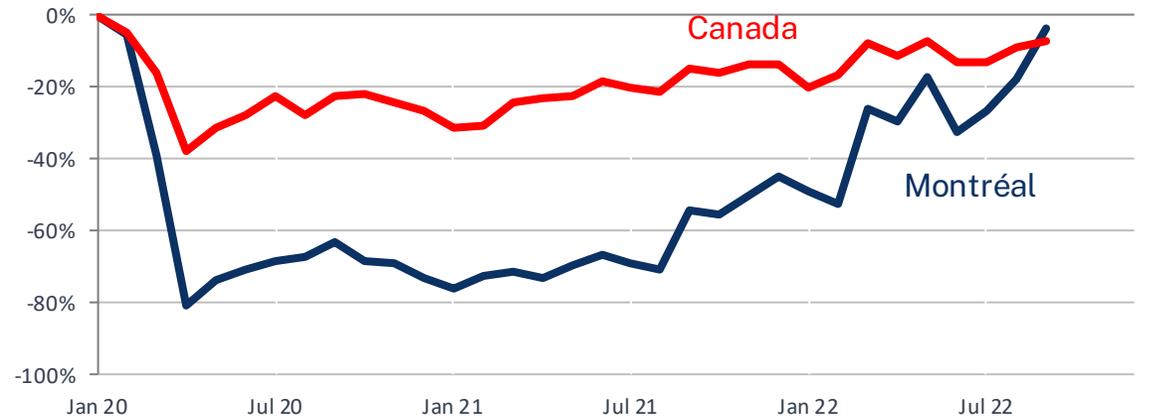
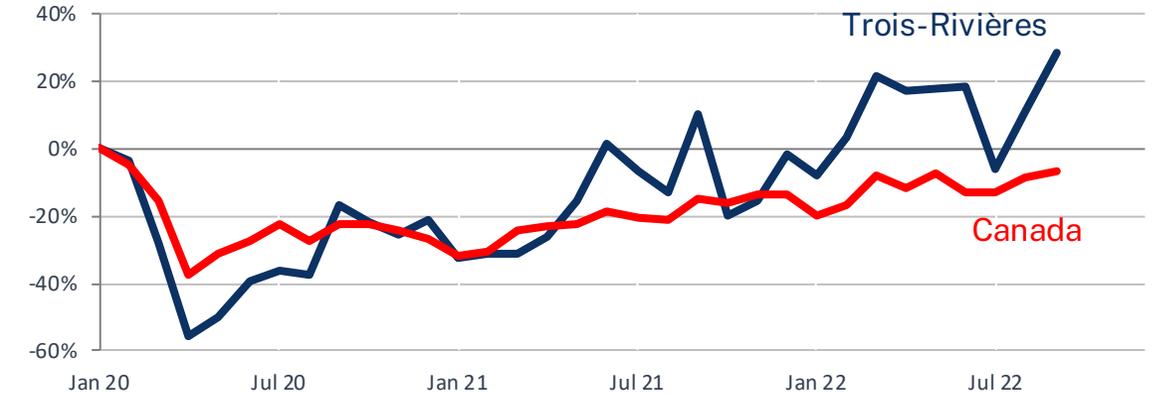
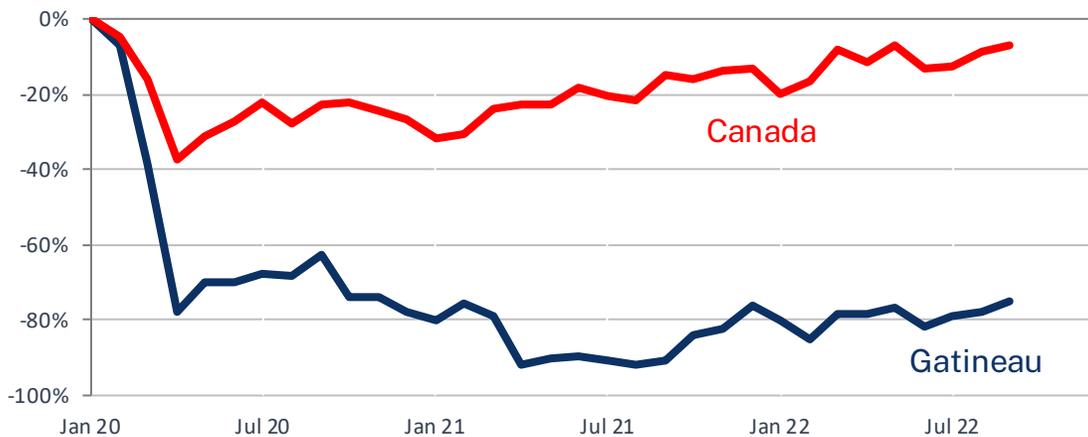
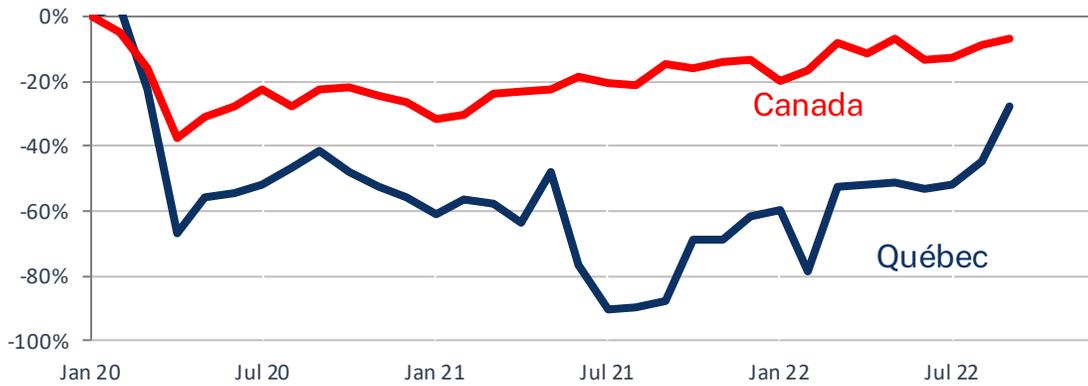
(Source : Calculs du LDE à partir des données d'Environics Analytics.)



Changements spécifiques en matière de mobilité, Québec

Mobilité professionnelle, centres-villes

% de changement par rapport à la période prépandémie



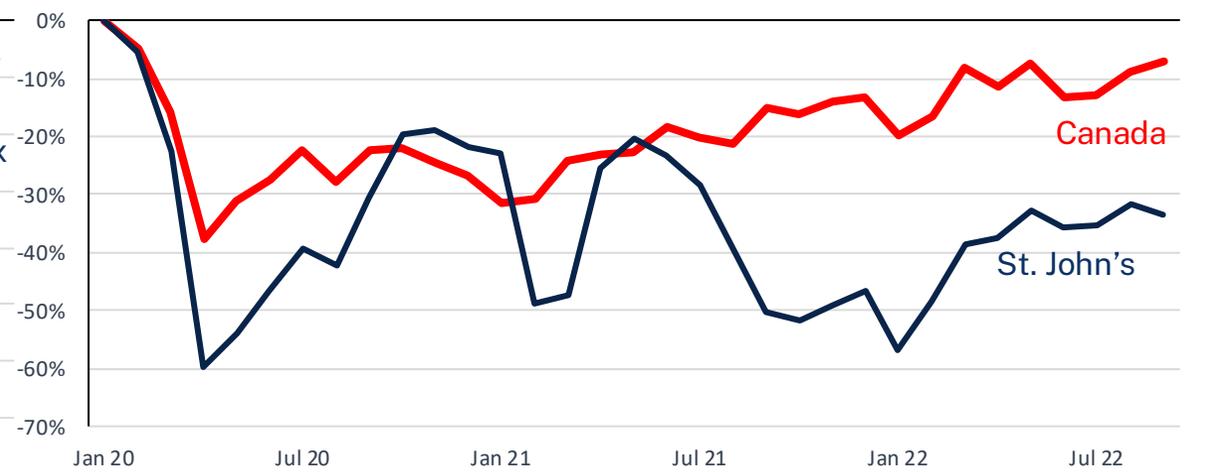
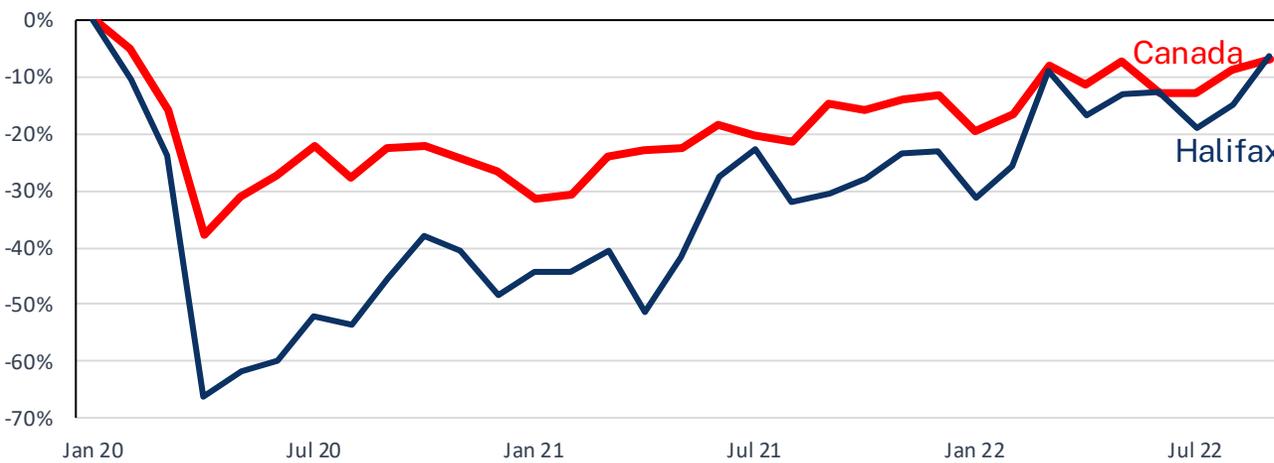
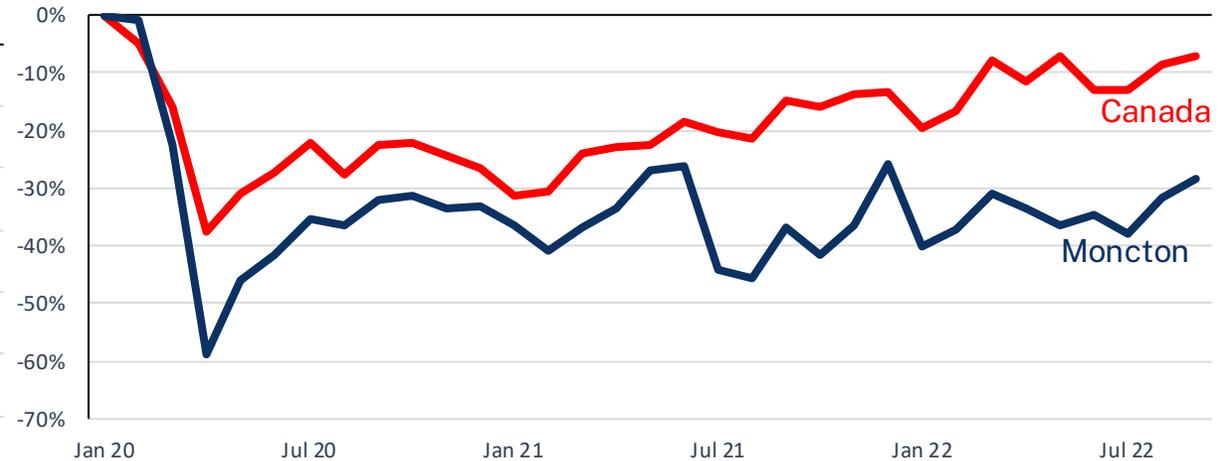
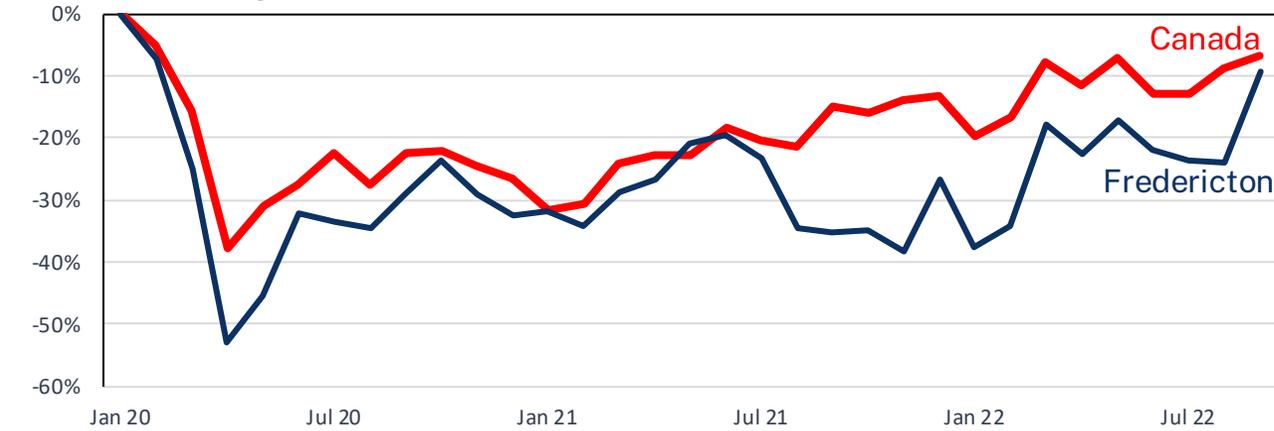
(Source : Calculs du LDE à partir des données d'Environics Analytics.)



