

**Situation transfrontalière de l'Outaouais et de l'Est ontarien :
impacts et opportunités**

Le navettage et les déplacements transfrontaliers : une caractéristique unique de l'Outaouais et de l'Est ontarien



**Observatoire
du développement
de l'Outaouais**

Avec la participation financière de :

Québec 

Pour citer ce document :

Doucet, Chantale (2021). **Le navettage et les déplacements transfrontaliers : une caractéristique unique de l'Outaouais et de l'Est ontarien.** Dans C. Doucet (dir.), *Situation transfrontalière de l'Outaouais et de l'Est ontarien : impacts et opportunités*, Observatoire du développement de l'Outaouais, <https://odooutaouais.ca/projets-majeurs/situation-frontalieres-de-loutaouais/>

Table des matières

1.	Introduction	3
2.	Déplacements transfrontaliers domicile-travail : une caractéristique unique de l'Outaouais et de l'Est ontarien	3
3.	Espace de vie transfrontalier et interdépendance des économies locales.....	7
4.	Diminution du taux de navetteurs transfrontalier en Outaouais et légère augmentation dans l'Est ontarien.....	10
5.	Augmentation des distances entre le domicile et le travail et profil des travailleurs transfrontaliers.....	12
6.	De nombreux déplacements liés à diverses activités : magasinage, éducation, santé et villégiature.....	13
6.1	Enquête Origine-destination : une initiative transfrontalière pionnière	14
6.1.1	Un nombre de déplacements transfrontaliers similaires pour Gatineau et Ottawa ..	14
6.1.2	Des déplacements vers l'Est ontarien pour les commerces, l'éducation et les services de santé	16
7.	Les principaux modes de transport.....	17
8.	Plusieurs enjeux engendrés par l'augmentation de la distance des déplacements et perspectives prometteuses avec l'essor du télétravail.....	22
9.	Références.....	24

LE NAVETTAGE ET LES DÉPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS : UNE CARACTÉRISTIQUE UNIQUE DE L'OUTAOUAIS ET DE L'EST ONTARIEN

1. Introduction

Des milliers de personnes traversent la frontière quotidiennement entre l'Outaouais et l'Est ontarien pour travailler ou encore pour différents motifs. En analysant les pratiques de mobilité quotidienne, cette partie contribue à mieux comprendre l'évolution des relations et l'influence entre les lieux de résidences et d'activités ainsi que certains atouts et enjeux associés aux opportunités économiques, à l'étalement urbain, à la planification des infrastructures et des transports et à l'environnement.

Cette partie dresse d'abord un portrait des déplacements domicile-travail (navettage) de la population active occupée pour le territoire transfrontalier, ce qui permet de mieux comprendre l'interdépendance des économies locales et les principales tendances.

Toutefois, les déplacements ne se limitent pas au travail. Nous abordons ce sujet dans la deuxième section notamment à partir des données de l'enquête origine-destination qui analysent l'ensemble des déplacements.

Nous nous intéressons par la suite à l'évolution des habitudes de transport dans les déplacements.

En conclusion, nous résumons les enjeux engendrés par l'augmentation de la distance des déplacements et évoquons les perspectives prometteuses avec l'essor du télétravail.

2. Déplacements transfrontaliers domicile-travail : une caractéristique unique de l'Outaouais et de l'Est ontarien

Les données de navettage tirées des recensements de Statistique Canada permettent de tracer le portrait des déplacements entre le domicile et le travail¹. Au Québec et en

¹ Il existe de nombreuses façons de calculer le navettage transfrontalier. Le recensement de Statistique Canada permet de savoir quelle est la proportion de travailleurs qui occupe un emploi dans une autre province. Néanmoins, nous avons utilisé des tableaux produits par Statistique Canada, à partir du recensement, qui permettent de faire des analyses plus poussées en identifiant le lieu de travail, ce qui nous a permis de circonscrire le territoire transfrontalier. Source : Recensement de la population de 2016, produit numéro 98-400-X2016391 au catalogue de Statistique Canada.

Ontario, bon nombre de travailleurs occupent un emploi dans une municipalité différente de leur domicile. Mais ce qui singularise davantage la dynamique de la main-d'œuvre sur le territoire transfrontalier, c'est qu'une grande partie traverse la frontière chaque jour pour occuper un emploi dans la province voisine. Le navettage transfrontalier est en effet une caractéristique unique de l'Outaouais et de l'Est ontarien. Sur les 66 125 Québécois qui travaillent dans une autre province en 2016, 83 % (54 875 travailleurs) résident dans la région de l'Outaouais. La situation est similaire de l'autre côté puisque 62,5 % des Ontariens qui travaillent dans une autre province résident dans l'Est ontarien (soit 24 370 sur 38 990 travailleurs).

Le tableau 1 présente des données raffinées en précisant les chiffres selon les destinations. Ainsi, sur le territoire transfrontalier, 74 680 travailleurs traversent la frontière pour se rendre à leur travail en 2016. C'est en Outaouais que l'on retrouve la plus grande proportion de travailleurs transfrontaliers, soit 34,4 % (54 150) comparativement à 4,1 % (20 530) pour l'Est ontarien.

Gatineau concentre le plus important pourcentage de navetteurs dans la population active occupée (37,5 %; 44 920 travailleurs). Ottawa est le lieu de travail pour la grande majorité (99,4 %) de ces travailleurs transfrontaliers.

C'est la MRC de Pontiac (33,5 %; 1 350 travailleurs) qui enregistre le 2e plus haut taux de navetteurs transfrontaliers sur le territoire. La majorité des travailleurs transfrontaliers occupent un emploi dans le comté de Renfrew (62,6 %) et dans une moindre mesure à Ottawa (37,4 %). Renfrew est d'ailleurs le principal lieu de travail à l'extérieur de la MRC Pontiac, bien avant Gatineau.

Le nombre de navetteurs vers l'Est ontarien est également très important pour la MRC des Collines-de-l'Outaouais (33,8 %; 6 845 travailleurs). Ottawa est le principal lieu de travail de l'autre côté de la frontière (98,5 %).

Bien que la MRC Vallée-de-la-Gatineau ne partage pas de frontière avec l'Ontario, la proportion de travailleurs qui occupent un emploi dans l'Est ontarien (tous à Ottawa) n'est pas négligeable (8 %; 490 travailleurs.). Ottawa est d'ailleurs le 2e principal lieu de travail à l'extérieur de la MRC après Gatineau.

