



Les migrations de travail dans l'Outaouais

André Beaucage

Volume 33, numéro 1, 1992

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/056661ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/056661ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de sociologie, Faculté des sciences sociales, Université Laval

ISSN

0034-1282 (imprimé)

1705-6225 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Beaucage, A. (1992). Les migrations de travail dans l'Outaouais. *Recherches sociographiques*, 33(1), 55–81. <https://doi.org/10.7202/056661ar>

Résumé de l'article

L'étude des migrations quotidiennes des travailleurs d'après les données des recensements n'est possible que depuis 1971. L'auteur confronte les résultats d'une recherche exploratoire sur l'importance et les caractéristiques de cette mobilité dans la région frontalière de l'Outaouais aux principales propositions de la théorie du capital humain. À l'aide des mêmes informations, il essaie de mieux évaluer le degré d'interdépendance économique, voire de dépendance, entre les municipalités ou les régions d'un espace géopolitique donné.

LES MIGRATIONS DE TRAVAIL DANS LA RÉGION DE L'OUTAOUAIS¹

André BEAUCAGE*

L'étude des migrations quotidiennes des travailleurs d'après les données des recensements n'est possible que depuis 1971. L'auteur confronte les résultats d'une recherche exploratoire sur l'importance et les caractéristiques de cette mobilité dans la région frontalière de l'Outaouais aux principales propositions de la théorie du capital humain. À l'aide des mêmes informations, il essaie de mieux évaluer le degré d'interdépendance économique, voire de dépendance, entre les municipalités ou les régions d'un espace géopolitique donné.

La notion de mobilité a toujours été au cœur des théories économiques qui expliquent les activités humaines comme des phénomènes d'échanges de biens et de services relativement rares. Par définition, le jeu de l'offre et de la demande implique le déplacement de l'objet de la transaction, plus exceptionnellement celui de son acquéreur comme à l'achat d'un logement. Mais le concept de mobilité devient plus complexe à utiliser lorsqu'on l'applique au travail humain comme objet d'échange. Il

* Je remercie Line Proulx qui a fait la cueillette et la compilation d'une partie importante des données, le Fonds institutionnel de recherche de l'Université du Québec à Hull qui a financé les travaux du projet sur l'emploi dans l'Outaouais, Lysette Boucher et Paul-André Lapointe, professeurs à l'U.Q.A.H. qui ont commenté la première version de cet article.

1. La présente étude est un sous-produit d'un projet de recherche plus vaste sur l'évolution de la structure industrielle et de la structure des emplois dans l'Outaouais depuis les années trente. Les résultats de cette étude nous permettent de mieux saisir l'importance considérable de la dépendance économique de l'Outaouais et le rôle prépondérant de la ville d'Ottawa dans la région métropolitaine de Hull-Ottawa. Le fait que plus de 40 % de la main-d'œuvre de l'Outaouais métropolitain ait eu un emploi du côté ontarien en 1971 et en 1981, notre étude nous permet également de conclure que les données des recensements antérieurs à 1971 sont inadéquates pour circonscrire la structure des emplois de l'Outaouais. Avant 1971, les recensements ne tenaient pas compte du lieu de travail, mais uniquement du lieu de résidence de la population active.

prend alors plusieurs dimensions : géographique, industrielle, occupationnelle ou une combinaison de ces trois principales formes d'investissement en capital humain².

Les déplacements quotidiens requis pour se rendre au travail ne sont pas abordés à notre connaissance par les économistes, sauf comme des frais parmi d'autres à considérer dans la décision d'accepter un nouvel emploi ou d'acquérir un nouveau logement plus ou moins éloigné du lieu de travail³. Le coût des migrations domicile-travail devient ainsi un déterminant important de l'étendue géographique du marché du travail local ou régional pour les groupes occupationnels moins qualifiés ou moins rémunérés⁴. Il n'est donc pas identique pour les diverses catégories de salariés étant donné une même distance à parcourir chaque jour, quel que soit le point de vue, psychologique ou pécuniaire. Se référant à des statistiques de 1986, Laurent Hivert et Jean-Pierre Orfeuil soulignent qu'en France la distance des déplacements pour se rendre au travail est en moyenne de 11 kilomètres, mais qu'elle est également très variable selon le groupe de navetteurs ou selon le contexte. Ainsi, les distances parcourues par les femmes restent inférieures d'environ 25 % à celles des hommes ; la main-d'œuvre de moins de quarante ans parcourt des distances 50 % supérieures à celles de la main-d'œuvre de plus de quarante ans ; plus le groupe occupationnel est élevé dans la hiérarchie et plus le revenu est important, plus les distances parcourues seront grandes (cadres supérieurs, 17 kilomètres ; cadres moyens, 12 ; employés et ouvriers, 9). (HIVERT et ORFEUIL, 1989.)

Si le tableau évolue de façon très semblable dans l'ensemble de l'Europe, la situation est un peu différente aux États-Unis où la distance moyenne domicile-travail est évaluée à 16 kilomètres pour un temps moyen de déplacement de 20 minutes presque identique à celui observé en France et dans les autres pays européens. On constate aussi aux États-Unis que les parcours sont plus longs pour les hommes et pour les catégories de main-d'œuvre dont le revenu est plus élevé. (ORFEUIL, 1989.)⁵

2. Si la notion de mobilité est centrale à l'analyse économique du marché du travail, le phénomène même de la mobilité de la main-d'œuvre a été peu étudié à notre connaissance par les économistes et leurs travaux ont surtout porté sur les migrations géographiques. (HAMERMESH et REES, 1988, chap. 7.) Les sociologues semblent s'être intéressés relativement plus à la question de la mobilité, même s'ils en ont considéré davantage les aspects intergénérationnels que les aspects intragénérationnels ou occupationnels (BOUDON, R. et F. BOURRICAUD, 1982). Notons également que quelques chercheurs intéressés par les conclusions des théories de la segmentation du marché de l'emploi nous ont offert ces dernières années quelques analyses empiriques sur la mobilité de la main-d'œuvre des différents segments du marché du travail. Pour un résumé de ces travaux, voir ROSENBERG, 1989, pp. 397-401 et 414-416.