Changements spécifiques en matière de mobilité, Canada atlantique

Mobilité professionnelle, centres-villes

% de changement par rapport à la période pré-pandémie



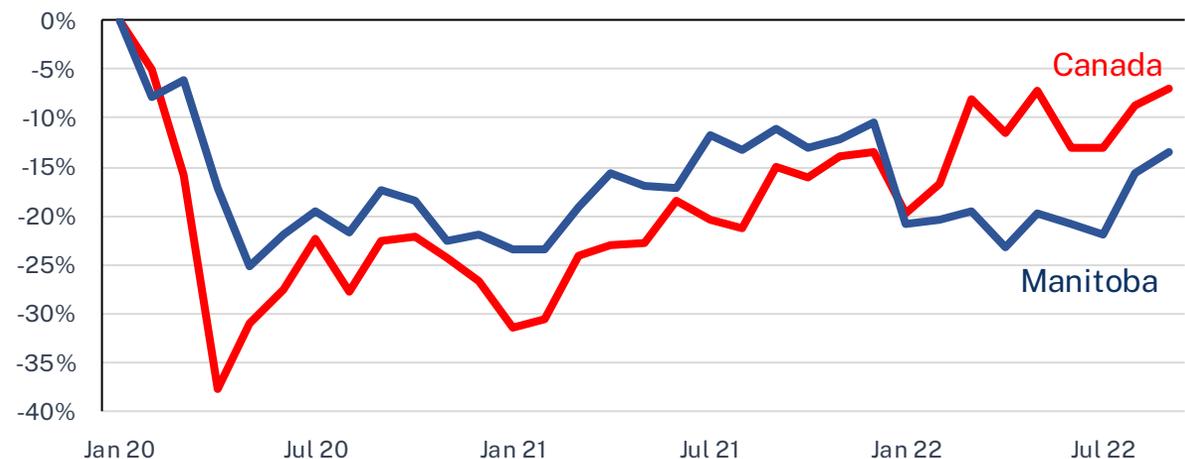
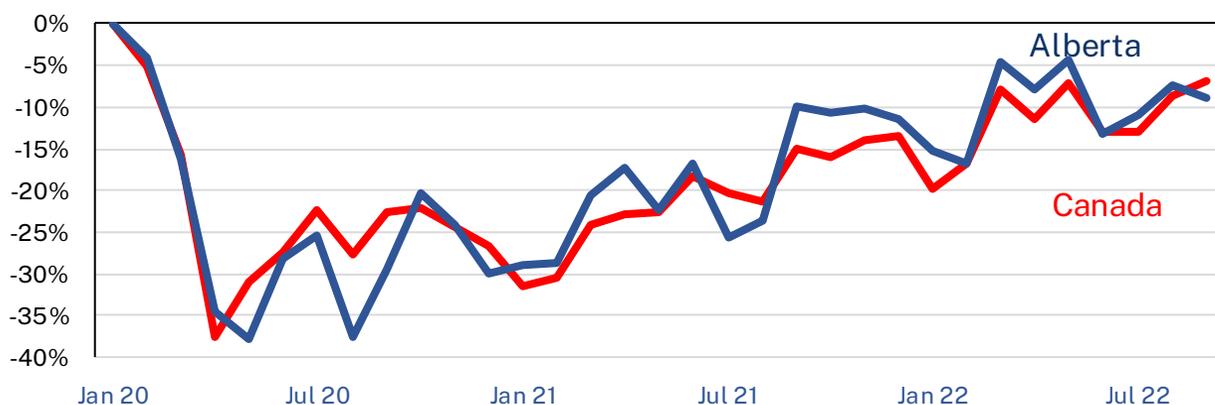
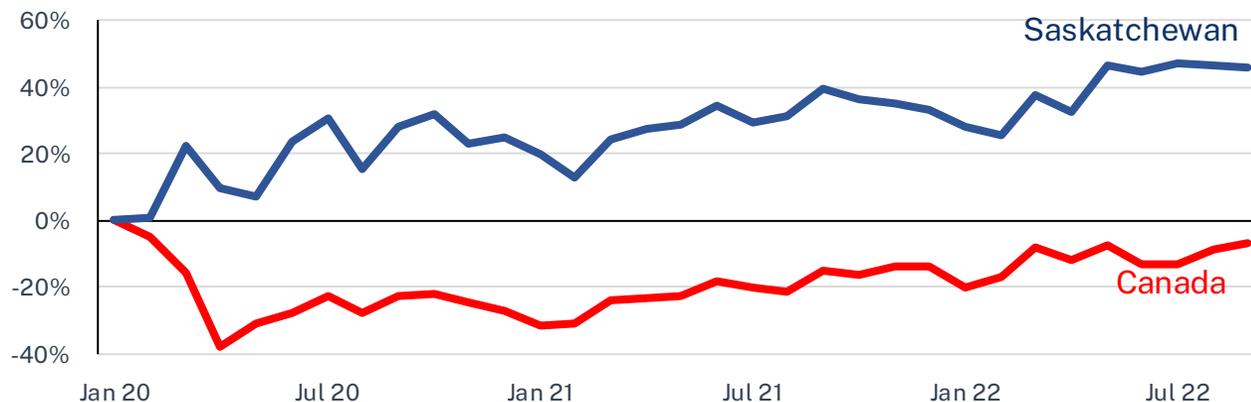
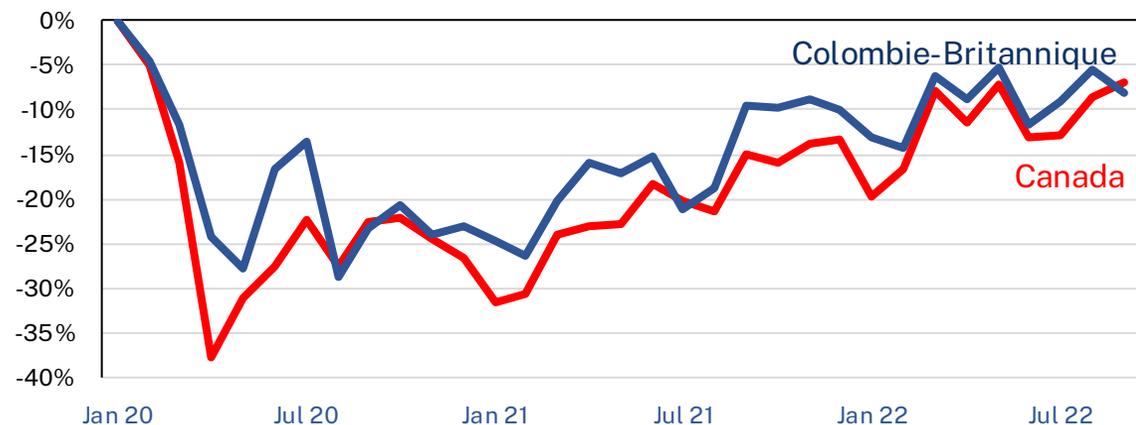
(Source : Calculs du LDE à partir des données d'Environics Analytics.)



Changements spécifiques en matière de mobilité, Ouest canadien

Mobilité professionnelle, provinces et territoires

% de changement par rapport à la période pré-pandémie

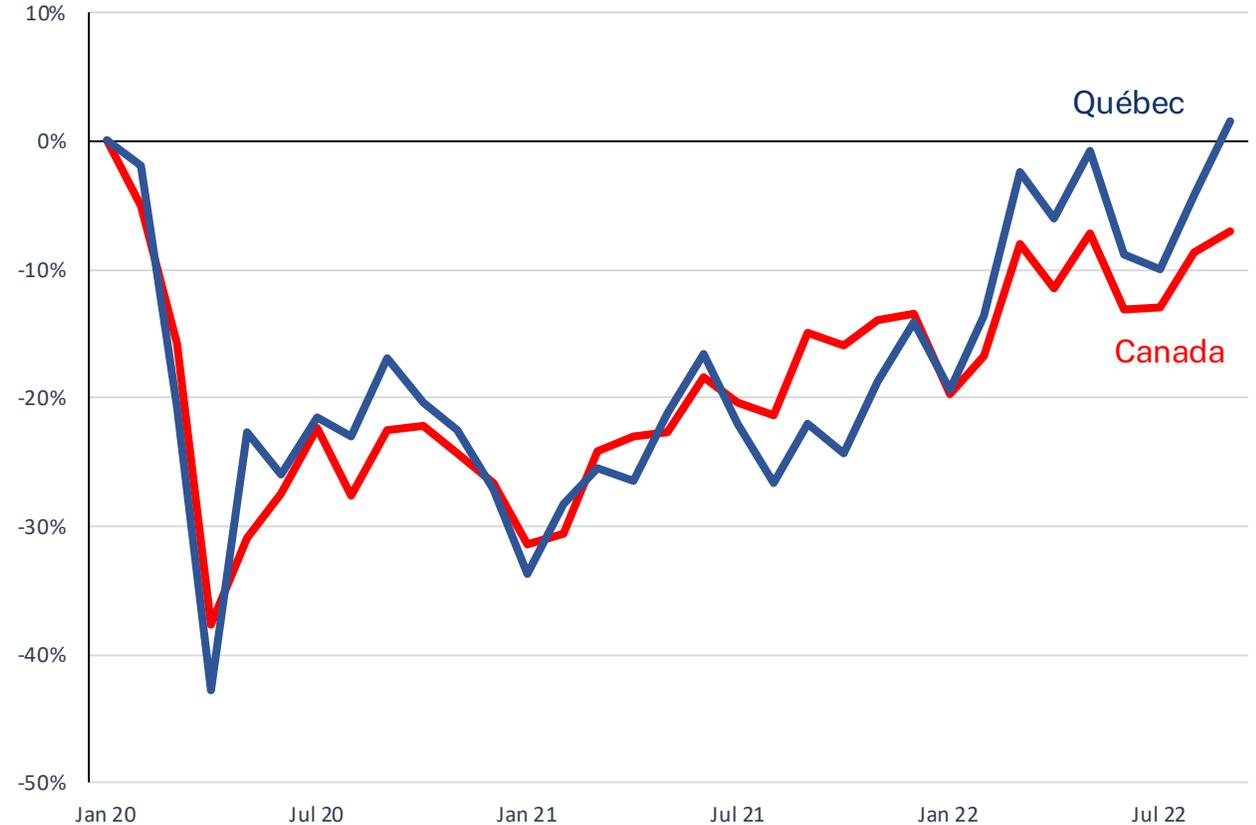
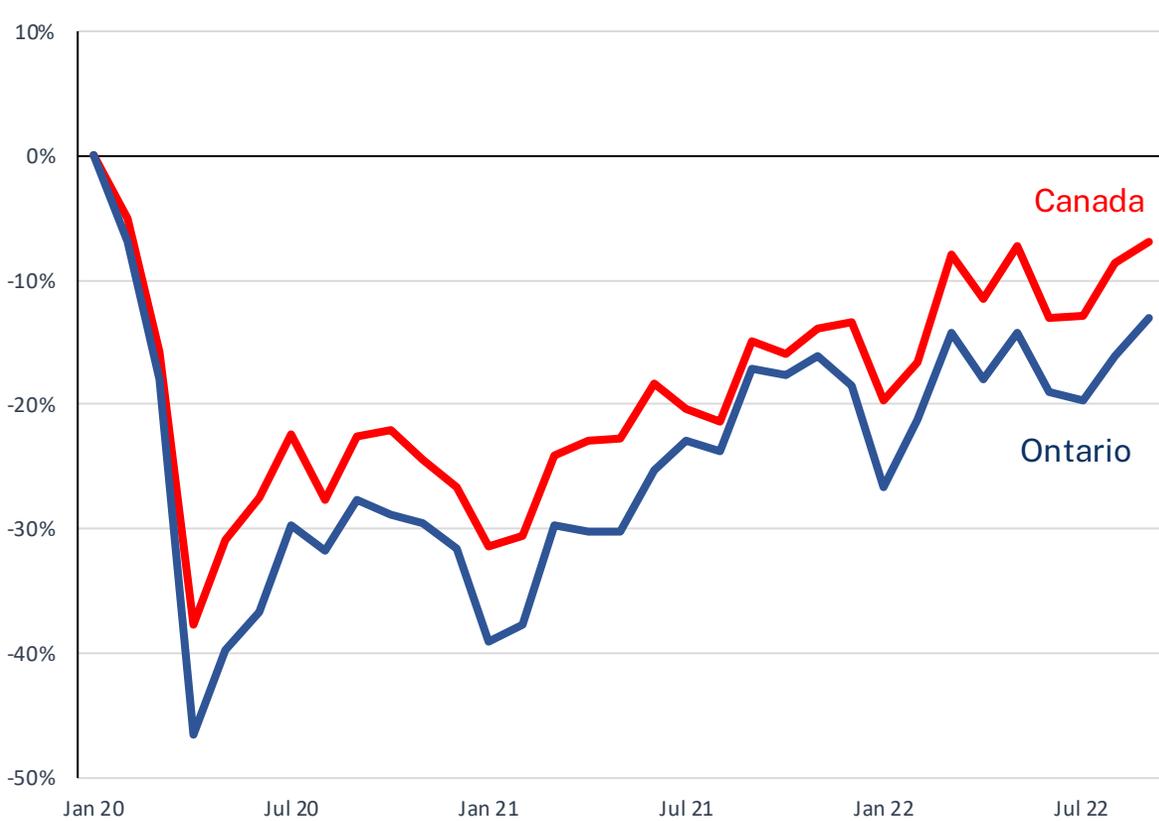


(Source : Calculs du LDE à partir des données d'Environics Analytics.)