Le taux de navetteurs vers l'Est ontarien est de 7,2 % (545 travailleurs) pour la MRC Papineau. Parmi ces navetteurs transfrontaliers, 83,5 % travaillent à Ottawa et 16,5 % dans le comté voisin de Prescott et Russell. Ottawa est le 2e lieu d'emploi à l'extérieur de la MRC après Gatineau.

Du côté de l'Est ontarien, c'est Ottawa qui se démarque avec la plus forte proportion de travailleurs occupant un emploi en Outaouais (4,8 %; 19 040 travailleurs). En regard du

nombre de travailleurs transfrontalier, Ottawa arriverait d'ailleurs au 2e rang après Gatineau. Gatineau est le principal lieu d'emploi de ces navetteurs (98,3 %) et 1,3 % travaillent dans la MRC des Collines. Gatineau est d'ailleurs le principal lieu des travailleurs d'Ottawa à l'extérieur de leur ville : ce qui signifie qu'il y a davantage de travailleurs d'Ottawa qui occupent un emploi à Gatineau que dans les comtés voisins.

Dans le comté de Prescott et Russell, 2,9 % (1 050 h.) des travailleurs occupent un emploi en Outaouais (95,2 % à Gatineau et 4,8 % dans la MRC Papineau).

Finalement, les taux de navetteurs dans les comtés de Lanark (1,1 %; 270 travailleurs) et de Renfrew (0,4 %; 170 travailleurs) sont moins importants. Dans le premier cas, les personnes travaillent à Gatineau et dans le 2e cas, 55,9 % travaillent à Gatineau et 44,1 % dans la MRC de Pontiac.

Tableau 1. Déplacements domicile-travail entre les MRC de l'Outaouais et les comtés de l'Est ontarien pour la population active occupée âgée de 15 ans et plus ayant un lieu habituel de travail, 2016

		Destination (comtés) des travailleurs transfrontaliers dans l'Est ontarien											
Lieux de travail	Tous les lieux		Est ontarien		Ottawa		Prescott et Russell		Lanark		Renfrew		
	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%	
Outaouais	157 620	100	54 150	34,4	52 855	97,6	330	0,6	40	0,1	925	1,7	
MRC Papineau	7 520	100	545	7,2	455	83,5	90	16,5	0	0	0	0	
Gatineau	119 685	100	44 920	37,5	44 660	99,4	195	0	40	0,1	25	0,1	
Vallée-de-la-Gatineau	6 155	100	490	8,0	490	100	0	0	0	0	0	0	
Collines-de-l'Outaouais	20 230	100	6 845	33,8	6 745	98,5	45	0	0	0	55	0,8	
Pontiac	4 030	100	1 350	33,5	505	37,4	0	0	0	0	845	62,6	
Lieux de travail	Tous les lieux		Outaouais		Gatineau		Collines-de-l'Outaouais		Papineau		Vallée-de-la-Gatineau		
	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%	nbre	%	
Est ontarien	499 645	100	20 530	4,1	20 080	97,8	250	1,2	85	0,4	40	0,2	
Ottawa	399 970	100	19 040	4,8	18 715	98,3	250	1,3	35	0,2	40	0,2	
Lanark	24 935	100	270	1,1	270	100	0	0	0	0	0	0	
Prescott et Russell	36 700	100	1 050	2,9	1 000	95,2	0	0	50	4,8	0	0	
Renfrew	38 040	100	170	0,4	95	55,9	0	0	0	0	0	0	
Territoire transfrontalier	657 265	100											

Source : Statistique Canada, Recensement de la population de 2016, produit numéro 98-400-X2016391 au catalogue de Statistique Canada

3. Espace de vie transfrontalier et interdépendance des économies locales

Pour plusieurs résidents, l'espace de vie quotidien est donc composé du territoire de l'Outaouais et de l'Est ontarien. Ces données permettent également de constater l'importance de l'Est ontarien sur l'économie locale de plusieurs municipalités de l'Outaouais par l'emploi qu'ils procurent et les revenus qu'ils génèrent. Une grande proportion de la population en Outaouais tire en effet ses revenus hors de la région et de la province. À l'inverse, la proximité de l'Outaouais permet aux municipalités de l'Est ontarien de combler les emplois.

En général, un taux de navettage de 30 % et plus entre deux lieux indique une forte interdépendance entre les municipalités. Comme le révèle la carte 1, il y a deux zones d'influence qui se distinguent : la MRC de Pontiac avec l'Est ontarien et plus particulièrement le comté de Renfrew et Gatineau et les municipalités limitrophes vers Ottawa.

La première zone est formée par plusieurs municipalités de l'ouest de la MRC de Pontiac qui arrivent en tête de liste en Outaouais pour l'importance de la population active occupant un emploi en Ontario : 60 % à Sheenboro, 54,5 % à Waltham, 53,8 % à Rapides-des-Joachims, 51,3 % à L'Isle-aux-Allumettes, 46,2 % à Portage-du-Fort. Ces chiffres témoignent de l'importance de l'Est ontarien et notamment du comté de Renfrew pour l'économie locale du Pontiac (voir carte 1). Rappelons que la majorité de la population de ces municipalités est anglophone.

La deuxième zone est formée par la Ville de Gatineau et les municipalités voisines de Chelsea et de Pontiac, situées au sud-ouest de la MRC des Collines, et la municipalité de Bristol dans la MRC de Pontiac.

Comme le révèle la carte 1, la proportion des travailleurs qui occupe un emploi dans l'Est ontarien est également importante (entre 15 et 30 %) pour toutes les municipalités de la MRC des Collines, à l'exception de la municipalité de Notre-Dame-de-la-Salette.

Ces proportions sont également importantes pour les municipalités situées au sud de la Vallée-de-la-Gatineau : Low (23,7 %), Lac-Sainte-Marie (21,4 %), Denholm (19 %), Kazabazua (16,5 %).

Dans la MRC Papineau, les municipalités situées à l'ouest affichent un taux de navettage plus élevé : Mulgrave-et-Derry (25,7 %), Mayo (18,6 %).