3. La mobilité au travail devient ainsi un coût à soustraire des bénéfices actualisés découlant de la décision de changer d'employeur, d'occupation ou de région. Pour une discussion sommaire de la mobilité géographique ou occupationnelle du point de vue de l'investissement en capital humain voir HAMERMESH et REES, 1988, chap. 7 et EHRENBERG et SMITH, 1982, chap. 10.

4. Sur le lien entre la mobilité au travail et les frontières spatiales du marché du travail local, voir REES et SHULTZ, 1970 ou FISCHER et NIJKAMP, 1987.

5. Jean-Pierre ORFEUIL se fonde sur les résultats du *1983-84 Nationwide Personal Transportation Study*, Office of the Secretary, U.S. Department of Transport, 1986.

Les données disponibles pour le Canada portent sur le temps consacré aux déplacements domicile-travail en 1986. Elles nous révèlent que 38 % de la population âgée de 15 ans et plus doit se déplacer pour se rendre au travail et que les migrations quotidiennes (aller et retour) prennent 48 minutes en moyenne. Cette durée est un peu plus longue pour les hommes (51 minutes) et pour la main-d'œuvre de 35 à 44 ans (51 minutes) que pour les femmes (44 minutes) et les jeunes de 15 à 24 ans (45 minutes). (FREDERICK, 1990.)

Si la propension à la mobilité quotidienne varie chez les navetteurs selon le sexe, le statut civil, l'âge, la profession, le secteur d'activité économique, le niveau de revenu ou l'origine ethnique, comment expliquer ces variations ? Par des préférences individuelles, par des contraintes familiales ou économiques ou par les caractéristiques particulières des professions ou des secteurs de travail ? Les réponses à ces questions devraient fournir un nouvel éclairage sur le fonctionnement du marché du travail, sur la détermination des conditions de travail et sur l'allocation des ressources humaines. De plus, elles seraient d'un intérêt évident pour la gestion économique d'une région ou d'une localité. Par exemple, elles peuvent en faire ressortir la dépendance ou la vitalité économique selon le rapport entre l'offre d'emplois et la population active ou selon le bilan des gains et pertes dans les échanges de main-d'œuvre avec les localités avoisinantes. De telles données peuvent aussi aider à mieux comprendre et à mieux planifier l'utilisation du réseau routier et des transports publics ou, encore, à orienter la distribution spatiale des activités économiques des entreprises en vue d'une gestion plus écologique du territoire régional.

Notre étude est partielle et exploratoire⁶ : nous n'analysons que la mobilité quotidienne au travail⁷ de la main-d'œuvre de l'Outaouais métropolitain⁸. (Carte.) Comme ce territoire surtout peuplé de francophones est limitrophe de la région métropolitaine d'Ottawa dont la population est trois fois plus importante et majo-

6. Jean MERCIER et Denise BEAULIEU (1978) ont également étudié les migrations de travail.

7. L'expression « mobilité au travail » est utilisée ici comme synonyme des notions « déplacement domicile-travail » ou « migration de travail ». Elle a donc une signification beaucoup moins générale ou englobante que l'expression « mobilité de la main-d'œuvre ».

8. Cette région métropolitaine de recensement (R.M.R.) comprend la région métropolitaine d'Ottawa au sud de la rivière des Outaouais et la partie métropolitaine de l'Outaouais composée de subdivisions de recensement qui englobent les territoires des principales villes de la région (Aylmer, Gatineau et Hull) et de quelques autres municipalités limitrophes dont le nombre variera d'un recensement à l'autre : en 1981, Hull-Ouest, La Pêche et Val-des-Monts ; en 1971, les municipalités équivalentes à ces dernières avec en plus Buckingham et Masson. Dans les années 1970 et 1980, la partie québécoise de la R.M.R. Ottawa-Hull épouse en grande partie le territoire de la Communauté régionale de l'Outaouais et environ les trois quarts de la population de l'Outaouais habitent cette zone urbaine au nord de la rivière. Le reste de la population est réparti de façon à peu près égale entre les municipalités régionales de comté de La-Vallée-de-la-Gatineau au nord, de Papineau à l'est et de Pontiac au nord-ouest (le comté de Labelle est exclu du territoire de l'Outaouais dans les années 1980).

ritairement de langue anglaise⁹, nous pourrions évaluer aussi les coûts culturels ou sociaux de la mobilité au travail par rapport à ses coûts économiques. Nous poursuivons donc un double objectif : mesurer l'importance des migrations de travail dans l'Outaouais et dans ses principales municipalités comparativement à celles de la région d'Ottawa ; vérifier si elles sont plus fréquentes pour certaines catégories de main-d'œuvre et si les différences convergent avec les prédictions de la « théorie du capital humain ».

Ce cadre théorique néoclassique propose que les salariés qui ont davantage tendance à se déplacer pour exercer leur métier ou leur profession sont ceux qui espèrent retirer des bénéfices actualisés plus élevés du déplacement quotidien et supporter des coûts plus faibles, compte tenu de la distance à parcourir (BECKER, 1975 et KAUFMAN, 1989). Pour les adeptes de cette approche, les bénéfices se résument avant tout à une évaluation subjective de la part du salarié de ses chances de promotion professionnelle. Ils sont mesurés par la différence entre la somme des revenus escomptés par suite du choix de mobilité, moins les revenus qu'il aurait probablement obtenus autrement. Les coûts sociaux et pécuniaires directs et indirects sont ceux qu'occasionnent les déplacements.