Changements spécifiques en matière de mobilité, provinces du Centre

Mobilité professionnelle, provinces et territoires % de changement par rapport à la période prépandémie



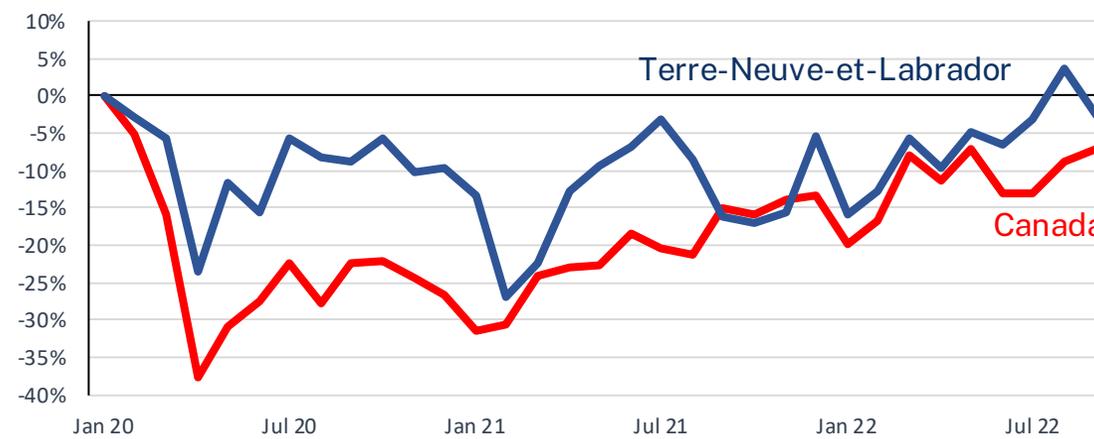
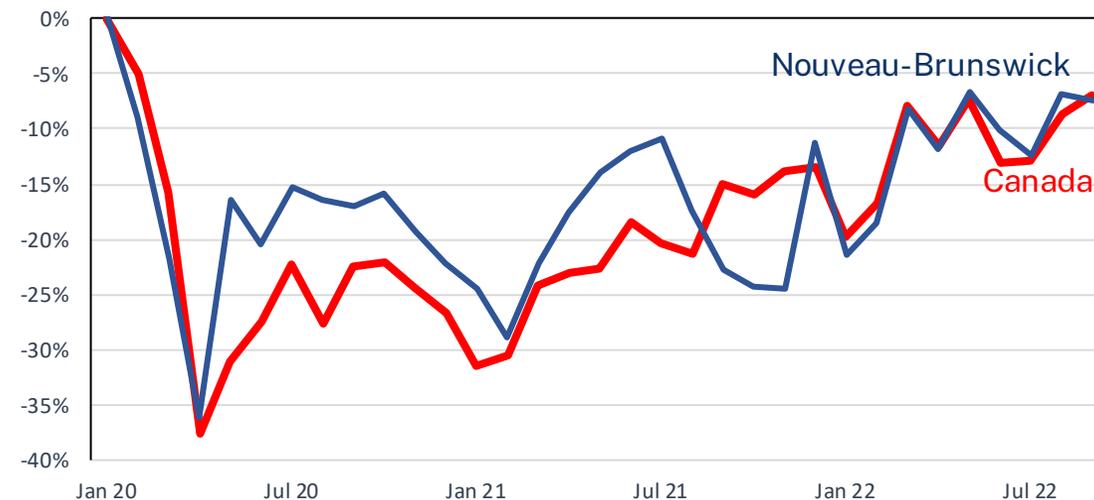
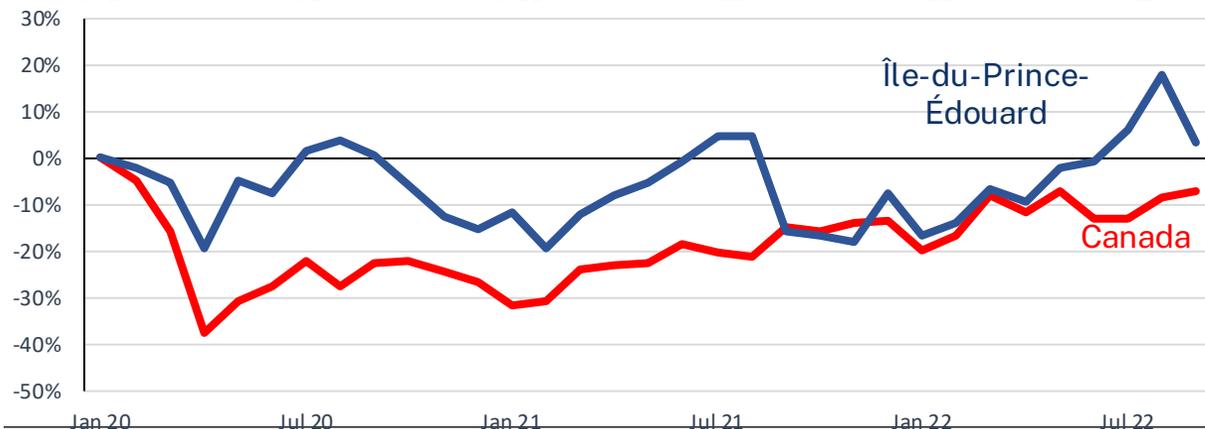
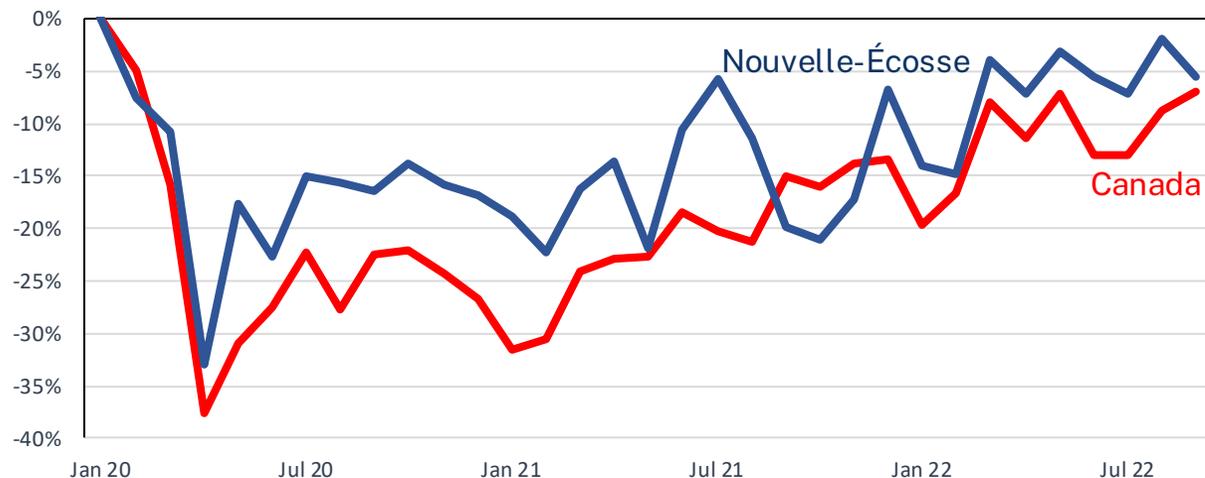
(Source : Calculs du LDE à partir des données d'Environics Analytics.)



Changements spécifiques en matière de mobilité, Canada atlantique

Mobilité professionnelle, provinces et territoires

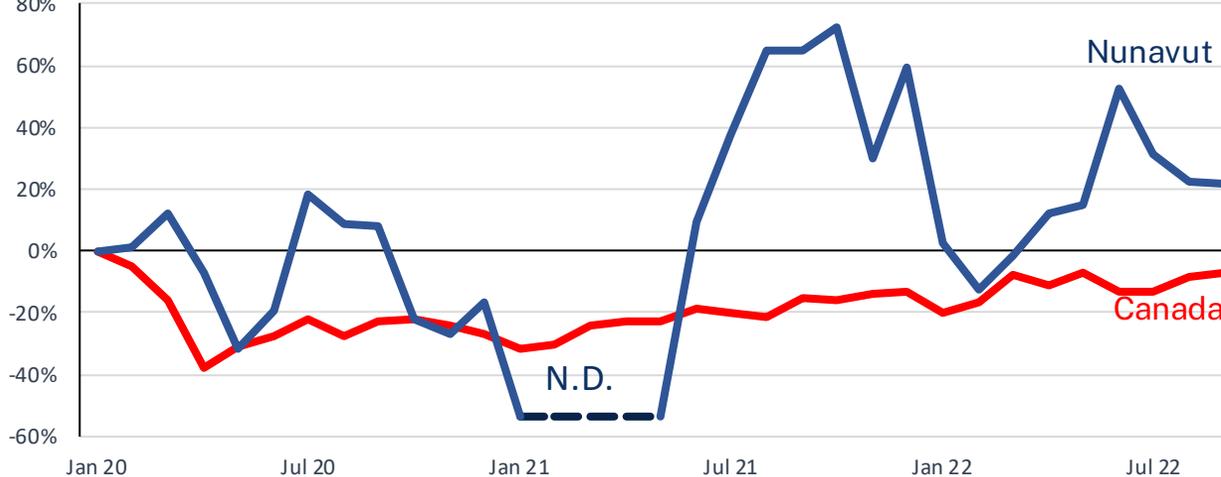
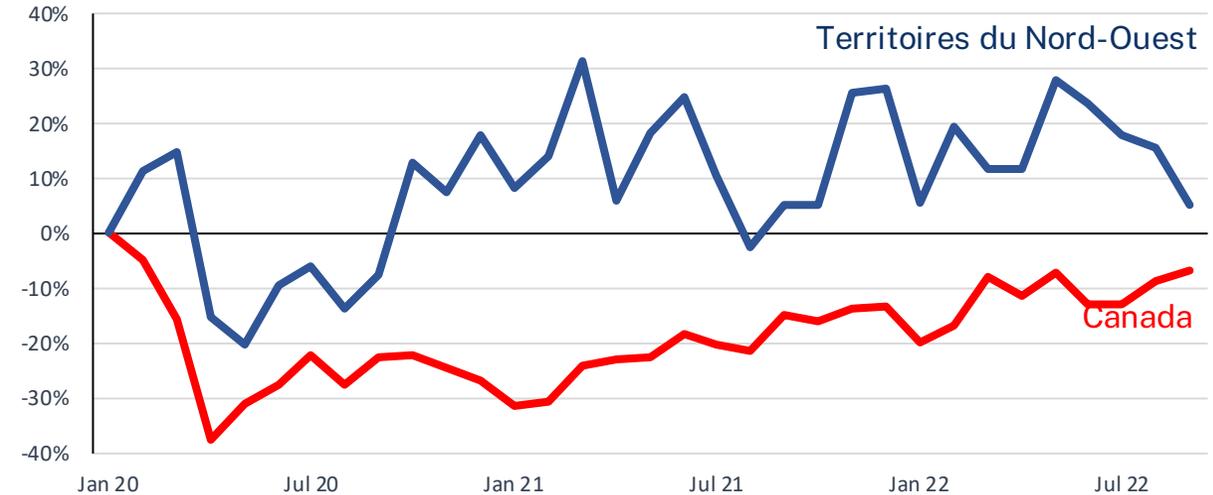
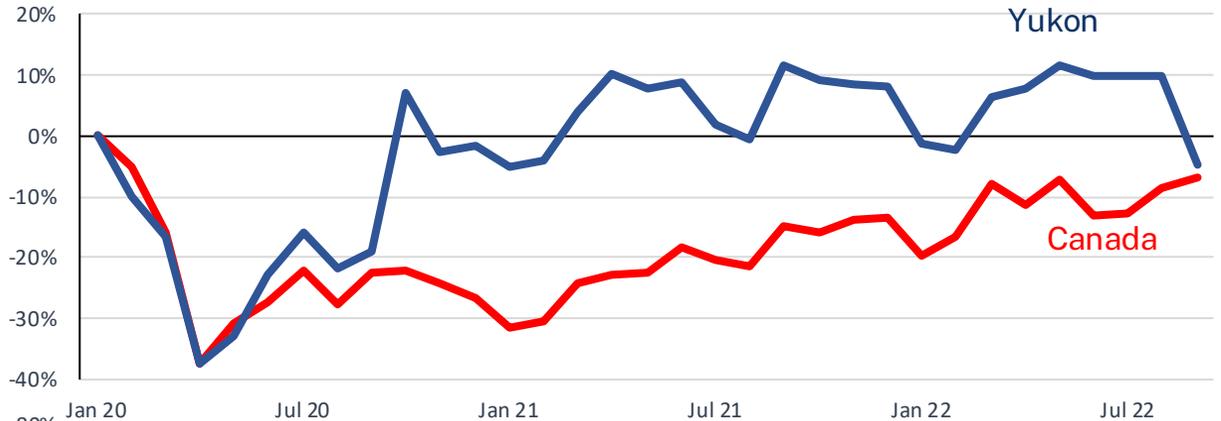
% de changement par rapport à la période prépandémie



(Source : Calculs du LDE à partir des données d'Environics Analytics.)

Changements spécifiques en matière de mobilité, Territoires

Mobilité professionnelle, provinces et territoires % de changement par rapport à la période prépandémie



Remarque : N.D. = Non disponible.

Source : Calculs du LDE à partir des données d'Environics Analytics.

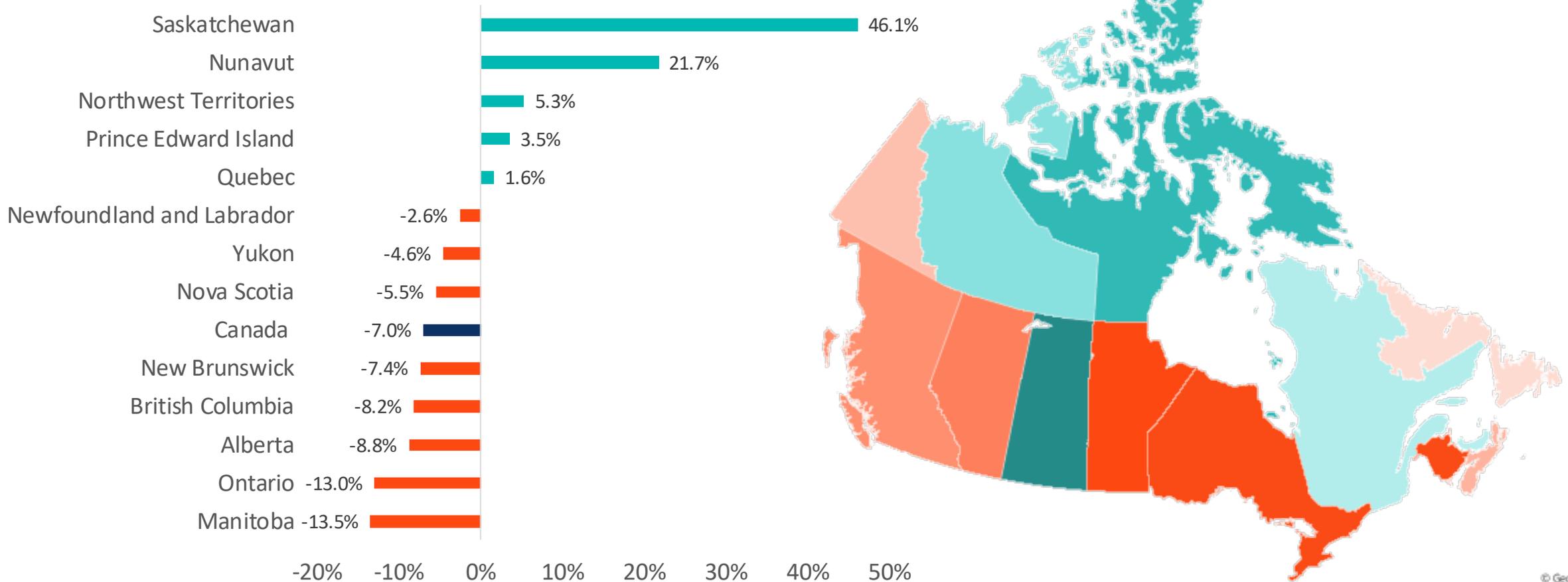


Classement de la mobilité

Évolution de la mobilité depuis le début de la pandémie

Mobilité professionnelle, Canada, provinces et territoires

% de changement entre septembre 2022 et janvier 2020



(Source : Calculs du LDE à partir des données d'Environics Analytics.)