Dans l'Est ontarien, bien que les taux soient beaucoup moins importants qu'en Outaouais, Ottawa et les municipalités voisines du comté de Prescott-Russell (dont une large

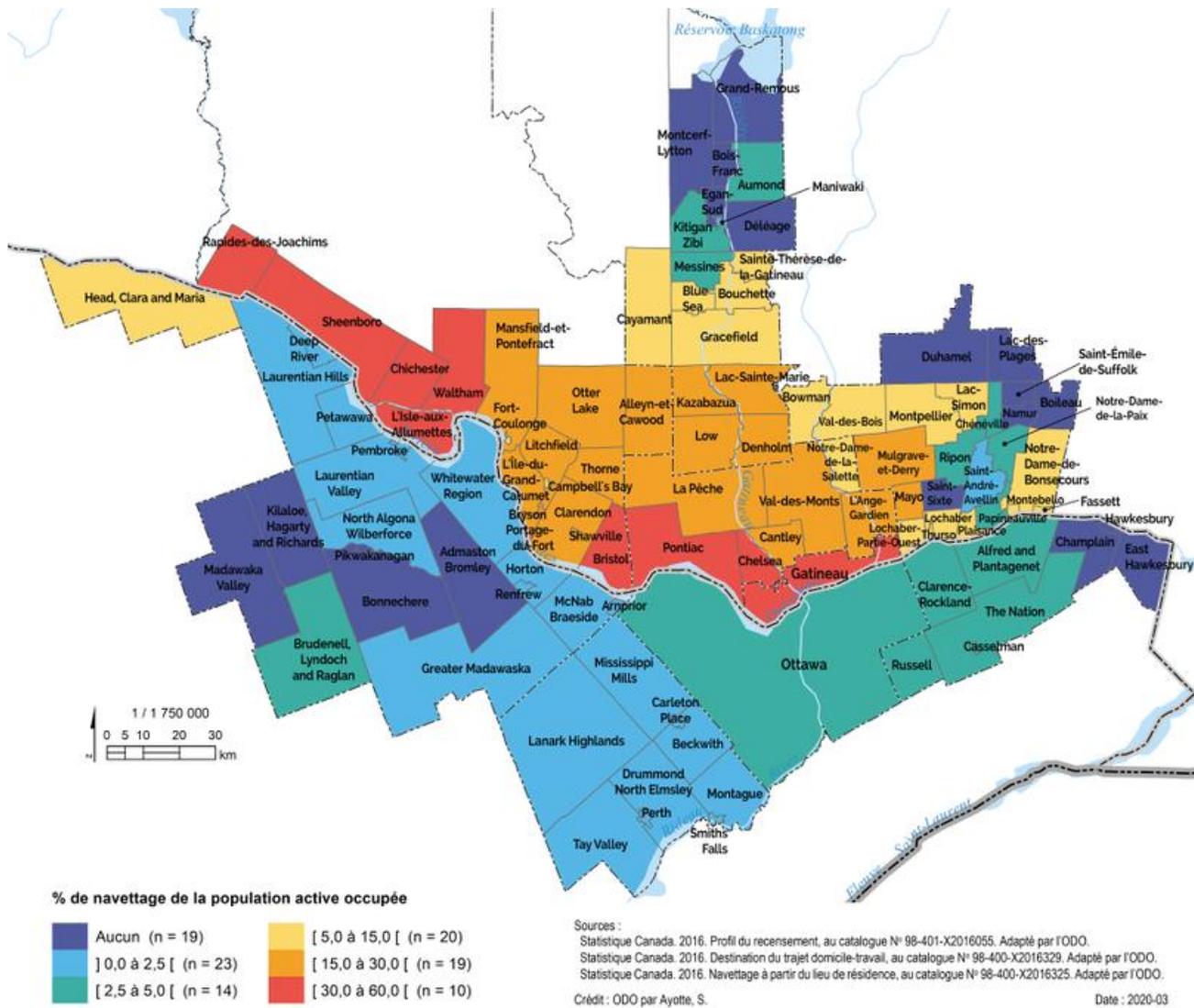


proportion est francophone) se distinguent : entre 2,5 % et 5 % de la population active occupée, travaille en Outaouais².

² Le chiffre élevé pour la municipalité de Head Clara and Maria, située complètement à l'ouest du comté de Renfrew, s'explique par le fait que la population est peu nombreuse (248 habitants) et le taux de navetteurs transfrontalier a été arrondi à 10.



Carte 1 : Pourcentage de navetteurs dont le lieu d'emploi est de l'autre côté de la frontière par municipalité sur le territoire transfrontalier, 2016



4. Diminution du taux de navetteurs transfrontalier en Outaouais et légère augmentation dans l'Est ontarien

Depuis 1981, les études réalisées en Outaouais démontrent que la proportion de navetteurs transfrontaliers sur la population active en emploi diminue (Doucet, 2014). À l'inverse, on observe une légère augmentation dans l'Est ontarien. Toutefois, le nombre des navetteurs sur la population active reste beaucoup moins élevé qu'en Outaouais, il n'y a donc pas de dépendance.

Entre 2006 et 2016, la population qui travaille dans une autre province a diminué sur le territoire transfrontalier passant de 12,7 % en 2006 à 12 % en 2016. Toutefois, puisque la population active en emploi a connu une augmentation beaucoup plus importante, passant de 612 660 en 2006 à 659 660 en 2016, le nombre de navetteurs qui traverse la frontière pour occuper un emploi a augmenté (2,2 %) passant de 77 505 en 2006 à 79 225 travailleurs en 2016. La situation est toutefois différente entre l'Outaouais et l'Est ontarien (voir tableau 2).

En Outaouais, le nombre et la proportion de navetteurs transfrontaliers ont diminué entre 2006 et 2016 passant de 56 675 (37,8 %) à 54 860 (34,6 %). Au fil des années, l'Outaouais augmente donc la rétention de sa main-d'œuvre régionale. Cette situation se reflète pour l'ensemble des territoires de l'Outaouais à l'exception de la MRC de Pontiac qui a enregistré une augmentation de 7,4 %, la proportion des travailleurs transfrontaliers étant passée de 29,8 % en 2006 à 34,7 % en 2016.

Dans l'Est ontarien, le nombre et la proportion de navetteurs transfrontaliers ont augmenté de 17 % passant de 20 830 (4,5 %) en 2006 à 24 365 (4,9 %) en 2016. Cette croissance est présente dans tous les territoires à l'exception de Renfrew qui a enregistré une diminution de 2,6 % passant de 385 à 375 navetteurs transfrontaliers. L'augmentation des travailleurs transfrontaliers est particulièrement importante dans le comté de Lanark (augmentation de 49,1 %), mais le nombre de travailleurs reste peu élevé : 285 (1,1 %) en 2006 à 425 (1,7 %) en 2016.