Notre étude porte sur des données en bonne partie inédites des recensements de 1971 et, plus particulièrement, de 1981¹⁰. À cause des limites imposées par les données disponibles, les déplacements quotidiens sont évalués par la distance parcourue, et non par le temps nécessaire à le faire. Nous cherchons donc à cerner le nombre et les caractéristiques des résidents de l'Outaouais qui se déplacent le plus (qui travaillent du côté ontarien) par rapport à ceux qui se déplacent le moins (qui travaillent dans leur ville de résidence)¹¹. Nous décrivons, dans une première partie, l'ampleur des déplacements domicile-travail ou les faisceaux de mobilité de l'Outaouais par rapport à ceux de la région d'Ottawa. Dans une deuxième partie, nous cherchons à cerner les caractéristiques occupationnelles et personnelles des navetteurs par rapport à celles de la population active outaouaise la moins mobile. Enfin, dans une dernière partie, nous résumons nos observations et nous les situons par rapport aux prédictions de la théorie du capital humain.

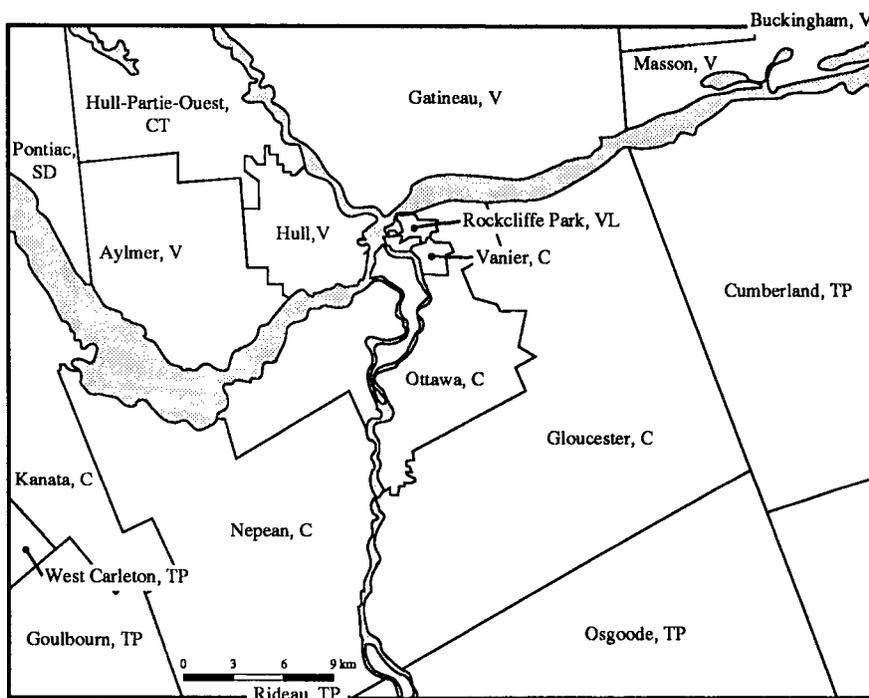
9. Environ 78% des 200 215 résidents de la région métropolitaine de Hull déclarent parler le français à la maison contre 14% dans la région d'Ottawa où on recense 619 050 personnes (Statistique Canada, 1986).

10. Les recensements antérieurs ainsi que les recensements de 1976 et de 1986 ne permettent pas d'analyser les migrations de travail parce que la question relative au lieu de travail de la population active n'existait pas ou parce que les réponses à cette question n'ont pas été traitées.

11. Les données du recensement nous permettent d'étudier la mobilité au travail sur la base de la localité de résidence. Elles nous limitent ainsi aux déplacements entre villes ou entre régions. La mobilité au travail à l'intérieur d'une même municipalité ne peut donc être évaluée à l'aide des statistiques disponibles. Cette lacune est importante puisque certains déplacements au travail intramunicipaux peuvent être plus longs en temps ou en espace que certains déplacements intermunicipaux ou même interrégionaux. Nous croyons toutefois que ces limites des données disponibles ne diminuent en rien l'intérêt de notre étude exploratoire de la mobilité au travail.

CARTE

Région métropolitaine de recensement (R.M.R.)
Ottawa-Hull



1. Un aperçu global des migrations

Dans le contexte de la grande région métropolitaine Ottawa-Hull, les migrations de travail impliquent des déplacements interprovinciaux qui rendent l'analyse encore plus intéressante. Le tableau 1 nous présente la croissance de la population active sur les deux rives de la rivière des Outaouais ainsi que les migrations interprovinciales de travail. La population active occupée résidant du côté québécois représente 27,3 % de celle de la rive ontarienne en 1981, contre 25,1 % en 1971¹². Entre les deux recensements, la population active québécoise a donc crû davantage que celle de l'Ontario

12. Des données globales tirées du recensement de 1986 et présentées récemment par la Société d'aménagement de l'Outaouais dans son *Mémoire pour la Commission sur l'avenir politique et constitutionnel du Québec* (novembre 1990), nous indiquent que cette croissance plus rapide de la population active de l'Outaouais s'est maintenue jusqu'en 1986 pour atteindre alors 29,6 % de la population active de la région d'Ottawa.

(51 % contre 39 %). De part et d'autre, la hausse s'explique d'abord par celle de la main-d'œuvre féminine : 87 % du côté québécois et 61 % du côté ontarien ; celle de la main-d'œuvre masculine se situant respectivement à 32 % et 25 %.