Classements des provinces et territoires

Mobilité professionnelle, provinces et territoires

% de changement entre septembre 2022 et janvier 2020

RANK	PROVINCE/TERRITORY	% CHANGE
1	Saskatchewan	46.1%
2	Nunavut	21.7%
3	Northwest Territories	5.3%
4	Prince Edward Island	3.5%
5	Quebec	1.6%
6	Newfoundland and Labrador	-2.6%
7	Yukon	-4.6%
8	Nova Scotia	-5.5%
9	New Brunswick	-7.4%
10	British Columbia	-8.2%
11	Alberta	-8.8%
12	Ontario	-13.0%
13	Manitoba	-13.5%
	Canada	-7.0%



■ Récupéré
■ Non récupéré

5 des 13 provinces et territoires (38,5 %) ont connu une mobilité accrue par rapport à janvier 2020.

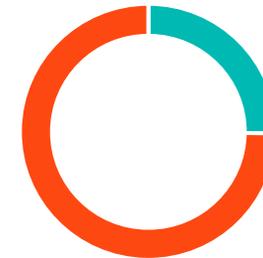


Classements des centres-villes

Mobilité professionnelle, centres-villes

% de changement entre septembre 2022 et janvier 2020

RANK	DOWNTOWNS	% CHANGE	RANK	DOWNTOWNS	% CHANGE
1	Regina, SK	92.1%	30	Victoria, BC	-17.0%
2	Saskatoon, SK	78.1%	31	Saint John, NB	-18.0%
3	Chilliwack, BC	60.7%	32	Belleville, ON	-18.4%
4	Brantford, ON	38.5%	33	Kamloops, BC	-18.8%
5	Barrie, ON	29.0%	34	Kelowna, BC	-21.4%
6	Trois-Rivières, QC	28.7%	35	Hamilton, ON	-22.0%
7	Kingston, ON	27.5%	36	Oakville, ON	-25.4%
8	Brampton, ON	27.4%	37	Vaughan, ON	-25.7%
9	Sherbrooke, QC	13.7%	38 Québec City, QC	-27.7%	
10	Surrey, BC	4.8%	39	Moncton, NB	-28.4%
11	London, ON	2.8%	40	Thunder Bay, ON	-31.3%
12	Burlington, ON	1.3%	41	Longueuil, QC	-32.0%
13	Cambridge, ON	0.8%	42	Sudbury, ON	-32.7%
14	Abbotsford, BC	0.3%	43	Mississauga, ON	-33.0%
15	Richmond, BC	-1.0%	44 St. John's, NF	-33.3%	
16	Nanaimo, BC	-1.4%	45	Peterborough, ON	-34.7%
17	Montréal, QC	-3.5%	46	Markham, ON	-39.9%
18	Windsor, ON	-4.3%	47 Calgary, AB	-41.6%	
19	Oshawa, ON	-4.7%	48	Edmonton, AB	-43.8%
20 Halifax, NS	-6.3%	49 Ottawa, ON	-45.1%		
21	Richmond Hill, ON	-7.6%	50 Toronto, ON	-46.3%	
22 Fredericton, NB	-9.5%	51	Waterloo, ON	-47.3%	
23	Laval, QC	-10.7%	52	Vancouver, ON	-47.6%
24 Winnipeg, MB	-10.8%	53	Kitchener, ON	-48.8%	
25	Saguenay, QC	-11.9%	54	Burnaby, BC	-62.6%
26	Guelph, ON	-12.1%	55	Gatineau, QC	-74.7%
27	Red Deer, AB	-13.4%			
28	Lethbridge, AB	-13.6%			
29	St. Catharines, ON	-16.0%			



■ Récupéré
 ■ Non récupéré

14 des 55 centres-villes (25,5 %) ont connu une mobilité accrue par rapport à janvier 2020



Changements dans la mobilité des RMR au Canada atlantique et au Québec

Mobilité professionnelle, régions métropolitaines de recensement

% de changement entre septembre 2022 et janvier 2020

Canada atlantique

RANK	CMAS	% CHANGE
10	Bay Roberts, NL	41.1%
22	Kentville, NS	19.3%
33	Gander, NL	8.6%
48	St. John's, NL	1.1%
61	Charlottetown, PEI	-2.8%
67	Fredericton, NB	-4.6%
70	Saint John, NB	-5.3%
71	Grand Falls-Windsor, NL	-5.4%
94	Corner Brook, NL	-8.8%
96	Halifax, NS	-10.1%
104	Cape Breton, NS	-11.3%
108	Truro, NS	-12.0%
109	Moncton, NB	-12.2%
118	Summerside, PEI	-13.8%
119	Campbellton (NB/QC)	-14.0%
123	Miramichi, NB	-16.5%
130	Bathurst, NB	-20.4%
134	New Glasgow, NS	-21.8%
137	Edmundston, NB	-22.4%

Québec

RANK	CMAS	% CHANGE
12	Rimouski, QC	29.6%
13	Dolbeau-Mistassini, QC	29.2%
24	Lachute, QC	17.3%
25	Sorel-Tracy, QC	16.3%
27	Saint-Georges, QC	14.7%
31	Sainte-Marie, QC	9.0%
37	Cowansville, QC	7.1%
41	Montréal, QC	4.5%
42	Matane, QC	4.1%
46	Shawinigan, QC	3.1%
49	Sherbrooke, QC	0.3%
54	Saguenay, QC	-1.1%
55	Thetford Mines, QC	-1.3%
63	Drummondville, QC	-3.7%
75	Trois-Rivières, QC	-5.9%
76	Baie-Comeau, QC	-5.9%
83	Rouyn-Noranda, QC	-7.1%
85	Rivière-du-Loup, QC	-7.2%
89	Sept-Îles, QC	-8.6%
90	Victoriaville, QC	-8.6%
91	Québec City, QC	-8.7%
92	Joliette, QC	-8.7%
93	Salaberry-de-Valleyfield, QC	-8.8%
100	Val-d'Or, QC	-10.8%
101	Alma, QC	-10.8%
113	Granby, QC	-12.8%
132	Saint-Hyacinthe, QC	-21.2%



■ Récupéré ■ Non récupéré

49 des 153 RMR (32 %) ont connu une mobilité accrue par rapport à janvier 2020

Changements dans la mobilité des RMR en Ontario

Mobilité professionnelle, régions métropolitaines de recensement

% de changement entre septembre 2022 et janvier 2020

RANK	CMAS	% CHANGE	RANK	CMAS	% CHANGE
6	Wasaga Beach, ON	66.9%	82	Tillsonburg, ON	-6.9%
11	Kawartha Lakes, ON	32.3%	86	Sudbury, ON	-7.3%
16	Elliot Lake, ON	24.3%	87	Cornwall, ON	-8.1%
19	Arnprior, ON	21.7%	95	Centre Wellington, ON	-9.9%
32	Kingston, ON	8.8%	99	Owen Sound, ON	-10.6%
35	Guelph, ON	7.8%	102	Belleville, ON	-10.9%
36	Thunder Bay, ON	7.6%	106	Petawawa, ON	-11.6%
39	Carleton Place, ON	7.0%	112	Hawkesbury (ON/QC)	-12.7%
40	Cobourg, ON	4.5%	114	Hamilton, ON	-13.2%
43	Barrie, ON	3.8%	116	Port Hope, ON	-13.4%
44	Kitchener - Cambridge - Waterloo, ON	3.8%	124	Stratford, ON	-16.6%
50	Brantford, ON	-0.1%	125	Ottawa - Gatineau (ON/QC)	-17.4%
52	Sarnia, ON	-1.1%	131	Chatham-Kent, ON	-20.6%
53	Oshawa, ON	-1.1%	133	Toronto, ON	-21.7%
57	Peterborough, ON	-1.4%	136	Woodstock, ON	-22.2%
59	North Bay, ON	-1.9%	138	Timmins, ON	-22.4%
65	Windsor, ON	-4.1%	139	Brockville, ON	-23.1%
68	Pembroke, ON	-4.6%	140	Norfolk, ON	-23.6%
69	Orillia, ON	-5.2%	142	Midland, ON	-27.5%
73	London, ON	-5.6%	144	Ingersoll, ON	-29.0%
78	Leamington, ON	-6.3%	150	Collingwood, ON	-42.1%
79	Sault Ste. Marie, ON	-6.3%	152	Kenora, ON	-50.2%
81	St. Catharines - Niagara, ON	-6.8%			



Changements dans la mobilité des RMR de l'Ouest canadien et des territoires

Mobilité professionnelle, régions métropolitaines de recensement

% de changement entre septembre 2022 et janvier 2020

Manitoba et Saskatchewan

RANK	CMAS	% CHANGE
1	Moose Jaw, SK	103.10%
2	Regina, SK	79.60%
3	Prince Albert, SK	76.30%
7	Saskatoon, SK	55.70%
8	Swift Current, SK	53.10%
9	North Battleford, SK	42.80%
14	Estevan, SK	28.70%
15	Yorkton, SK	25.20%
20	Steinbach, MB	21.40%
51	Weyburn, SK	-0.20%
122	Winnipeg, MB	-15.60%
143	Brandon, MB	-29.00%
147	Winkler, MB	-37.00%
151	Portage la Prairie, MB	-42.40%
153	Thompson, MB	-87.60%

Alberta

RANK	CMAS	% CHANGE
4	Camrose, AB	69.50%
17	Okotoks, AB	23.80%
21	Wetaskiwin, AB	19.50%
23	Canmore, AB	18.50%
47	Strathmore, AB	2.10%
56	Sylvan Lake, AB	-1.30%
60	Wood Buffalo, AB	-2.30%
74	Lethbridge, AB	-5.80%
84	Medicine Hat, AB	-7.10%
97	Edmonton, AB	-10.20%
110	Calgary, AB	-12.30%
111	Grande Prairie, AB	-12.60%
117	Brooks, AB	-13.60%
120	Red Deer, AB	-14.30%
128	High River, AB	-19.10%
129	Lloydminster (SK/AB)	-19.50%
145	Lacombe, AB	-33.60%
148	Cold Lake, AB	-38.40%

Colombie-Britannique

RANK	CMAS	% CHANGE
18	Parksville, BC	22.40%
26	Quesnel, BC	14.90%
28	Nelson, BC	12.80%
29	Chilliwack, BC	11.20%
30	Abbotsford - Mission, BC	9.00%
34	Terrace, BC	7.80%
38	Cranbrook, BC	7.10%
45	Fort St. John, BC	3.40%
58	Dawson Creek, BC	-1.90%
62	Prince George, BC	-3.10%
64	Victoria, BC	-3.80%
66	Powell River, BC	-4.30%
77	Salmon Arm, BC	-6.10%
80	Campbell River, BC	-6.40%
98	Kamloops, BC	-10.60%
103	Courtenay, BC	-11.20%
105	Vancouver, BC	-11.40%
107	Duncan, BC	-12.00%
115	Vernon, BC	-13.30%
121	Port Alberni, BC	-15.30%
126	Nanaimo, BC	-17.40%
127	Kelowna, BC	-17.70%
135	Penticton, BC	-21.90%
141	Williams Lake, BC	-27.00%
146	Squamish, BC	-34.70%
149	Prince Rupert, BC	-40.80%

Territoires

RANK	CMAS	% CHANGE
5	Iqaluit, NU	68.20%
72	Whitehorse, YT	-5.50%
88	Yellowknife, NT	-8.10%