Tableau 2. Population active occupée qui travaille dans une autre province sur le territoire transfrontalier, 2006 et 2016³

	2016			2006			Évolution entre 2006 et 2016
	Pop. active occupée de 15 ans et plus ayant un lieu habituel de travail	Nombre qui travaillent dans une autre province	% travaillant dans une autre province	Pop. active occupée de 15 ans et plus ayant un lieu habituel de travail	Nombre qui travaillent dans une autre province	% travaillant dans une autre province	
Territoire Transfrontalier	659 660	79 225	12,0 %	612 660	77 505	12,7 %	2,2
Outaouais	158 730	54 860	34,6 %	149 805	56 675	37,8 %	-3,2
Gatineau	120 195	45 380	37,8 %	113 285	47 060	41,5 %	-3,6
Vallée-de-la-Gatineau	6 250	515	8,2 %	6 440	565	8,8 %	-8,8
Collines-de-l'Outaouais	20 440	6 930	33,9 %	18 015	7 000	38,9 %	-1,0
Papineau	7 640	575	7,5 %	7 500	690	9,2 %	-16,7
Pontiac	4 205	1 460	34,7 %	4 565	1 360	29,8 %	7,4
Est ontarien	500 930	24 365	4,9 %	462 855	20 830	4,5 %	17,0
Lanark	25 195	425	1,7 %	25 020	285	1,1 %	49,1
Ottawa	400 475	21 170	5,3 %	365 480	18 065	4,9 %	17,2
Prescott et Russell	36 910	2 395	6,5 %	33 920	2 095	6,2 %	14,3
Renfrew	38 350	375	1,0 %	38 435	385	1,0 %	-2,6

Source : Statistique Canada, recensements 2006 et 2016.

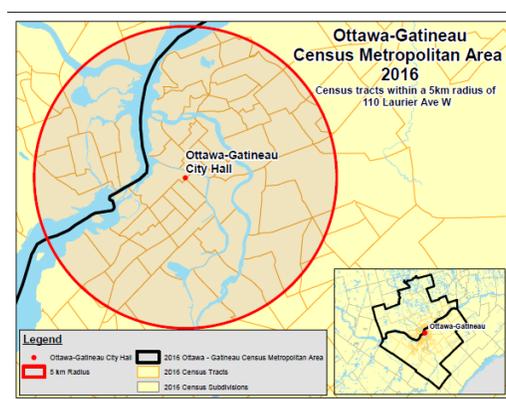
³ Les chiffres de ce tableau diffèrent quelque peu du tableau précédent, car pour comparer l'évolution entre 2006 et 2016, nous avons utilisé la donnée concernant l'ensemble des populations qui travaillent dans une autre province, peu importe l'endroit alors que le tableau précédent ciblait précisément le territoire transfrontalier.

5. Augmentation des distances entre le domicile et le travail et profil des travailleurs transfrontaliers

Selon une étude réalisée par Statistique Canada qui compare les habitudes de navettage des travailleurs dans les huit plus grandes régions métropolitaines de recensement du Canada, à partir des recensements de 1996 à 2016, 54 % des navetteurs vivent dans ces RMR (Savage, 2019). Généralement, les RMR se distinguent avec d'une forte concentration d'entreprises situées à l'intérieur du noyau urbain (Savage, 2019). C'est le cas d'Ottawa-Gatineau qui, en comparaison avec les autres RMR canadiennes, se démarque (2e rang) avec une forte proportion de travailleurs (45,5 %) qui occupent un emploi dans le noyau urbain qui est constitué des zones situées à moins de 5 km du centre-ville identifié par l'emplacement de l'hôtel de ville d'Ottawa et qui inclut également l'hôtel de ville de Gatineau (voir carte 10). À titre de comparaison, le pourcentage de personnes qui travaillaient au sein même du noyau urbain est de 23 % à Toronto et de 26 % à Montréal. À l'image de l'ensemble des RMR, il s'agit toutefois d'un recul par rapport à 1996 (51,8 %). « Depuis quelques années, les tendances de navettage sont devenues plus complexes, l'emploi ayant progressé plus rapidement dans les banlieues que dans les secteurs du noyau urbain. Alors que le centre-ville demeure le principal lieu de travail, son importance relative a diminué » (Savage, 2019).

L'une des tendances observées dans l'ensemble des RMR est l'augmentation de la distance entre le domicile et le travail. Ottawa-Gatineau n'échappe pas à cette tendance et se situe au 2e rang parmi les RMR pour la plus importante distance médiane (9,2 km) entre le lieu de résidence et le lieu de travail. Ottawa-Gatineau enregistre également la 2e plus importante diminution (en recul de 10 points de pourcentage) de la proportion de travailleurs dont la résidence se trouvait à moins de 5 km du centre-ville entre 1996 et 2016.

Carte 2. Zones situées à moins de 5 km du centre-ville dans l'étude des RMR canadiennes



Au Québec et dans la majorité des pays industrialisés, les travailleurs occupent un emploi de plus en plus loin de leur domicile. Les lieux de travail et de résidence qui étaient autrefois liés par leur proximité sont maintenant deux lieux complètement dissociés. Dès lors, il est courant de parcourir plusieurs kilomètres pour pratiquer sa profession, ce qui explique les taux élevés de navettage transfrontalier en Outaouais dans des municipalités situées à plus de 30 km d'Ottawa.

Généralement, les lieux associés au travail dépendent des caractéristiques et des compétences individuelles et des opportunités d'emploi sur le territoire [Kaufmann, 2008 cité par Pigeron-Piroth, 2017]. Une analyse de Beaucage en 1991 et de Duclos en 1995 avait également conclu que les emplois de meilleure qualité sur la rive ontarienne incitaient la population outaouaise à travailler en Ontario. Les navetteurs étaient en effet davantage des travailleurs très spécialisés (cadres supérieurs et intermédiaires, professionnels en gestion et professionnels en sciences naturelles et appliquées). En 2001, les navetteurs transfrontaliers de l'Outaouais occupaient des emplois qui étaient davantage dans des secteurs à savoir moyen ou élevé (Doucet, 2007).

Bien que nous n'ayons pas de chiffres récents sur la nature des emplois des navetteurs transfrontaliers, nous présumons qu'il n'y a pas eu beaucoup de changements avec les données de 2006. Ces données révèlent que 42,8 % des résidents de l'Outaouais qui traversent la rivière pour travailler occupaient un emploi dans l'administration publique, suivi par le secteur de la santé et des services sociaux (6,6 %), de l'enseignement (6,4 %) et des services professionnels, scientifiques et techniques (5,3 %). Les personnes en provenance d'Ottawa qui travaillaient en Outaouais (majoritairement à Gatineau) se retrouvaient dans les trois principaux secteurs d'activités suivants : administrations publiques (70,0 %), services professionnels, scientifiques et techniques (7,0 %) et arts, spectacles et loisirs (3,7 %) (Doucet, 2014). Il faut mentionner également que les services fédéraux sont principalement localisés à Ottawa, mais une portion non négligeable est située à Gatineau (voir la section sur la fonction publique).