TABLEAU 1

Migrations de travail dans la région Ottawa-Hull

ORIGINE		POPULATION EN EMPLOI SELON LE LIEU DE TRAVAIL (%)							
		POPULATION OCCUPÉE		Québec		Ontario		Autres	
		1971	1981	1971	1981	1971	1981	1971	1981
Québécoise	T.	51 120	77 220	53	56	45	41	2	3
	H.	33 480	44 275	53	54	44	42	3	4
	F.	17 640	32 945	53	59	45	40	2	1
Ontarienne	T.	203 570	282 830	1	5	95	91	4	4
	H.	125 770	157 785	2	6	94	90	4	4
	F.	77 800	125 050	1	5	97	93	2	2

SOURCE: Calculs de l'auteur sur la base de données fournies par Statistique Canada : pour l'année 1971, chiffres non publiés du Recensement (micro-fiches); pour l'année 1981, *Population: lieu de travail, régions métropolitaines de recensement*, vol. 1 (catalogue 92-908).

Les migrations interprovinciales

Toujours dans le cadre de la région métropolitaine Ottawa-Hull, nous observons que la mobilité de la main-d'œuvre ontarienne vers la rive québécoise croît entre 1971 et 1981, pendant que celle de la main-d'œuvre québécoise en direction de l'Ontario diminue légèrement. La différence est plus frappante si l'on utilise une mesure relative: plus de 40 % des Québécois avaient leur emploi dans la région métropolitaine d'Ottawa alors que seulement 5 % des Ontariens traverseraient du côté québécois pour travailler en 1981. En nombre absolu, 31 685 Québécois travaillaient dans la région d'Ottawa en 1981 (22 805 en 1971) contre 15 360 Ontariens qui occupaient un emploi au Québec la même année (2 935 en 1971)¹³. La mobilité vers l'extérieur de la région métropolitaine Ottawa-Hull demeure marginale pour les deux groupes et pour les deux périodes considérées, à savoir 2 % à 4 % de l'ensemble de la population active.

13. Selon la Société d'aménagement de l'Outaouais (1990), plus de 33 000 résidents de l'Outaouais québécois travaillaient dans la région métropolitaine d'Ottawa en 1986, ce qui représentait 32,5 % de la main-d'œuvre totale de l'Outaouais métropolitain. Dans le sens inverse, 17 500 résidents ontariens traversaient la rivière pour travailler du côté québécois, soit seulement 5 % de la main-d'œuvre de la région d'Ottawa.

Une dernière observation importante concernant ce tableau général se rapporte à la mobilité relative des femmes. Contrairement à ce qu'on aurait pu attendre, il ne semble pas y avoir de différence significative entre la mobilité de la main-d'œuvre féminine et celle de la main-d'œuvre masculine pour les deux périodes et pour les parties ontarienne et québécoise de la région. Malgré une hausse plus marquée de la population active féminine entre 1971 et 1981 des deux côtés de la rivière, les travailleuses québécoises et ontariennes ont démontré une propension à la mobilité qui a suivi de très près celle des travailleurs de leur région. Les femmes sur le marché du travail, souvent considérées comme des «travailleurs secondaires», semblent donc avoir un comportement qui ne se différencie pas de façon significative de celui des hommes, sauf peut-être que les plus longs déplacements à l'extérieur de la région sont en proportion plus fréquents chez les hommes.

Les faisceaux de migrations au travail

Nous allons maintenant présenter de façon plus détaillée la mobilité de ces travailleurs québécois selon les données disponibles les plus récentes, celles du Recensement de 1981. Le tableau 2 présente les destinations de travail des 75 075 travailleurs de l'Outaouais québécois qui occupaient un emploi dans la région métropolitaine Ottawa-Hull en 1981¹⁴. Nous excluons donc les 2 000 qui allaient à l'extérieur de cette région. Globalement, le tableau montre que 58 % de la main-d'œuvre outaouaise travaille dans le Hull métropolitain contre 42 % du côté d'Ottawa, que près de 64 % de la population active de l'Outaouais doit changer de ville ou de région pour travailler (47 675 sur 75 075) et que, de ces navetteurs, 34 % restent sur la rive québécoise contre 66 % qui vont du côté ontarien. En résumé, si la majorité des travailleurs peuvent trouver un emploi dans la province où ils habitent, les deux tiers de ceux qui se déplacent doivent aller dans la province voisine. Il existe en fait deux faisceaux principaux de mobilité: le premier, et de loin le plus important, va vers Ottawa (60 %); le second, vers Hull (24 %). Le reste des destinations est toujours inférieur à 5 %. Ottawa est la ville qui compte le plus grand nombre de travailleurs de l'Outaouais (28 175). Elle est suivie de près par Hull (25 235) et d'un peu plus loin par Gatineau (11 450) et Aylmer (4 530).

La situation semble avoir été sensiblement différente en 1971, même si les données sont moins précises, vu que 10 % des travailleurs n'ont pas de lieu de travail déclaré contre moins de 1 % en 1981¹⁵. Près de 51 % ont dit travailler du côté de

14. Aux lecteurs intéressés par une présentation plus détaillée des migrations de travail dans l'Outaouais, l'auteur leur fera parvenir sur demande des matrices plus détaillées des faisceaux de mobilité entre l'ensemble des municipalités de la région et selon le sexe des salariés.