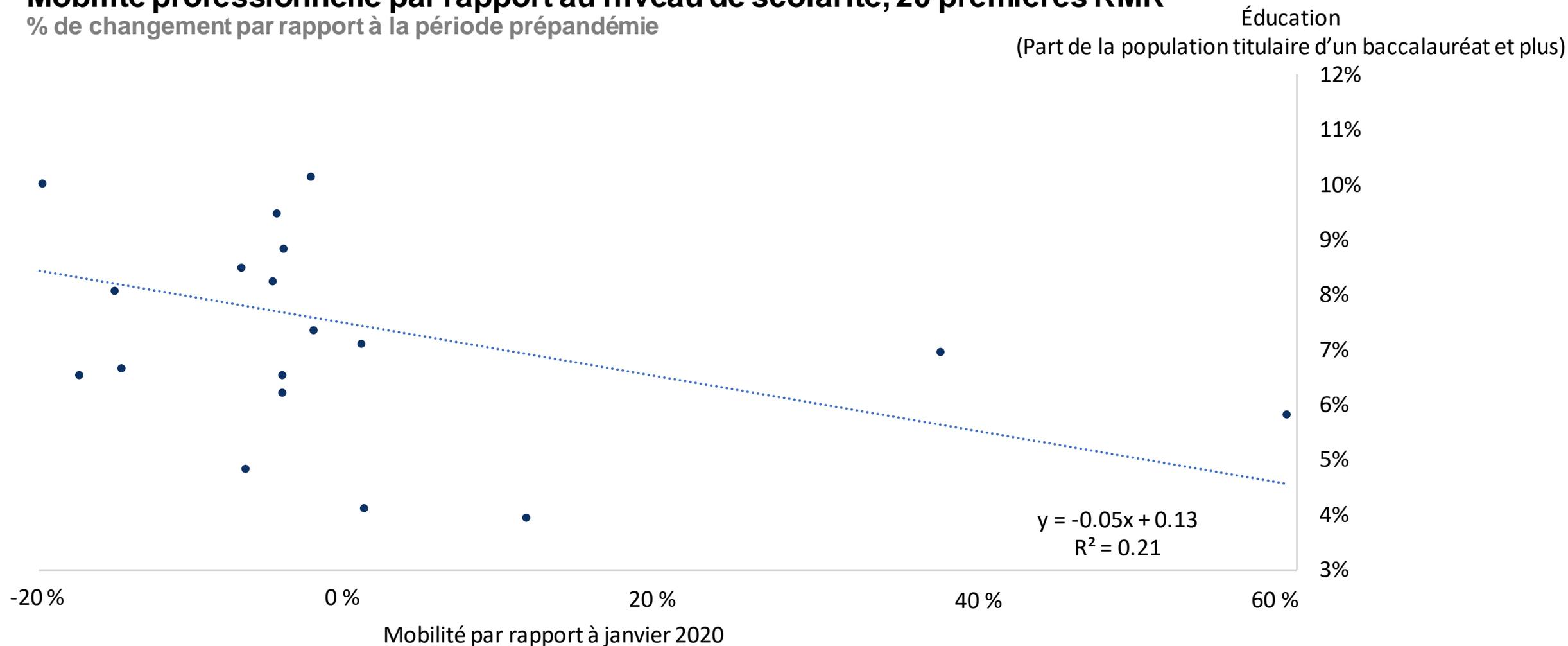
Diagramme de dispersion et analyse de régression



Les villes ayant une proportion plus élevée de diplômés du baccalauréat ont connu une reprise plus lente de la mobilité vers les lieux de travail

Mobilité professionnelle par rapport au niveau de scolarité, 20 premières RMR

% de changement par rapport à la période prépandémie

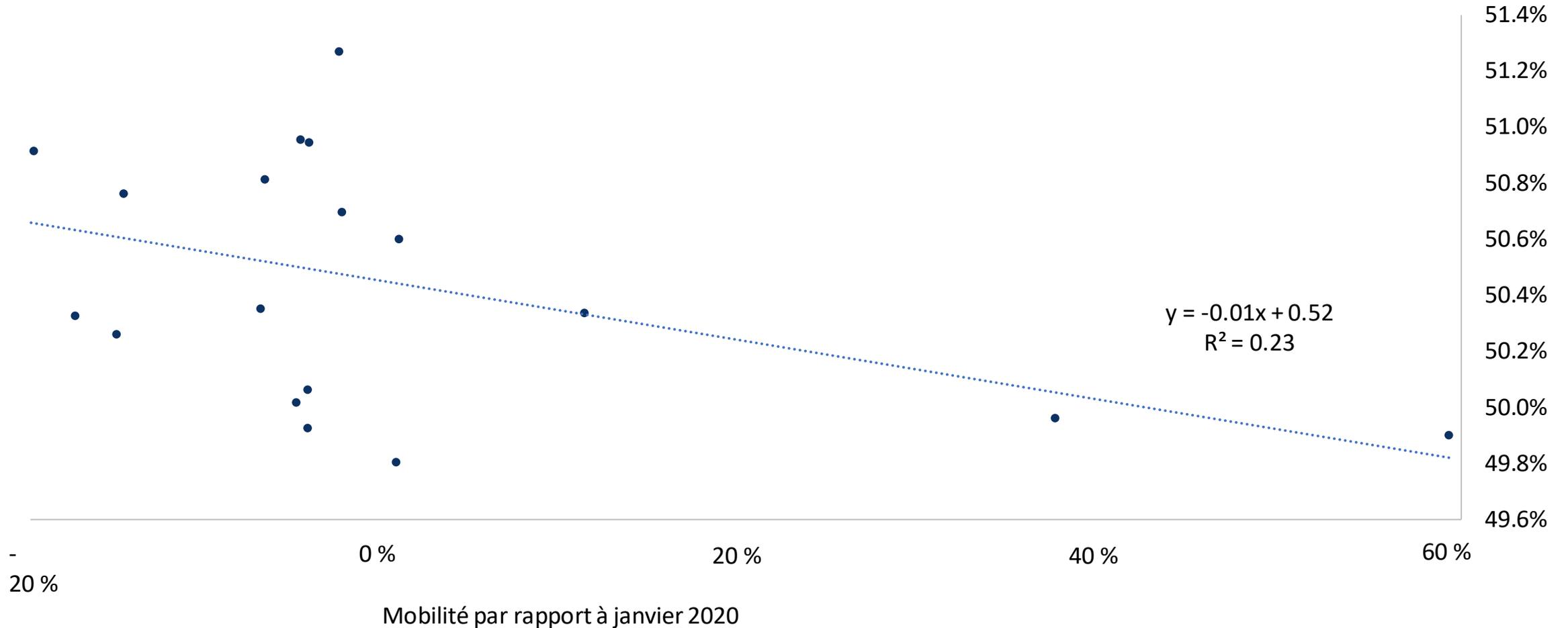




Les villes où la proportion de femmes est plus élevée ont connu une reprise plus lente de la mobilité vers les lieux de travail

Mobilité vers les lieux de travail par rapport à la population féminine, 20 premières RMR
% de changement par rapport à la période prépandémie

Part de femmes de la population adulte



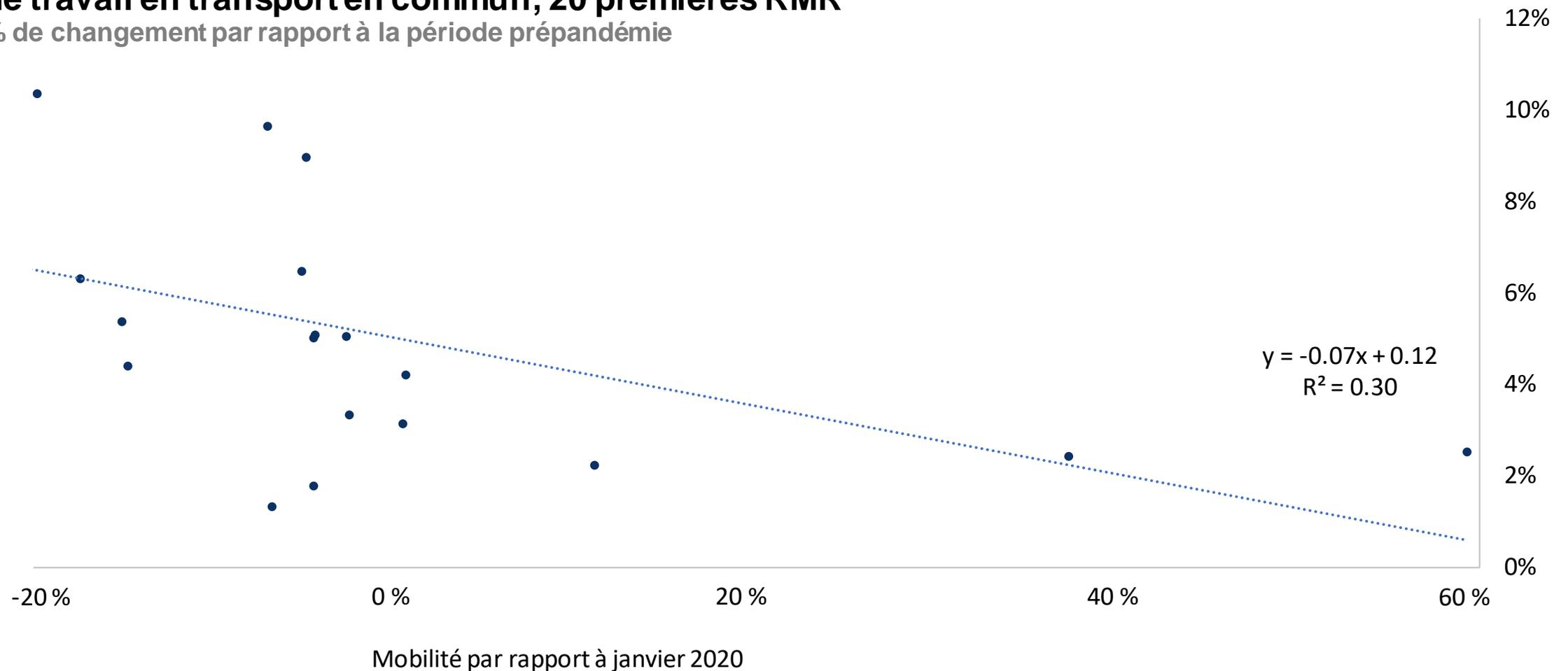


Les villes où plus de gens utilisent davantage le transport en commun pour se rendre au travail ont connu une reprise plus lente de la mobilité

Mobilité vers les lieux de travail par rapport aux déplacements vers le lieu de travail en transport en commun, 20 premières RMR

% de changement par rapport à la période pré-pandémie

Mode de transport pour se rendre au travail
(Transport en commun)

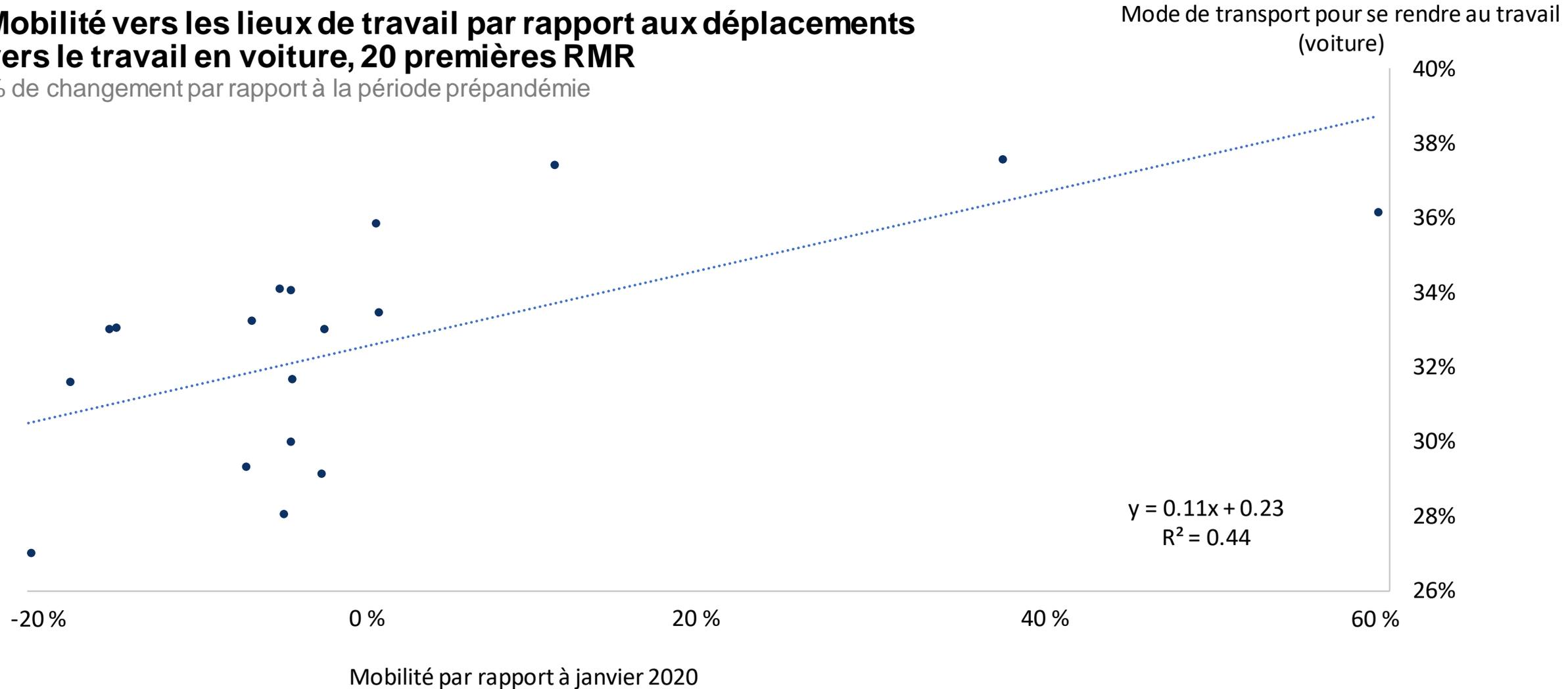




Les villes où les gens utilisent davantage la voiture pour se rendre au travail ont connu une reprise plus rapide de la mobilité

Mobilité vers les lieux de travail par rapport aux déplacements vers le travail en voiture, 20 premières RMR