6. De nombreux déplacements liés à diverses activités : magasinage, éducation, santé et villégiature

La partie précédente a tracé un portrait des déplacements des travailleurs transfrontaliers. Toutefois, le navettage domicile-travail ne concerne qu'une fraction de la population (les travailleurs) et des déplacements qui sont liés à plusieurs autres activités telles que le magasinage, les études, les services professionnels et de santé, les activités de loisirs et de villégiature, etc. Dans cette partie, nous traçons un portrait



sommaire de ces déplacements transfrontaliers à partir des principaux constats de l'enquête origine-destination en complétant avec quelques informations associées aux activités diverses qui témoignent de l'importance des déplacements entre les deux territoires.

6.1 Enquête Origine-destination : une initiative transfrontalière pionnière

Les enquêtes origine-destination interrogent un large échantillon de résidents pour avoir un portrait d'ensemble des habitudes de déplacements quotidiens des personnes qui réside sur le territoire de la capitale nationale (comprenant Ottawa, Gatineau et la MRC des Collines-de-l'Outaouais). Réalisées à intervalle régulier, elles permettent d'identifier les tendances dans les comportements de mobilité urbaine. Elles ont été réalisées en 1986, 1995, 2005 et, plus récemment, en 2011. La prochaine enquête origine destination sera réalisée en 2021.

Ces enquêtes sont pilotées par un Comité transfrontalier (Trans Committee) composé des ministères des Transports de l'Ontario et du Québec, de la Commission de la Capitale nationale (CCN), des villes d'Ottawa et de Gatineau, d'OC Transpo et de la Société de transport de l'Outaouais (STO). Fondé en 1979 pour coordonner les efforts des principales agences de planification des transports, ce comité est l'une des premières initiatives de coopération transfrontalière sur le territoire.

6.1.1 Un nombre de déplacements transfrontaliers similaires pour Gatineau et Ottawa

Pour une journée type d'automne, on estime qu'il y a 3 110 300 déplacements dans la région de la Capitale nationale, soit 2 401 800 à Ottawa (77,2 %) et 708 300 (22,8 %) à Gatineau (TRANS Committee, 2011)⁴. Sans surprise, les périodes de pointe sont le matin et en fin d'après-midi et elles sont plus longues en 2011 qu'en 1986.

Parmi les raisons des déplacements quotidiens, il y a très peu de différence entre Ottawa et Gatineau/Collines (voir le tableau 3). Si on ne prend pas en compte la catégorie retour

⁴ L'échantillon des 26 342 ménages sélectionnés au hasard a identifié 34 238 déplacements à Gatineau et 153 248 à Ottawa. Ces données ont permis de faire des estimés pour l'ensemble de la population. L'enquête O-D de 2011 a été réalisée entre le 20 septembre 2011 et le 10 décembre 2011, en passant par des entretiens téléphoniques assistés par ordinateur. Les participants à l'enquête ont été interrogés sur tous les voyages effectués au cours des 24 heures, par eux et pour chaque personne de leur ménage (5 ans et plus).

des déplacements, le travail arrive comme première raison pour les déplacements avec 17,4 %. Les déplacements pour le magasinage arrivent au 2^e rang (11,5 %), suivi par les déplacements pour les études (7,6 %), les restaurants et loisirs (7,1 %), et pour reconduire ou aller chercher quelqu'un (7 %).

Tableau 3 : Répartition des déplacements quotidiens selon le but dans la Région de la capitale nationale, 2011

But du déplacement	Nombre			%		
	Ottawa	Gatineau et Collines	Total RCN	Ottawa	Gatineau et Collines	Total RCN
Travail	404 500	135 900	540 400	16,8	19,2	17,4
École	178 500	57 300	235 800	7,4	8,1	7,6
Magasinage	287 100	69 800	356 900	12,0	9,9	11,5
Restaurants et loisirs	177 700	43 400	221 300	7,4	6,1	7,1
Visitez des amis ou la famille	60 200	18 100	78 300	2,5	2,6	2,5
Santé et soins personnels	52 100	12 200	64 300	2,2	1,7	2,1
Reconduire ou aller chercher quelqu'un (ex. : garderie)	162 000	54 800	216 800	6,7	7,7	7,0
Retour à la maison (toutes activités)	973 900	296 600	1 270 500	40,5	41,9	40,8
Autres	105 800	20 200	126 000	4,4	2,9	4,1
Total	2 401 800	708 300	3 110 300	100	100	100

Source : Enquête Origine-destination, 2011

Selon le tableau qui identifie l'origine et la destination des déplacements par grands secteurs (Transcomitee, 2016)⁵, 7,1 % des déplacements sont transfrontaliers, dont 3,6 % en provenance d'Ottawa et 3,5 % en provenance de Gatineau. Bien que les données de l'enquête Origine-destination ne nous permettent pas de différencier le navettage

⁵ Sur un total de 2 886 000 déplacements.

transfrontalier en fonction de son but, plusieurs informations permettent de présumer que le navettage transfrontalier ne se limite pas au travail et demeure important dans le cadre de certaines activités.

6.1.2 Des déplacements vers l'Est ontarien pour les commerces, l'éducation et les services de santé

Même s'ils sont en diminution au cours des dernières années avec une augmentation importante des commerces, services et magasins à grande surface à Gatineau, on observe tout de même des flux de Gatineau vers Ottawa liés aux services commerciaux et professionnels. La population de certains territoires, comme le Pontiac, partage également des liens identitaires forts avec la région ontarienne voisine. Pembroke est un pôle commercial et de services importants pour les Pontissois. Il n'y a pas eu d'études récentes sur les fuites commerciales en Outaouais.

Plusieurs résidents de l'Outaouais traversent également la frontière pour fréquenter les établissements postsecondaires. En 2017, on estimait que près de 6 500 étudiants de l'Outaouais étudiaient dans les collèges et universités d'Ottawa (Ville de Gatineau et Conférence des préfets de l'Outaouais, 2019).

Entre 2006 et 2017, on estime qu'environ 139 000 patients sont traités annuellement dans un établissement de santé situé dans l'Est ontarien (Ville de Gatineau et Conférence des préfets de l'Outaouais, 2019).

L'Outaouais est la 2e région du Québec la plus visitée par les touristes ontariens (Chaire de tourisme Transat, 2013). La région est populaire pour l'utilisation du territoire public et ses activités de plein air et récréatives. L'importance de la clientèle provenant d'Ottawa et des environs qui possèdent une résidence secondaire au Québec explique également ce résultat. En effet, les déplacements fluctuent énormément selon la période de l'année. Les communautés rurales s'animent en période estivale avec le flot de villégiateurs et de touristes. Près de la moitié (49,3 %) de tous les chalets situés en Outaouais sont la propriété d'Ontariens. Cela représente 10 244 ménages ontariens qui franchissent la frontière pour profiter de leur résidence secondaire (voir tableau 4). Ce déplacement transfrontalier est important pour les 4 MRC rurales.