15. En effet, plus de 5 000 travailleurs n'ont pas de lieu de travail déclaré en 1971 contre seulement 530 travailleurs qui sont sans lieu de travail habituel en 1981. La comparaison entre les deux périodes comporte par conséquent un certain risque, même si on ne tient pas compte de ces 5 000 lieux de travail non déclarés en 1971. Le lecteur intéressé trouvera les données de 1971 en annexe.

l'Ontario (42 % en 1981), dont 48 % à Ottawa (38 % en 1981). Même si les 10 % qui n'ont pas de lieu de travail déclaré travaillaient tous au Québec en 1971, ce qui est très peu probable, la proportion des travailleurs québécois se déplaçant vers l'Ontario aurait quand même été supérieure à celle de 1981. Les données disponibles nous indiquent donc une mobilité vers l'Ontario plus prononcée en 1971¹⁶. L'écart réel entre 1971 et 1981 est toutefois impossible à estimer. Les deux faisceaux de mobilité les plus importants étaient les mêmes, en direction d'Ottawa (76 %) et de Hull (15 %), alors que les déplacements vers les autres villes ne dépassaient pas 2 % ou 3 %. En 1971, plus de 63 % des travailleurs québécois de la région métropolitaine de Hull ont changé de ville ou de région pour exercer leur métier ou leur profession, un pourcentage presque identique à celui de 1981.

Des indices de dépendance économique

Si nous examinons de plus près les migrations de travail à l'intérieur de l'Outaouais métropolitain en 1981, nous constatons que Hull est la seule municipalité à pouvoir offrir de l'emploi à plus de la moitié de sa main-d'œuvre¹⁷. Dans la plupart des autres municipalités, plus de 70 %, souvent plus de 80 %, des travailleurs doivent changer de ville pour exercer leur métier ou leur profession. Ces pourcentages soulignent l'importance de la dépendance économique de ces municipalités. Le tableau 3 présente d'autres indices de déplacements domicile-travail qui confirment la forte dépendance de la plupart des villes de l'Outaouais et, à un degré moindre, de Hull et de l'ensemble de la région¹⁸. Les villes de Hull et d'Ottawa, où l'activité économique est fortement concentrée, ont chacune 1,5 emplois par travailleur résident. Toutefois, l'importance relative des navetteurs de Hull est environ le double de celle observée à Ottawa selon les trois indices retenus : à Ottawa, par exemple, les navetteurs ne représentent que 14 % des emplois ou 22 % de la main-d'œuvre résidente contre 33 % et 49 % respectivement à Hull. Quant au reste de l'Outaouais métropolitain, le tableau fait ressortir une situation de dépendance prononcée. On y trouve moins d'un demi-emploi par résident et les indices de mobilité y sont beaucoup plus élevés que ceux que nous pouvons observer à Hull. Ainsi, pendant que les autres municipalités de l'Outaouais affichent entre 1,6 et 4,6 navetteurs par emploi qu'elles peuvent offrir, la ville de Hull compte 3 emplois pour chacun de ses navetteurs.

16. La plus faible mobilité au travail vers l'Ontario en 1981 pourrait s'expliquer en grande partie par le déplacement à Hull d'environ 16 000 emplois de l'administration publique fédérale et par la croissance deux fois plus marquée du côté québécois de l'ensemble du secteur tertiaire entre 1971 et 1981 (Statistique Canada, 1971 et 1981b). Dans les deux cas les données sont basées sur le lieu de travail.

17. En 1971, la ville de Hull est toujours celle qui fournit le plus fort pourcentage d'emploi à sa main-d'œuvre (45 %). Toutefois, à cause du nombre important de lieux de travail non déclarés, la comparaison stricte des pourcentages avec la situation de 1981 demeure toujours risquée.

18. Nous n'avons pas retenu l'année 1971 pour le calcul des indices de mobilité au travail à cause du problème des lieux de travail non déclarés souligné à la note précédente.

TABLEAU 2

Migrations de travail de la main-d'œuvre de l'Outaouais métropolitain, 1981

LIEU DE RÉSIDENCE	LIEU DE TRAVAIL															
	RÉGION MÉTROPOLITAINE DE L'OUTAOUAIS							RÉGION MÉTROPOLITAINE D'OTTAWA								
	Grand total	Aylmer	Gatineau	Hull	Hull-Ouest	La Pêche	Val-des-Monts	S.L.T.H.*	Québec partie	Glou-cestre	Kanata	Nepean	Ottawa	Vanier	Autres**	Ontario partie
Aylmer	N 11 735	2 775	205	2 495	20	5	0	80	5 570	105	70	340	5 390	115	145	6 165
	% 100	24	2	21	0	0	0	1	47	1	1	3	46	1	1	53
Gatineau	N 32 100	775	9 735	8 060	15	5	75	245	18 910	425	50	365	11 810	295	245	13 190
	% 100	2	30	25	0	0	1	59	1	1	0	1	37	1	1	41
Hull	N 26 195	885	1 050	13 555	35	10	20	190	15 750	200	110	380	9 360	255	140	10 445
	% 100	3	4	52	0	0	0	1	60	1	0	1	36	1	1	40
Hull-Ouest	N 1 640	25	40	355	240	80	0	0	740	25	15	20	780	15	45	900
	% 100	2	2	22	15	5	0	0	45	2	1	1	48	1	3	55
La Pêche	N 1 935	50	95	450	35	795	0	5	1 425	30	0	45	395	30	10	510
	% 100	3	5	23	2	41	0	0	74	2	0	2	20	2	1	26
Val-des-Monts	N 1 455	20	325	320	0	5	305	15	985	15	5	0	435	10	0	470
	% 100	1	22	22	0	0	21	1	68	1	0	0	30	1	0	32
OUTAOUAIS	N 75 075	4 530	11 450	25 235	345	910	395	530	43 390	795	255	1 155	28 175	730	575	31 685
	% 100	6	15	34	0	1	1	58	1	1	0	2	38	1	1	42
Mobilité***	N 47 675	1 755	1 715	11 680	105	115	90	530	15 990	795	255	1 155	28 175	730	575	31 685
	% 100	4	4	24	0	0	0	1	34	2	1	2	60	2	1	66

SOURCE: Calculé par l'auteur sur la base des données de Statistique Canada, 1981a.