% de changement par rapport à la période prépandémie

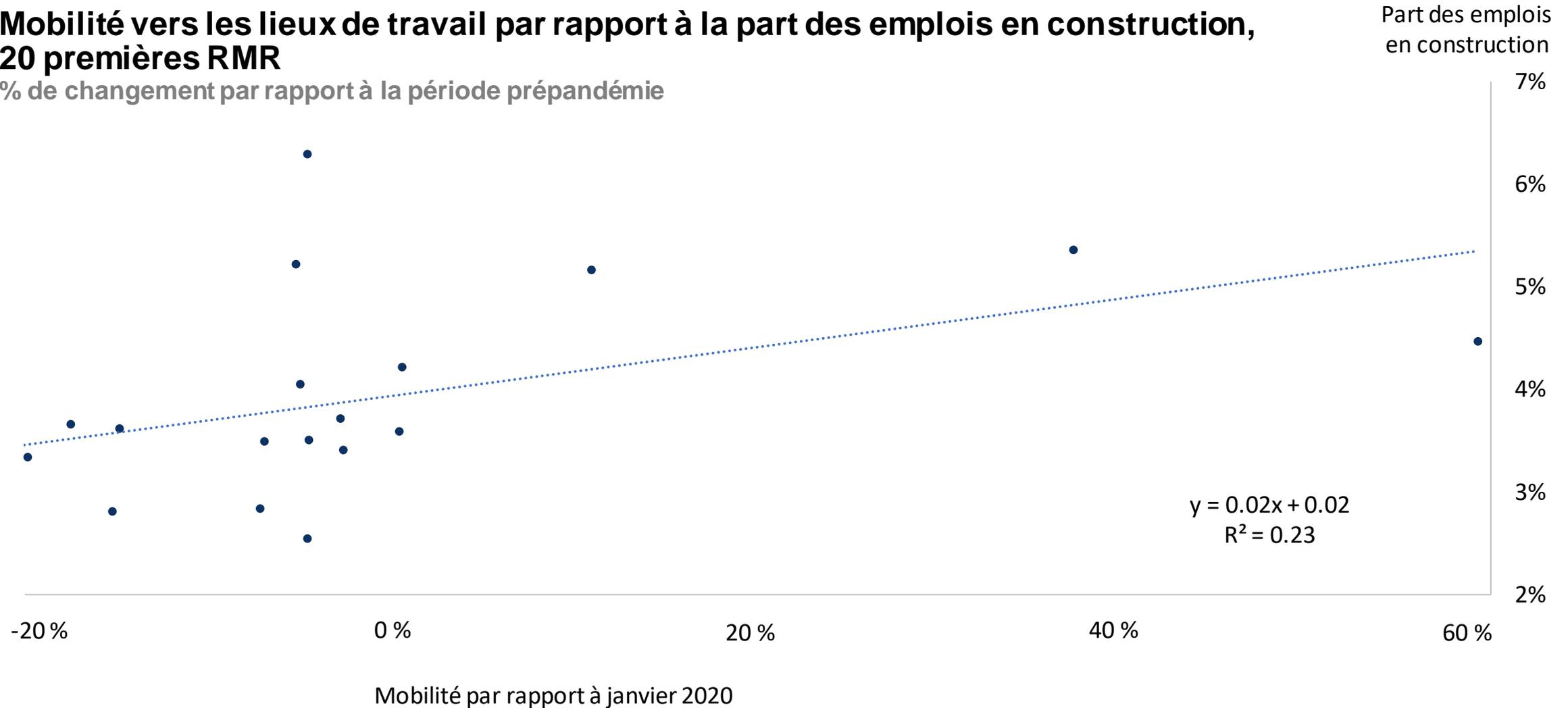




Les villes où la part des travailleurs de la construction est la plus élevée ont connu une reprise plus rapide de la mobilité vers les lieux de travail

Mobilité vers les lieux de travail par rapport à la part des emplois en construction, 20 premières RMR

% de changement par rapport à la période prépandémie



○ Résultats de la régression, premiers confinements

$Mobilité_i = \beta_1 * X_i + e_i$ Où = coefficients de régression; X_i = variables de contrôle; e_i = termes d'erreur

Variable dépendante : Variation en pourcentage de la mobilité professionnelle, janvier 2020 à avril 2020 (premier confinement)

Variabiles de contrôle	Modèle 1	Modèle 2	Modèle 3	Modèle 4	Modèle 5
Baccalauréat ou diplôme supérieur	-1,098*** (0,0627)	-0,983*** (0,0666)	-0,777*** (0,0841)	-0,632*** (0,136)	-0,593*** (0,116)
Marié		1,196*** (0,305)			
Familles avec enfants			-0,533*** (0,102)		
Se rend au travail en voiture				0,463*** (0,122)	
Se rend au travail par transport en commun					-0,522*** (0,104)
Nombre d'observations (au niveau de la RMR)	153	153	153	153	153
R ²	0,880	0,892	0,899	0,891	0,898

*** p<0,01, ** p<0,05, * p<0,10; Erreurs types entre parenthèses.

Remarque : Effets fixes provinciaux. Utilisation de pondérations analytiques pour la population des ménages de 15 ans et plus dans les lieux de travail en janvier 2020. Contrôles exprimés en population ou en parts. Constantes non signalées.

Source : Calculs du LDE à partir des données d'Environics Analytics.

○ Résultats de la régression, données les plus récentes

$Mobilité_i = \beta_1 * X_i + e_i$ Où = coefficients de régression; X_i = variables de contrôle; e_i = termes d'erreur

Variable dépendante : Variation en pourcentage de la mobilité professionnelle, janvier 2020 à septembre 2020

Variables de contrôle	Modèle 1	Modèle 2	Modèle 3	Modèle 4	Modèle 4
Baccalauréat ou diplôme supérieur	-0,427*** (0,104)	-0,401*** (0,152)	-0,374*** (0,108)	-0,0148 (0,234)	-0,202 (0,208)
Familles avec enfants		-0,0437 (0,185)			
Part des femmes dans la population			-2,708* (1,56)		
Se rend au travail en voiture				0,410* (0,209)	
Se rend au travail par transport en commun					-0,233* (0,187)
Nombre d'observations (au niveau de la RMR)	153	153		153	153
R ²	0,652	0,652		0,662	0,656

*** p<0,01, ** p<0,05, * p<0,10; Erreurs types entre parenthèses.

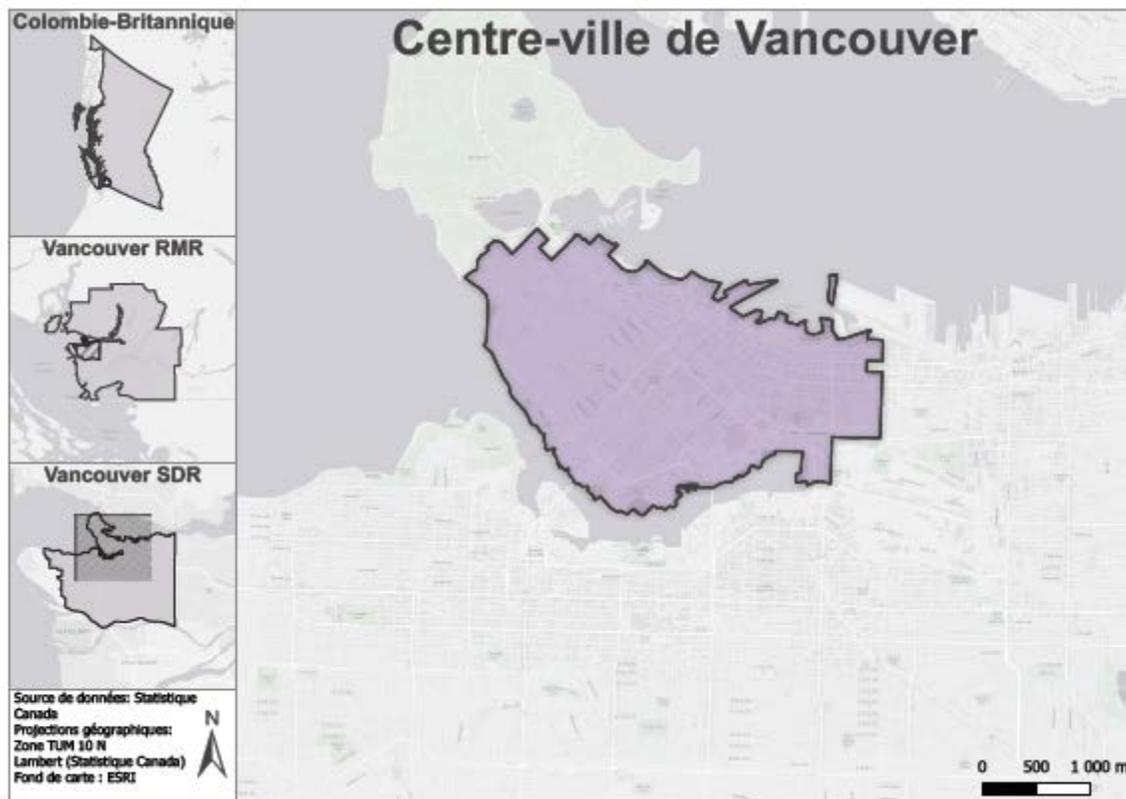
Remarque : Effets fixes provinciaux. Utilisation de pondérations analytiques pour la population des ménages de 15 ans et plus dans les lieux de travail en janvier 2020. Contrôles exprimés en population ou en parts. Constantes non signalées.

Source : Calculs du LDE à partir des données d'Environics Analytics.

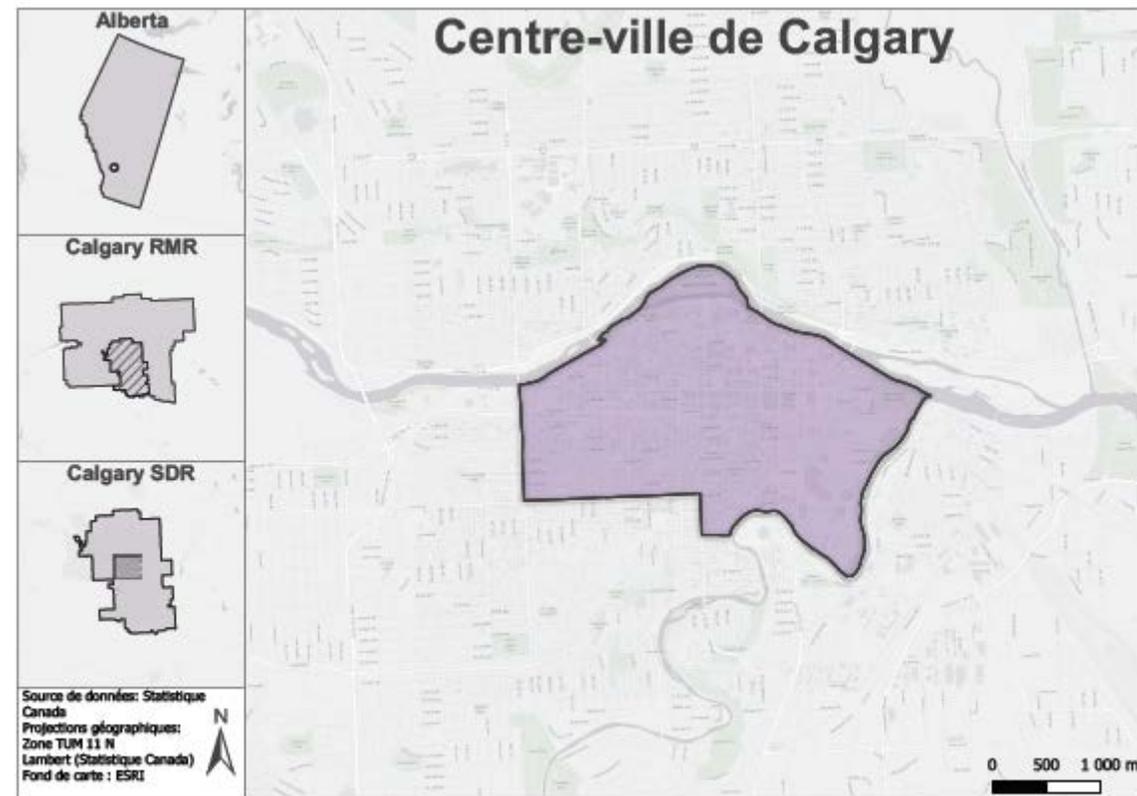


Définir les quartiers des centres-villes du Canada

○ Définir les quartiers des centres-villes, villes sélectionnées



Source : Statistique Canada, Centre de démographie.

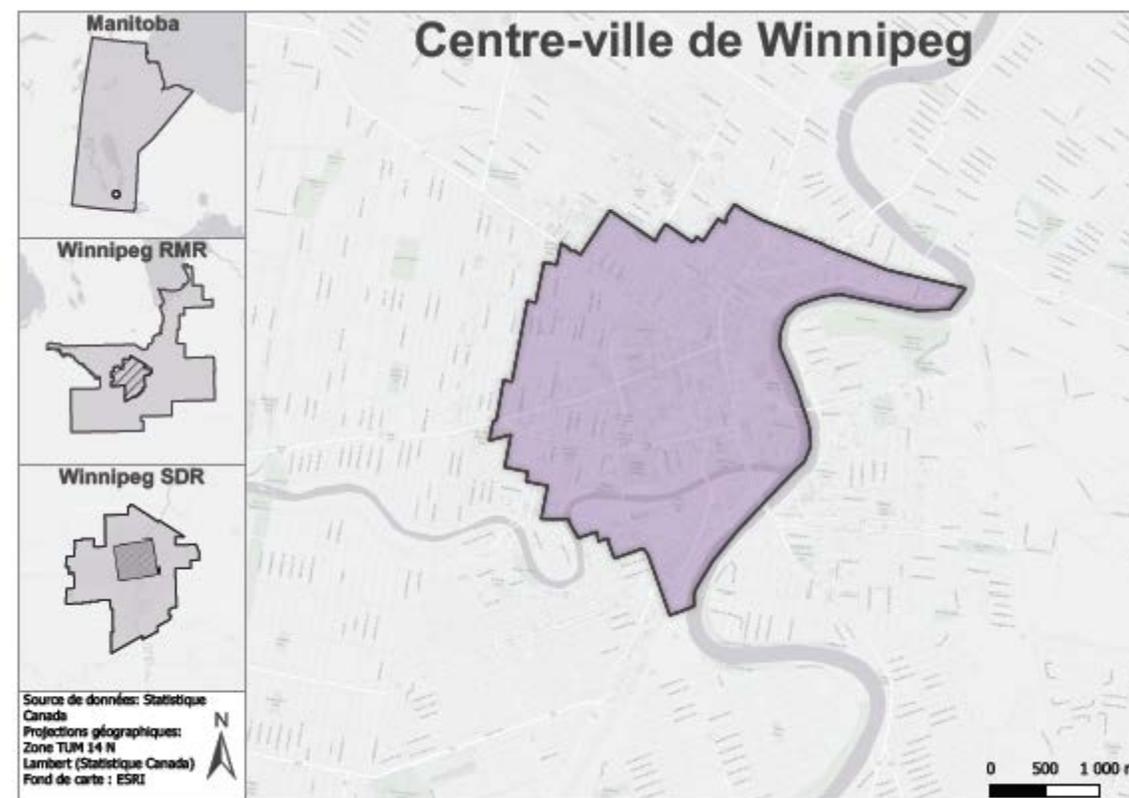


Source : Statistique Canada, Centre de démographie.