Tableau 4. Propriétaires ontariens qui possèdent une résidence secondaire en Outaouais, 2019

	Total de chalets	Nbre propriétaires ontariens	% propriétaires ontariens
Outaouais	20 782	10244	49,3 %
Gatineau	19	8	42,1 %
Collines-de-l'Outaouais	3660	2183	59,6 %
Papineau	5409	1524	28,2 %
Pontiac	4737	3026	63,9 %
Vallée-de-la-Gatineau	6957	3503	50,4 %

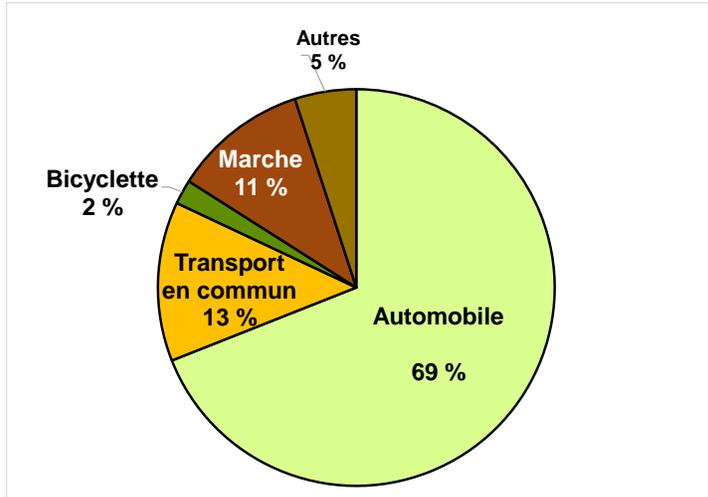
MAMH. 2019. Rôle d'évaluation foncière, adapté par l'ODO. Gouvernement du Québec.

7. Les principaux modes de transport

Les données sur les déplacements sont souvent corrélées avec ceux sur les moyens de transport. Nous en faisons un portrait sommaire dans cette partie en comparant les habitudes de transports lors des déplacements sur le territoire transfrontalier. Elle concerne l'ensemble des travailleurs et non seulement ceux qui traversent la frontière. Mentionnons également que le transport est une thématique cruciale sur le territoire transfrontalier. Nous référons le lecteur à la partie sur l'aménagement du territoire dans ce rapport.

Dans l'enquête origine-destination (2011) qui s'intéresse à l'ensemble des déplacements au cours d'une journée dans la région de la Capitale nationale, la voiture est le principal mode de transport (69 %), suivi par le transport en commun (13 %), la marche (11 %) et la bicyclette (2 %) (voir figure 1). Cette répartition est similaire pour les déplacements concernant le travail (navettage).

Figure 1. Déplacements par mode de transport dans la région de la Capitale nationale, 2011

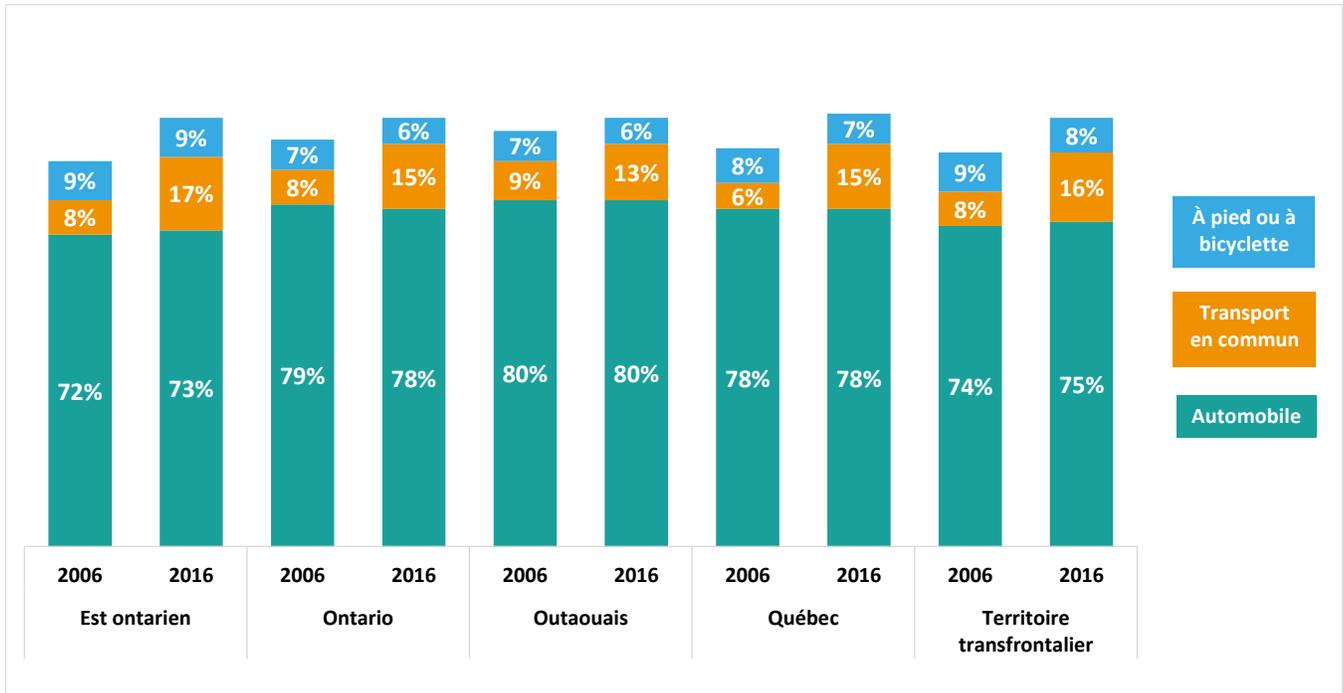


Source : Enquête Origine-destination, 2011

L'automobile

En effet, à l'image du Québec (78 %) et de l'Ontario (78 %), la majorité (75 %) de la population active qui habite le territoire transfrontalier et qui a un lieu habituel de travail, utilise la voiture comme moyen de transport en 2016 (voir figure 2). « Pour Fortin et coll. (2011 b), la voiture est au centre du mode de vie collectif et individuel de la population québécoise, résultat d'un modelage urbain polarisé autour des autoroutes » (Gravel, 2014, p.12). Cette proportion est plus importante en Outaouais (80 %) et particulièrement dans les MRC (91 % à 94 %) comparativement à Gatineau (76 %). Dans l'Est ontarien, 73 % des navetteurs se déplacent avec une voiture. Ce taux chute à 68 % pour Ottawa alors que les comtés plus ruraux, 91 % ou 92 % utilisent la voiture. Cette situation s'explique par le fait qu'en milieu rural, les pôles d'emploi sont habituellement plus éloignés des résidences et qu'il n'y a pas ou peu de services de transport en commun. La voiture demeure la seule option pour se déplacer. À cet effet, le rapport Origine-Destination de la RCN explique que le mode de transport varie selon la distance par déplacement : à partir de 1,5 km, la marche cède habituellement au vélo ou à la voiture comme principal mode de transport, contrairement à 9 km pour le vélo; à partir de 3 km, l'utilisation du transport collectif augmente (TRANS Committee, 2011).