NOTE: * S.L.T.H. signifie sans lieu de travail habituel;

** Autres comprend les autres villes de l'Ottawa métropolitain, à savoir Clarence, Cumberland, Goulbourn, Osgoode, Rideau, Rockcliffe, Rockland ainsi que les « sans lieu de travail » habituels;

*** Mobilité tient compte du total des travailleurs d'une région ou d'une ville qui ont leur emploi dans une municipalité autre que celle de leur lieu de résidence.

L'Outaouais métropolitain exporte sa main-d'œuvre parce qu'il ne peut lui offrir des emplois en assez grand nombre ni peut-être d'assez bonne qualité. Nous estimons l'importance relative des emplois offerts dans la région par rapport à sa population active à 60 % et à 81 % pour les années 1971 et 1981 respectivement¹⁹. L'amélioration de la situation pendant les années 1970 s'explique par une croissance des emplois plus forte (124 %) (Statistique Canada, 1971 et 1981b) que celle de la population active occupée (51 %). (Tableau 1.) Les quelque 37 000 nouveaux emplois vont donc plus que compenser les 26 000 nouveaux travailleurs résidant dans la région métropolitaine de l'Outaouais²⁰. Toutefois, il n'y a toujours en 1981 que 62 500 emplois du côté québécois pour satisfaire une population active occupée de 77 200 Québécois et un peu plus de 15 000 navetteurs ontariens. Malgré un taux de croissance des emplois plus faible du côté d'Ottawa (51 %), il s'en est tout de même créé près de 109 000 entre 1971 et 1981 alors que la main-d'œuvre n'augmentait que de 79 000 personnes pour la même période (39 %). (Statistique Canada 1981b et 1971.)

2. La qualité des emplois occupés par les navetteurs

Les travailleurs de l'Outaouais se déplacent donc vers l'Ontario parce que le nombre d'emplois y est plus important et que la probabilité d'en trouver un est plus élevée, surtout si on tient compte du fait que le taux de chômage est beaucoup plus faible dans la région d'Ottawa que dans l'Outaouais métropolitain²¹. Il s'agit de vérifier maintenant si on y obtient des emplois plus rémunérateurs et de meilleure qualité. Nous chercherons à évaluer la pertinence de la théorie du capital humain, car étant donné la plus grande probabilité de trouver un emploi du côté ontarien, l'investissement dans la mobilité (puisque'il y a des coûts associés aux déplacements) devrait engendrer des bénéfices compensatoires ou des revenus relativement plus élevés pour les navetteurs. Réciproquement, la mobilité au travail devrait être moins importante pour les catégories de main-d'œuvre dont le coût des déplacements quotidiens est supérieur, vu leur niveau de revenu ou la nature de l'emploi.

19. Pour 1971, nous incluons les lieux de travail non déclarés du côté québécois parce que le total des emplois ainsi obtenus se rapproche des 29 855 emplois de l'Outaouais métropolitain avancés par Statistique Canada, 1971. Si on ne tient pas compte des quelque 5 000 lieux de travail non déclarés, l'importance des emplois offerts dans l'Outaouais par rapport à sa population active occupée se situe plutôt à 55 %.

20. Près de 16 000 de ces nouveaux emplois proviennent de l'administration publique fédérale et 10 500 du secteur des services socioculturels et personnels : enseignement et santé (5 000), services aux entreprises (1 500), hôtels et restaurants (2 000), etc. Le reste des nouveaux emplois ont été créés dans les secteurs des transports et des communications (2 200), dans le commerce (4 500) et la finance et l'immobilier (1 400) et à un degré moindre dans le secteur manufacturier (2 300) et dans le bâtiment (1 000).

21. À titre d'illustration, les recensements de 1981 et 1986 nous indiquent respectivement des taux de chômage de 5,8 % et 6,7 % pour la partie ontarienne de la région métropolitaine de recensement Ottawa-Hull contre des taux de 10,2 % et 10,9 % pour la partie québécoise. (Statistique Canada, 1981b et 1986.)

TABLEAU 3

*Indices des migrations de travail, 1981**

LIEU	NAVETTEURS RÉSIDENTS %	NAVETTEURS EMPLOIS %	NAVETTEURS ENTRANTS %	EMPLOIS RÉSIDENTS %
Outaouais	44	54	177	81
Aylmer	77	160	276	47
Gatineau	71	197	780	36
Hull	49	33	48	151
Hull-Ouest	86	459	739	19
La Pêche	61	171	610	36
Val-des-Monts	80	317	739	25
Ottawa	22	14	28	152
Ottawa métropolitain . . .	9	8	50	109

SOURCE: Statistique Canada, (1981a). Calculs de l'auteur.

* Navetteurs: les travailleurs qui doivent quitter leur ville ou leur région de résidence.

Résidents: l'ensemble de la population active qui réside dans une ville ou une région.

Emplois: l'ensemble des emplois de la ville ou de la région indiquée.

Entrants: les travailleurs d'une autre localité qui ont un emploi dans la ville ou la région indiquée.

Les secteurs d'activité économique

Emploi et Immigration Canada nous a fourni des répartitions inédites des navetteurs de la région de l'Outaouais par secteur d'activité économique. Ces données tirées du Recensement de 1981 couvrent les 88 000 salariés des territoires des Centres d'emploi de Hull, de Gatineau et de Buckingham²². Un peu plus de 37% d'entre eux ont leur emploi du côté ontarien de la rivière des Outaouais²³ et près de 40% travaillent dans les services gouvernementaux, plus particulièrement dans la fonction publique fédérale. Les autres qui traversent la frontière provinciale sont dispersés dans différents secteurs tel qu'indiqué à la colonne 4 du tableau 4.