○ Définir les quartiers des centres-villes, villes sélectionnées

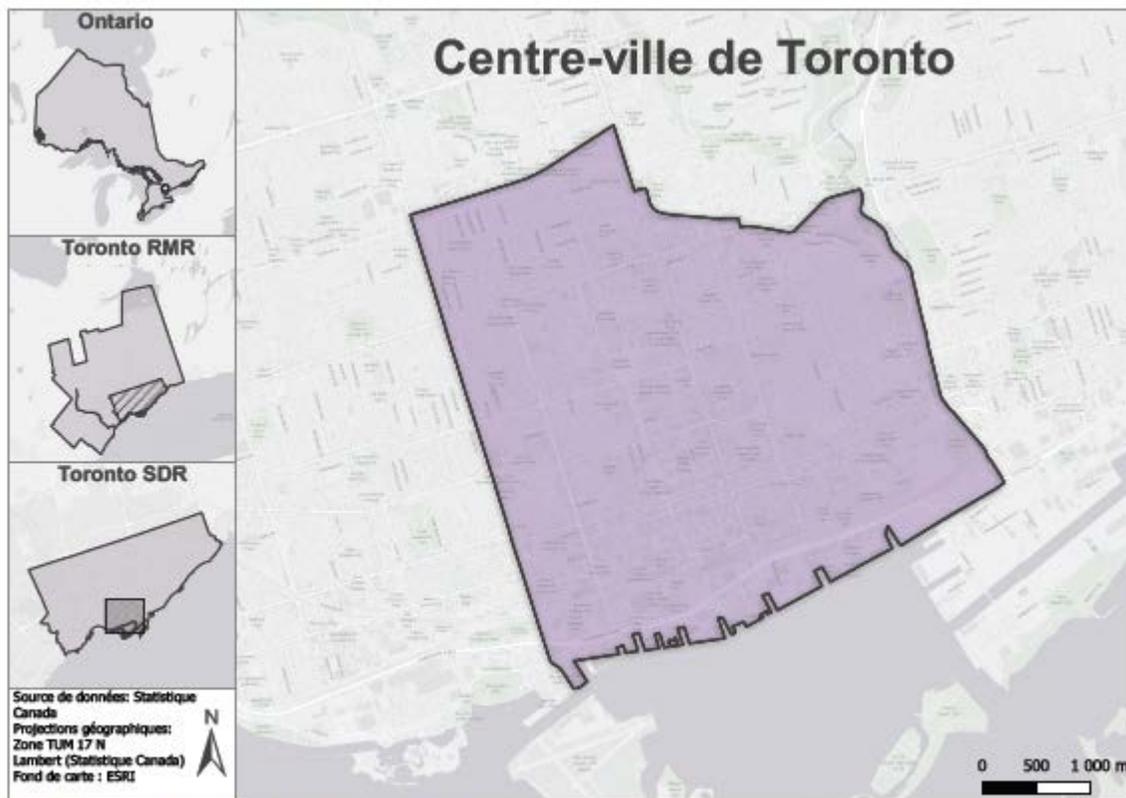


Source : Statistique Canada, Centre de démographie.

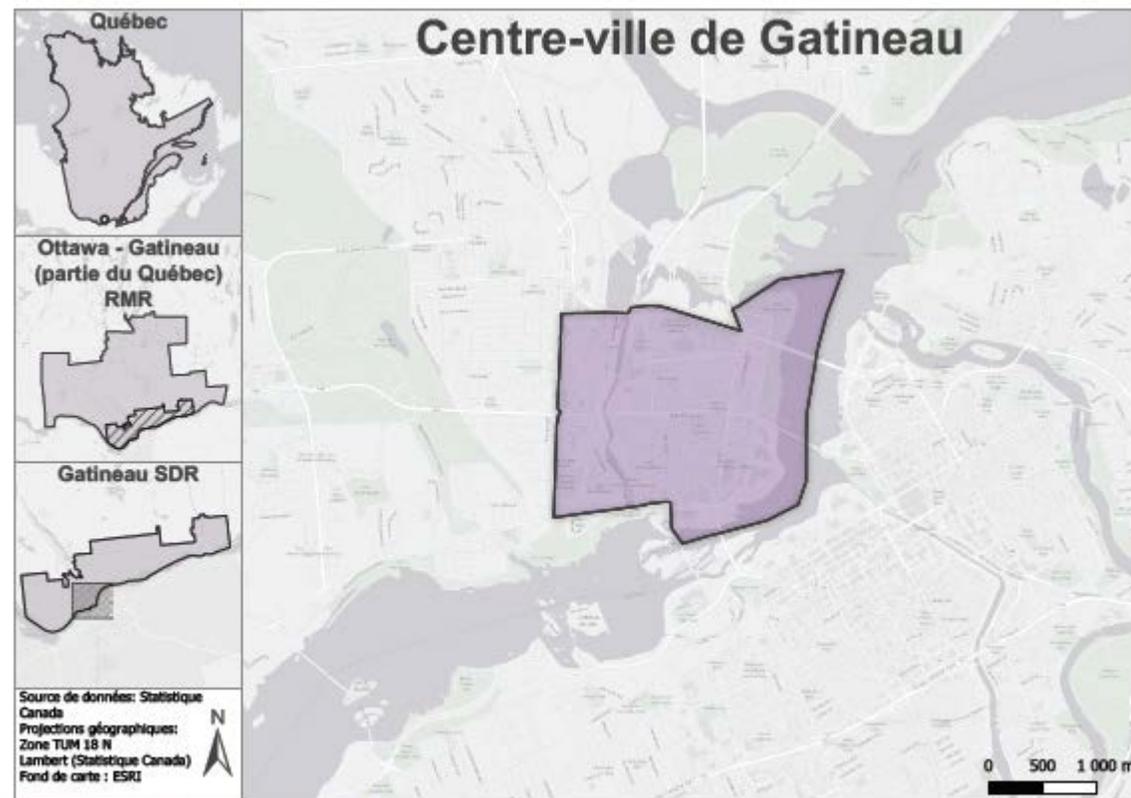


Source : Statistique Canada, Centre de démographie.

○ Définir les quartiers des centres-villes, villes sélectionnées

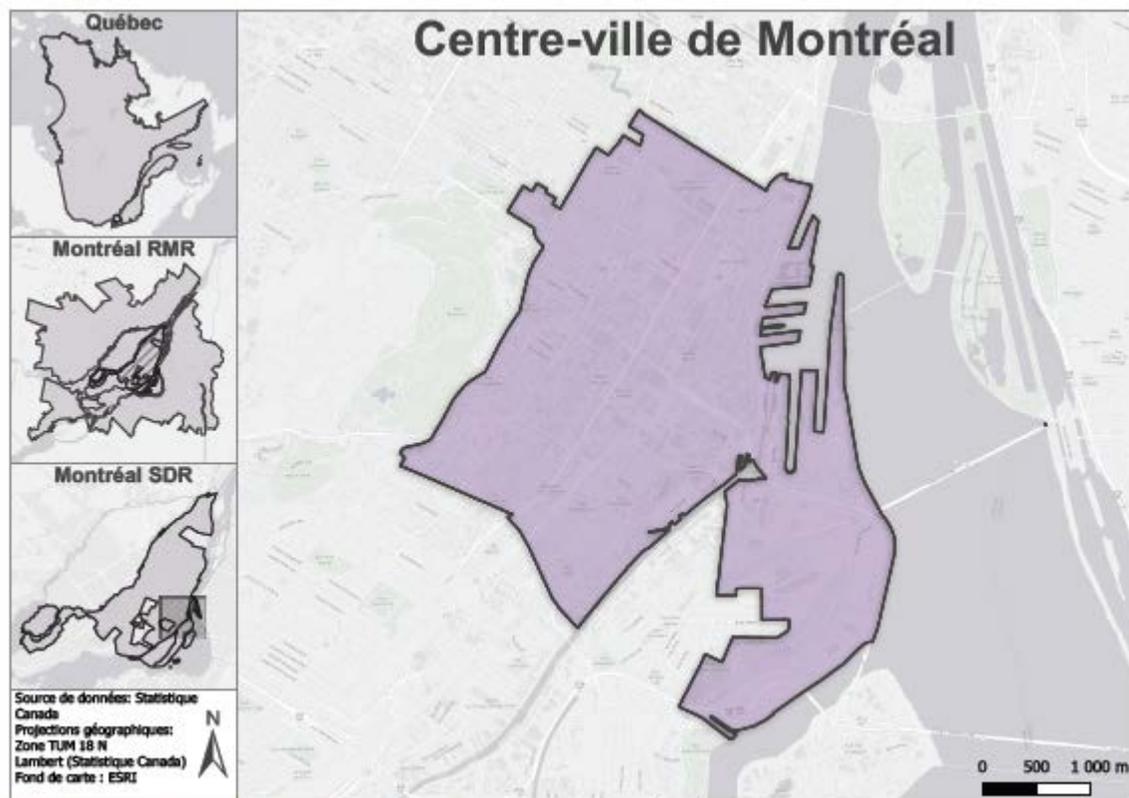


Source : Statistique Canada, Centre de démographie.

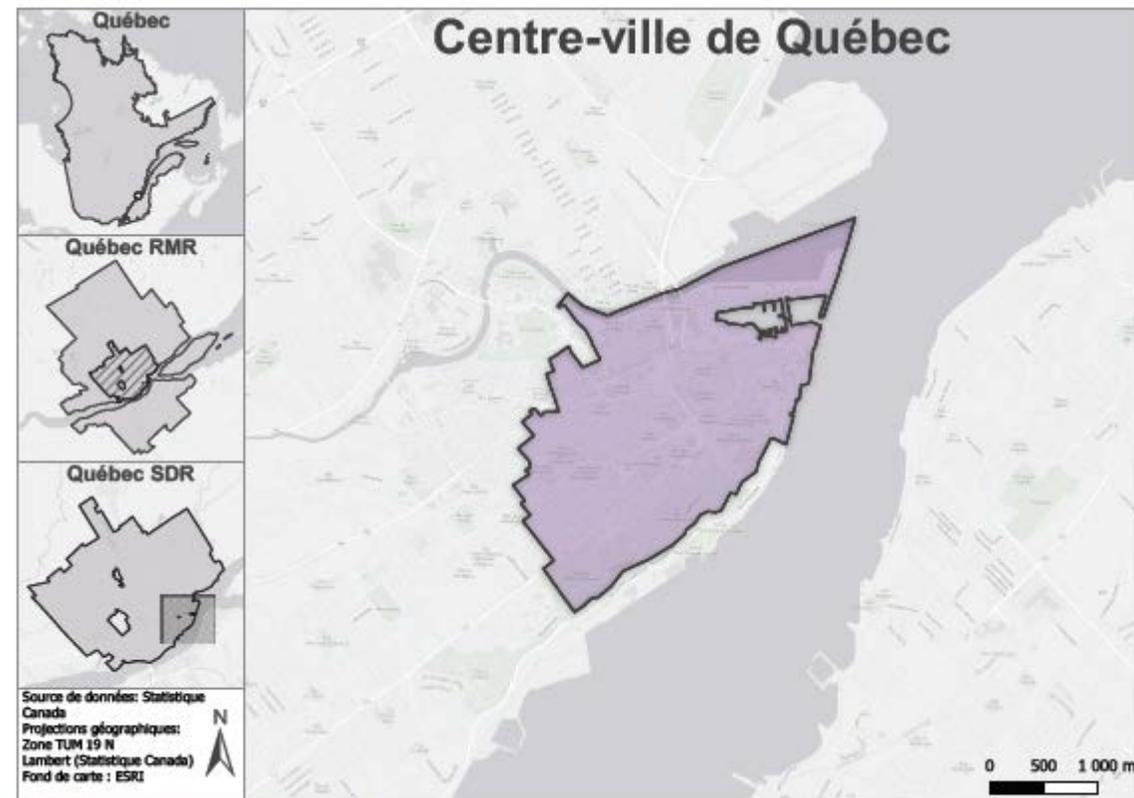


Source : Statistique Canada, Centre de démographie.

○ Définir les quartiers des centres-villes, villes sélectionnées

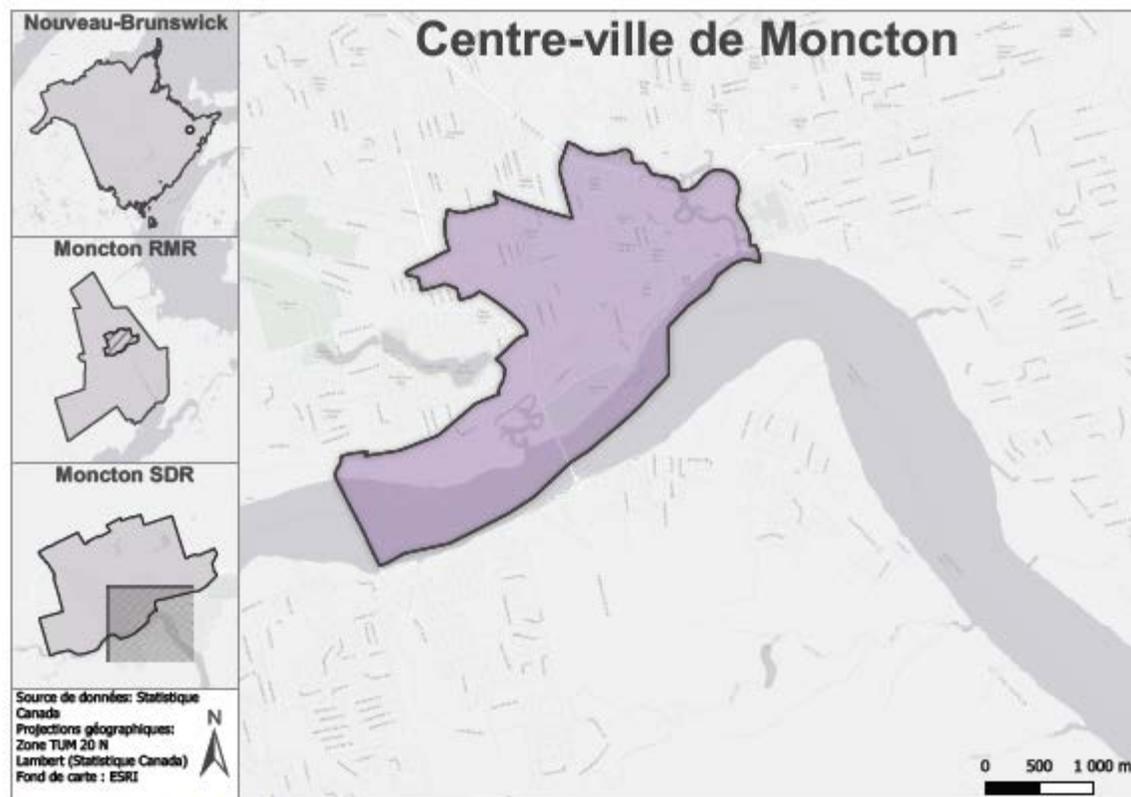


Source : Statistique Canada, Centre de démographie.