Figure 2. Principal mode de transport pour aller au travail sur le territoire transfrontalier, 2006 et 2016



Dans l'étude origine-destination qui s'intéresse à l'ensemble des déplacements, on constate un progrès relativement faible en termes de mobilité durable. Le taux d'occupation par voiture n'a pas changé entre 1986 et 2011 (1,28 personne par voiture). Dans 70 % des déplacements en 2011, il n'y avait qu'une personne par voiture.

Dans la même veine, la proportion des travailleurs qui utilisent la voiture pour se déplacer est restée similaire entre 2006 (74 %) et 2016 (75 %) sur le territoire transfrontalier. Toutefois, puisque la population active est en hausse, le nombre de travailleurs qui se déplace en voiture a également augmenté de façon notable passant de 497 820 à 544 385. La situation est similaire pour l'Outaouais (80 % en 2006 et 2016) et l'Est ontarien (72 % en 2006 et 73 % en 2016) et ses territoires avec une augmentation du nombre de travailleurs.

La MRC des Collines se démarque sur le territoire. Elle est la seule qui a vu une diminution de la proportion des travailleurs qui utilisent une voiture passant de 94 % en 2006 à 92 % en 2016. Néanmoins, la population active occupée étant en forte croissance dans cette MRC, les navetteurs qui utilisent une voiture sont passés de 19 520 en 2006 à 21 965 en 2016. Mentionnons également que bien que cette proportion ait également augmenté

pour les MRC Vallée-de-la-Gatineau et de Pontiac, leur nombre a diminué avec celle de la population active.

Transport en commun

L'usage du transport en commun est habituellement plus répandu dans les grandes agglomérations qui disposent d'un réseau développé et d'une forte concentration d'entreprises situées à l'intérieur du noyau urbain (Savage, 2019). Sur le territoire transfrontalier, 16 % des travailleurs utilisent le transport en commun, soit 13 % en Outaouais et 17 % dans l'Est ontarien. En comparaison, les taux sont de 13 % au Québec et en Ontario. Ces chiffres sont fortement influencés par le noyau urbain qui dispose d'importants réseaux de transport en commun (la STO et OC transpo). En 2016, 16 % des navetteurs de Gatineau et 21 % d'Ottawa utilise ce moyen de transport.⁶ Les territoires de la MRC des Collines et le comté de Prescott et Russell se démarquent un peu avec respectivement 5 % et 4 % des navetteurs qui utilisent le transport en commun. Depuis 2015, la MRC des Collines-de-l'Outaouais dispose d'un nouveau service de transport en commun (Transcollines, 2020). Le Regroupement des transports adaptés et collectifs ruraux de l'Outaouais (RTACRO), en collaboration avec le service de transport collectif Transcollines qui agit comme mandataire, élabore actuellement un projet de transport en commun interurbain impliquant les 4 MRC de l'Outaouais. L'absence de transport en commun en milieux ruraux est un enjeu majeur depuis plusieurs années en Outaouais.

La proportion de travailleurs qui utilise le transport en commun est restée la même (16 %) entre 2006 et 2016 sur le territoire transfrontalier. Toutefois, étant donné l'augmentation de la population active occupée, leur nombre est passé de 110 470 en 2006 à 116 225 en 2016, soit une augmentation de 5,2 %.

À pied ou à bicyclette

Sur le territoire transfrontalier, 8 % des navetteurs se déplacent à pied ou à bicyclette soit 6 % en Outaouais et 9 % dans l'Est ontarien, ce qui est similaire au Québec (8 %) et à l'Ontario (7 %). Ottawa se démarque sur le territoire transfrontalier avec une proportion de 10 % des travailleurs qui marchent ou utilisent la bicyclette pour se rendre au travail.

⁶ À noter qu'en 2016, le train léger à Ottawa n'était pas encore en service.

Tableau 4. Principal mode de transport pour la navette de la population active de 15 ans et plus sur le territoire transfrontalier, 2006 et 2016

	2016							2006						
	Population active occupée	Automobile		Transport en commun		À pied ou à bicyclette		Population active occupée	Automobile		Transport en commun		À pied ou à bicyclette	
		Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%		Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%
Territoire transfrontalier	727 885	544 385	75	116 225	16	60 345	8	673 285	497 820	74	110 470	16	58 685	9
Outaouais	172 820	137 780	80	23 240	13	10 375	6	166 070	132 625	80	21 165	13	10 875	7
Gatineau	133 050	101 325	76	21 840	16	8 820	7	124 130	94 200	76	20 170	16	8 750	7
Vallée-de-la-Gatineau	7 195	6 640	92	90	1	410	6	7 480	6 800	91	110	1	510	7
Collines-de-l'Outaouais	23 910	21 965	92	1 145	5	590	2	20 760	19 520	94	615	3	470	2
Papineau	8 665	7 850	91	165	2	555	6	8 435	7 340	87	185	2	825	10
Pontiac	5 010	4 685	94	45	1	215	4	5 265	4 765	91	85	2	320	6
Est ontarien	555 065	406 605	73	92 985	17	49 970	9	507 215	365 195	72	89 305	18	47 810	9
Lanark	29 560	27 105	92	455	2	1 705	6	28 695	25 910	90	355	1	2 140	7
Ottawa	439 850	300 860	68	90 685	21	43 910	10	397 385	266 740	67	86 990	22	40 055	10
Prescott et Russell	42 120	38 470	91	1 635	4	1 600	4	38 380	34 445	90	1 490	4	1 985	5
Renfrew	43 535	40 170	92	210	0	2 755	6	42 755	38 100	89	470	1	3 630	8
Province de Québec	3 672 445	2 873 165	78	503 285	14	259 975	7	3 474 255	2 717 750	78	445 250	13	278 975	8
Province de l'Ontario	6 092 710	4 747 695	78	888 920	15	395 415	6	5 690 960	4 508 445	79	736 060	13	389 105	7

Source : Recensement de Statistique Canada, 2006 et 2016

8. Plusieurs enjeux engendrés par l'augmentation de la distance des déplacements et perspectives prometteuses avec l'essor du télétravail

En somme, la croissance de la population active et l'éloignement des lieux de résidences qui augmente les déplacements en distance et en durée entraînent divers enjeux : motorisation massive des ménages, étalement urbain, expansion du réseau routier et des services publics, augmentation de la congestion routière, impacts sur les changements climatiques, augmentation du stress quotidien et difficulté de conciliation travail-famille (Gravel, 2014).