La colonne 3 nous permet de situer l'importance relative des navetteurs dans chacun des secteurs d'activité économique. Par rapport à la main-d'œuvre outaouaise totale du secteur d'activité, la proportion des navetteurs québécois atteint au moins 40% dans les secteurs suivants: transports, communications et services publics

22. Ces données sont sensiblement différentes de celles du recensement 1981 pour la région métropolitaine de recensement Ottawa-Hull que nous avons utilisées jusqu'ici (tableau 1). Les données sur la région métropolitaine de Hull visent un territoire moins vaste que celles des Centres d'emploi de Hull, de Gatineau et de Buckingham.

23. Ce pourcentage tombe à 30% si on ne tient pas compte du secteur des services gouvernementaux.

TABLEAU 4

*Lieu de travail des salariés de l'Outaouais
par secteurs d'activité*

SECTEURS D'ACTIVITÉ	RÉGION	RÉGION D'OTTAWA		
	OTTAWA-HULL N	N	Ottawa-Hull 100	Tous les secteurs, 100
TOUS LES SECTEURS	88 000	32 840	37,3	100,0
Services gouvernementaux	22 115	12 860	58,2	39,2
Transports, communications et services publics	6 305	2 535	40,2	7,7
Commerce de détail	10 095	2 420	24,0	7,4
Autres services socioculturels, commerciaux et personnels	4 890	1 980	40,5	6,0
Enseignement	7 170	1 920	26,8	5,8
Activités manufacturières (sans pâtes et papiers)	5 745	1 915	33,3	5,8
Bâtiment et travaux publics	4 075	1 805	44,3	5,5
Services sociaux et médicaux	6 045	1 690	28,0	5,1
Finance, assurance et immobilier	3 935	1 530	38,9	4,7
Services aux entreprises	2 615	1 235	47,2	3,8
Hébergement et restauration	4 760	1 180	24,8	3,6
Commerce de gros	1 925	915	47,5	2,8
Activités indéterminées	2 235	565	25,3	1,7
Pâtes et papiers	4 020	150	3,7	0,5
Secteur primaire	2 070	140	6,8	0,4

SOURCE: Emploi et Immigration Canada, données inédites du Recensement de 1981, *Navetteurs par secteurs industriels*. Aucune date, calculs de l'auteur.

(40%), autres services socioculturels, commerciaux et personnels (41%), construction (44%), services aux entreprises (47%), commerce de gros (48%) et services gouvernementaux (58%). Une présentation plus désagrégée indique que certains sous-secteurs manufacturiers connaissent également un pourcentage élevé de salariés qui doivent trouver leur emploi à Ottawa: l'imprimerie et l'édition (63%), les aliments et boissons (45%). À l'autre extrême, on trouve plusieurs secteurs où moins de 30% des salariés traversent la rivière pour exercer leur métier ou leur profession: pâtes et papiers (4%), secteur primaire (7%), commerce de détail (24%), hébergement et restauration (25%), enseignement (27%) et services sociaux et médicaux (28%).

Nous avons également ment obtenu de Statistique Canada des données inédites relatives à certaines caractéristiques professionnelles et personnelles de deux sous-groupes de la population active de la partie québécoise de la région métropolitaine de

Recensement Ottawa-Hull: la main-d'œuvre dont le lieu de travail est le même que celui de leur résidence et la main-d'œuvre dont le lieu de travail est en Ontario. Nous ne tenons pas compte d'une catégorie intermédiaire, numériquement moins importante, dont le lieu de travail est dans une municipalité autre que celle de leur lieu de résidence, mais dans l'Outaouais. La confrontation des données sur les deux catégories (tableaux 5 et 6) nous permettra de mieux faire ressortir les caractéristiques des salariés qui se déplacent le moins et de ceux qui se déplacent le plus²⁴.

Le tableau 5 confirme l'importance de l'administration fédérale comme destination principale des navetteurs. Les femmes y trouvent toujours une part relativement plus importante de leur emploi, même si elles occupent un peu moins de 48 % des emplois fédéraux (52 % pour les hommes) du côté de l'Ontario contre plus de 55 % du côté du Québec. Trois autres secteurs d'activité économique tiennent une plus grande place lorsque la main-d'œuvre québécoise traverse du côté ontarien: transport, communications et autres services publics; bâtiment et travaux publics; services personnels. Selon l'importance relative des emplois obtenus par la mobilité, le premier secteur favorise autant les hommes que les femmes, le second profite surtout aux hommes, tandis que le troisième avantage un peu plus les femmes. L'administration publique fédérale est donc la destination privilégiée des navetteurs québécois des deux sexes. La part relative des emplois fédéraux est ainsi quatre fois plus importante pour ceux et celles qui se déplacent vers l'Ontario que pour ceux et celles qui travaillent dans la municipalité de résidence²⁵.