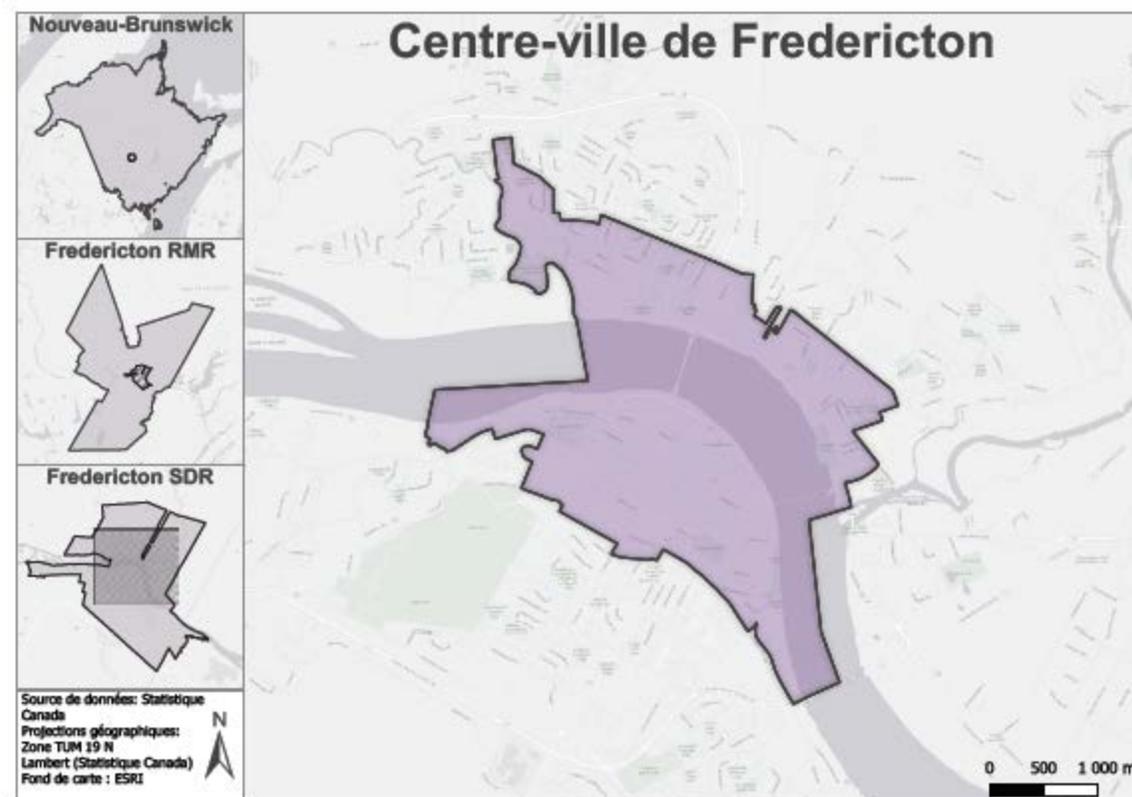


Source : Statistique Canada, Centre de démographie.

○ Définir les quartiers des centres-villes, villes sélectionnées

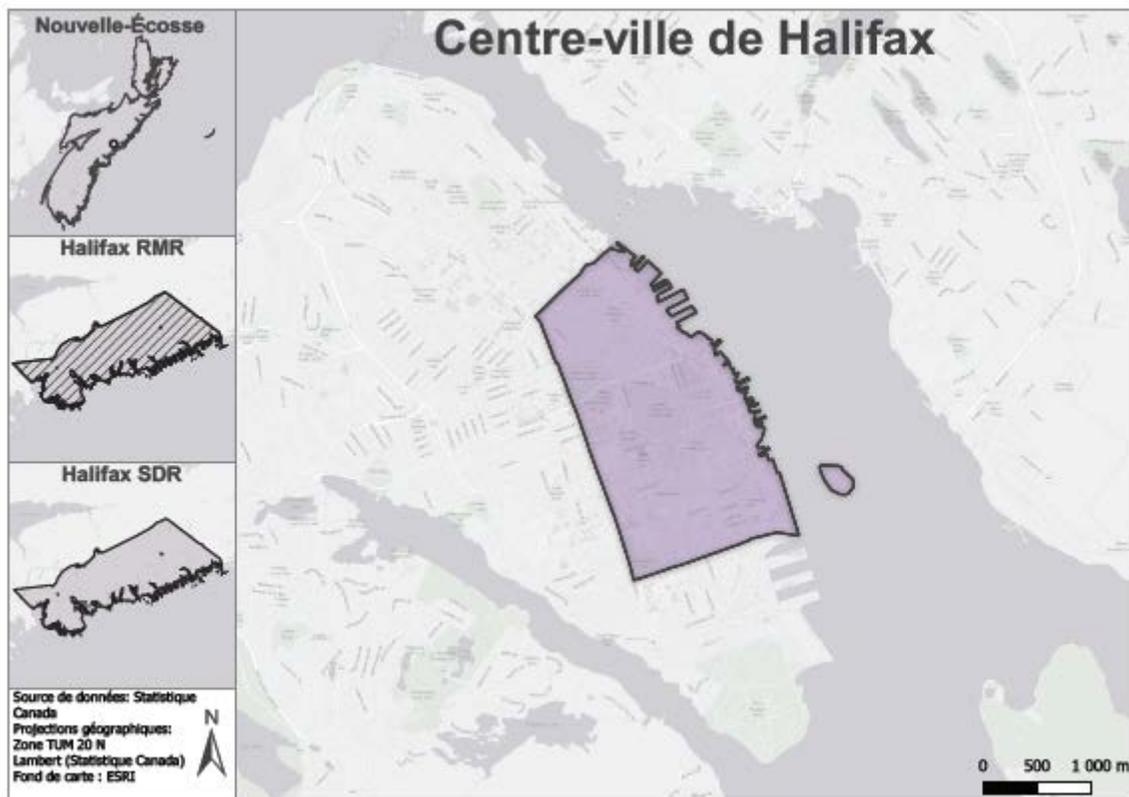


Source : Statistique Canada, Centre de démographie.

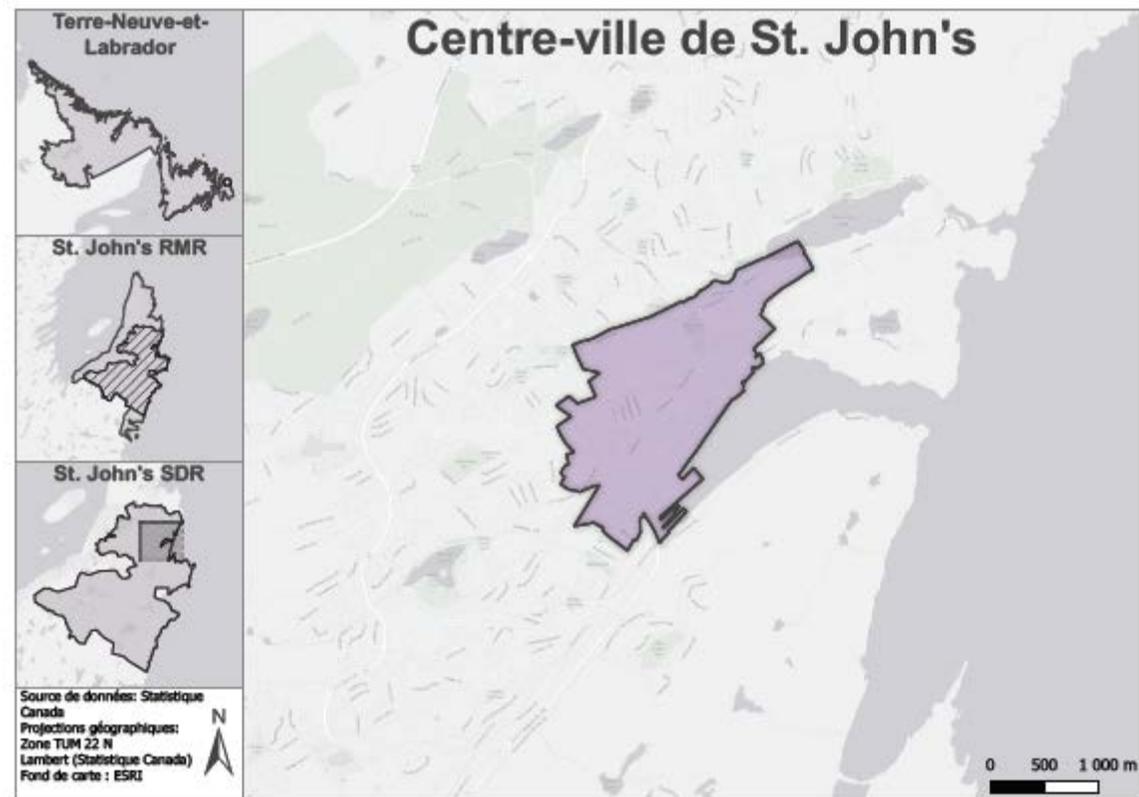


Source : Statistique Canada, Centre de démographie.

○ Définir les quartiers des centres-villes, villes sélectionnées



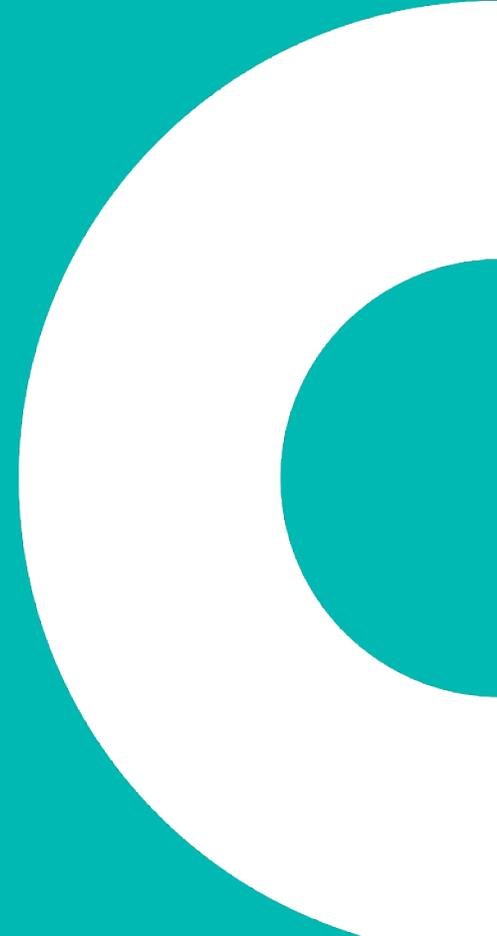
Source : Statistique Canada, Centre de démographie.



Source : Statistique Canada, Centre de démographie.



Annexe



Sources de données et méthodologie

- **Objectifs de l'étude :** Dans ce rapport, le Laboratoire de données sur les entreprises (LDE) de la Chambre de commerce du Canada analyse l'évolution des tendances de la mobilité à travers le Canada depuis le début de la pandémie. Notre ensemble de données comprend des éléments pour le Canada, 13 provinces et territoires, 153 régions métropolitaines de recensement (RMR) uniques et 55 centres-villes (selon les définitions géographiques élaborées par Statistique Canada en [2021a](#)).
- **Sources des données :** Les résultats relatifs à la mobilité et à la démographie sont des calculs effectués par le LDE à partir des ensembles de données WorkplaceNow et DemoStats d'Environics Analytics. Les données sur la mobilité ont été recueillies chaque semaine de janvier 2020 à septembre 2022. Les estimations démographiques sont annuelles pour 2022. Les données sur l'emploi par secteur d'activité sont tirées des tableaux [14-10-0022](#) et [14-10-0379](#) de l'Enquête sur la population active de Statistique Canada. Le potentiel de travail à distance par industrie utilise Statistique Canada, [2021b](#).
- **Concepts clés :** « La mobilité professionnelle » quantifie les tendances générales à l'aide d'appareils mobiles agrégés, anonymes, conformes à la vie privée et géolocalisés, qui traversent des limites prédéfinies du centre-ville et de la RMR pour se rendre sur les lieux de travail. La mobilité pré-pandémique de la population adulte (15 ans et plus) est comparée à l'activité moyenne de janvier 2020 pour les données mensuelles et du 6 au 12 janvier 2020 pour les données hebdomadaires. Nous calculons les variations en pourcentage par rapport à ces points de référence, sur une base hebdomadaire et mensuelle, pour chaque RMR et centre-ville. Nous appliquons l'analyse géographique, les séries chronologiques, les diagrammes de dispersion et les régressions transversales en conjonction avec les données démographiques et d'emploi pour mieux comprendre les principaux moteurs de ces modèles de mobilité.
- **Responsable :** Pour tout commentaire ou toute question sur ce travail de recherche, veuillez contacter Stephen Tapp, Chambre de commerce du Canada, économiste en chef (STapp@Chamber.ca).

Références

Economic Innovation Group (2022), [The Uneven Geography of Remote Work](#)

School of Cities (2022), [Death of Downtown? Pandemic Recovery Trajectories across 62 North American Cities](#)

Statistique Canada (2021 a), [Définir les quartiers des centres-villes du Canada : limites de 2016](#)

Statistique Canada (2021b), [Travailler à domicile pendant la pandémie de COVID-19, avril 2020 à juin 2021](#)

La LDE est le fruit de notre collaboration avec Statistique Canada et du soutien financier d'Innovation, Science et Développement économique Canada.