L'essor des pratiques de télétravail engendrées par la pandémie en 2020 a des impacts majeurs sur la dévitalisation des centres-villes. Depuis juin 2021, les villes d'Ottawa et de Gatineau ont formé un comité avec le gouvernement du Canada, les deux sociétés de transport et les deux villes pour échanger sur les expériences et les préoccupations par rapport au retour au travail des fonctionnaires dans les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa.

« Là où on est vraiment uni dans le centre métropolitain, explique Catherine Marchand, directrice du Module de l'aménagement du territoire et du développement économique à la Direction générale de la Ville de Gatineau, c'est sur l'importance que représentent les travailleurs fédéraux dans nos centres-villes. On l'a vécu des deux côtés de la rivière, leur absence a été très dure et continue de l'être au niveau des commerces et des services, qui ont une importante offre destinée à ces travailleurs. Nous travaillons pour voir comment on peut aligner nos politiques et miser sur un retour de ses employés » (ODO, 2021)⁷.

« Dans un récent sondage, renchérit **Alain Miguelez**, gestionnaire au Service de l'urbanisme, de l'infrastructure et du développement économique à la Ville d'Ottawa, le taux d'inoccupation des espaces de bureaux est le plus élevé à Ottawa-Gatineau que dans les autres six grandes villes de plus d'un 1 millions d'habitants à travers le Canada. C'est une catastrophe ! » (ODO, 2021)

⁷ Les propos de Mme Marchand et de M. Miguelez ont été recueillis lors d'un panel de discussion organisé lors du lancement du projet [Renforcer la position concurrentielle de l'Outaouais et de l'Est ontarien en tant que région transfrontalière](#) le 30 septembre 2021.

Néanmoins, l'intérêt des populations pour s'installer dans des municipalités de plus en plus éloignées favorise également un meilleur équilibre dans l'occupation et la vitalité des territoires en Outaouais. Selon le chercheur Bernard Vachon (2020), l'essor des pratiques de télétravail engendrées par la pandémie en 2020 est une révolution qui aura des bénéfices importants non seulement pour l'environnement, mais également pour le développement des communautés rurales qui redeviendront des terres d'accueils importantes. « Au télétravail, s'ajoutent trois autres facteurs pour expliquer l'exode des grandes villes et la nouvelle attractivité des régions : la qualité de vie, le cadre de vie et l'autonomie alimentaire. Conjugués, ces quatre facteurs viennent amplifier le mouvement de reconquête des villes et villages en région dans la perspective, chez plusieurs, de vivre autrement » (Vachon, 2020).

Dans cette perspective, rappelons qu'une partie importante de l'Outaouais est encore privée d'un service Internet haute vitesse et d'un réseau de téléphonie mobile, des services pourtant considérés comme essentiels dans le monde numérique moderne d'aujourd'hui. L'accès à ce service est primordial pour attirer les familles, les travailleurs autonomes et les entrepreneurs, et pour assurer la vitalité et la croissance économique des milieux ruraux. Il s'agit donc d'un enjeu majeur pour le développement de l'économie locale et régionale (Gagnon, 2020).

Toutefois, l'étalement urbain engendre également des enjeux importants rappelle **Alain Miguez**, gestionnaire au service de l'urbanisme, de l'infrastructure et du développement économique à la Ville d'Ottawa : « On a dû faire quelques calculs et on s'est aperçu que la pandémie ne change rien aux coûts municipaux qui doivent être portés pour une dispersion de la population. [...] Pour le transport en commun, par exemple, ce sont des investissements structurants sur lesquels on mise et pour lesquels on a besoin d'une masse critique. Alors l'encadrement de l'approche de peuplement du territoire doit être vu autant en lumière des coûts municipaux qu'en lumière des aspirations plus de nature villégiature » (ODO, 2021).

9. Références

- Chaire de tourisme Transat ESG UQAM. Le marché ontarien d'agrément, avril 2013.
- Doucet, C. (2007). Chapitre II : Portrait des enjeux démographiques. Dans C. Doucet, L. Favreau et M. Robitaille (dir.), L'Outaouais, une région qui gagne et qui perd, Copublication ARUC-ISDC, CRDT, CRDC, UQO.
- Doucet, C. (2014). Portrait économique de l'Outaouais 2014. Rapport réalisé pour l'UQO et le Comité de développement économique régional de l'Outaouais de la Chambre de commerce de Gatineau par Projets Territoires, 53 p.
- Doucet, C. (2020). [Navettage et déplacements](#). État de situation socioéconomique, ODO.
- Doucet, C. en collaboration avec M. Charron (2021). [Les défis et opportunités générés par l'essor du télétravail en Outaouais](#). Bulletin l'Outaouais sous la loupe, ODO.
- Gagnon, L. (2020). [Accès à Internet et économie numérique](#). Dans C. Doucet (dir.), État de situation socioéconomique de l'Outaouais et de ses territoires – 2020, Observatoire du développement de l'Outaouais.
- Gravel, M.-A. (2014). [Portrait du navettage des Québécoises et Québécois en emploi](#). Institut de la statistique du Québec. Données sociodémographiques en bref | Volume 19, numéro 1, p.8 à 15.
- Observatoire du développement de l'Outaouais (2021). Lancement du projet [Renforcer la position concurrentielle de l'Outaouais et de l'Est ontarien en tant que région transfrontalière](#) le 30 septembre 2021.
- Savage, K. (2019). [Résultats du Recensement de 2016 : le navettage dans les grandes villes du Canada](#). Statistique Canada, 19 p.,
- Trans Committee. [Les enquêtes origine-destination](#).
- Vachon, B. (2021). L'exode hors de Montréal et l'attraction des régions. Le Devoir. 2 février 2021.
- Ville de Gatineau et Conférence des préfets de l'Outaouais (2019). [Dossier Outaouais 2019](#). 22 p. Dossier Outaouais.