Les emplois rattachés à ces différents secteurs ne sont pas de la même qualité et ne procurent pas le même niveau de rémunération. Le tableau 6 indique que les emplois de la région d'Ottawa donnent des revenus sensiblement plus élevés que les revenus des emplois obtenus dans la municipalité de résidence du côté québécois. En

24. Pour être plus précis, soulignons que les données obtenues de Statistique Canada portent sur deux sous-groupes des 74 000 personnes composant la population active occupée et résidant dans la partie québécoise de la R.M.R. d'Ottawa-Hull: celles qui travaillent dans la ville de leur lieu de résidence (36 %) et celles qui travaillent du côté ontarien (42 %). Ces données ne tiennent pas compte des personnes qui œuvrent dans le secteur primaire ou à l'extérieur de la R.M.R., qui n'ont pas de lieu de travail habituel ou qui ne font pas partie d'un ménage privé (i.e. sont en institution). Nous n'avons pas de données sur les caractéristiques d'un troisième groupe intermédiaire englobant la population active québécoise qui travaille dans une municipalité de l'Outaouais autre que celle de son lieu de résidence (22 %), étant donné que notre objectif était de confronter les caractéristiques des deux sous-populations principales, la moins mobile et la plus mobile, étant donné aussi le coût élevé des données additionnelles. Nous ne pouvons donc fournir de précisions sur les caractéristiques de ce groupe intermédiaire ni sur l'ensemble de la population active de l'Outaouais.

25. Les auteurs suggèrent qu'«une logique spatiale nouvelle... parfois poussée à l'extrême», s'est développée ces dernières années: en matière de localisation résidentielle, l'aisance produite par les années de croissance est d'abord utilisée pour gagner des degrés de liberté, s'affranchir d'une contrainte de localisation par rapport au lieu de travail. Il est significatif à cet égard que les raisons de leur mobilité résidentielle avancées par les personnes fassent apparaître en tête la volonté d'accession à la propriété, la recherche d'un logement plus grand et d'un cadre plus agréable ou convenant mieux à leur statut social et que la volonté de se rapprocher de son travail n'apparaisse pratiquement pas (p. 106).

fait, par rapport aux travailleurs peu mobiles, les navetteurs québécois vont surtout réaliser leurs gains relatifs dans les secteurs suivants : les transports, les communications et autres services publics ; le commerce ; la finance, l'assurance et l'immobilier ; les services personnels ; et l'administration fédérale. Toutefois, les navetteurs semblent plutôt perdants dans les secteurs des manufactures, de l'enseignement et des administrations provinciale et municipale où ils sont d'ailleurs peu nombreux du côté ontarien. Enfin, mentionnons qu'on obtient une rémunération fort semblable des deux côtés de la rivière des Outaouais dans la construction et l'hébergement et la restauration.

TABLEAU 5

*La population active occupée des ménages privés résidant
dans la partie québécoise de la R.M.R. Ottawa-Hull
selon le lieu de travail et le secteur d'activité*

SECTEURS D'ACTIVITÉ	LIEU DE TRAVAIL					
	Même municipalité que résidence			Partie ontarienne de R.M.R. Ottawa-Hull		
	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes
TOUS LES SECTEURS	26 785 %	14 420 %	12 365 %	31 055 %	18 000 %	13 050 %
Industries manufacturières	12,5	19,6	4,2	6,5	9,4	2,6
Bâtiment et travaux publics	4,6	7,7	1,0	6,1	10,1	0,6
Transports, communications, autres services publics	5,8	7,8	3,4	7,7	9,3	5,6
Commerce	19,9	19,4	20,5	10,7	12,9	7,6
Finance, assurance et immobilier	5,0	3,9	6,3	4,6	3,3	6,5
Services socioculturels et commerciaux	37,0	26,2	49,7	25,6	19,6	33,9
Enseignement	10,1	5,7	15,2	5,9	4,5	7,8
Services médicaux et sociaux	9,6	5,4	14,6	5,7	2,8	9,7
Services personnels	10,0	9,5	10,6	10,3	9,1	11,9
Hébergement et restauration	7,3	5,7	9,3	3,8	3,3	4,5
Administration publique et défense	15,2	15,5	14,8	38,8	35,5	43,4
Administration fédérale et gouvernements étrangers	8,7	7,2	10,4	37,6	33,8	42,8
Administration provinciale	2,0	1,8	2,3	0,3	0,4	0,3
Administration municipale	4,5	6,6	2,1	0,9	1,3	0,3

SOURCE: Données inédites de Statistique Canada, Recensement de 1981. Calculs de l'auteur.

Si nous recopons les informations des tableaux 5 et 6, il apparaît que les travailleurs qui se déplacent vers l'Ontario obtiennent en moyenne une meilleure rémunération que ceux qui occupent un emploi dans la ville de leur résidence. En effet, ils s'orientent en majorité vers les emplois et les secteurs plus rémunérateurs de l'administration fédérale ou vers de meilleurs emplois dans des secteurs moins généreux comme le commerce et les services personnels. Ils obtiennent toutefois moins de succès dans les manufactures et les écoles ontariennes où ils occupent moins d'emplois. De façon générale, ils répondent à l'appel de conditions salariales relativement plus avantageuses. Cette conclusion semble s'appliquer relativement mieux aux hommes qu'aux femmes, étant donné les secteurs privilégiés par l'un et l'autre groupe, si l'on fait exception de l'administration fédérale: les hommes surtout présents dans le bâtiment et les transports et les communications; les femmes, dans les services personnels et les services médicaux et sociaux. La considération des groupes occupationnels va nous éclairer davantage sur ce point.

TABLEAU 6

La population active occupée des ménages privés résidant dans la partie québécoise de la R.M.R. Ottawa-Hull selon le lieu de travail et le revenu (pourcentages)

SECTEURS D'ACTIVITÉ	LIEU DE TRAVAIL							
	Municipalité de résidence				Partie ontarienne de R.M.R. Ottawa-Hull			
	Revenu				Revenu			
	Moins de 15 000	15 000 à 29 000	30 000 et plus	Rang, tranche modale	Moins de 15 000	15 000 à 29 000	30 000 et plus	Rang, tranche modale
TOUS LES SECTEURS	58,4	35,4	6,2		50,3	41,2	8,5	
Industries manufacturières	30,8	61,1	8,1	2	37,9	55,0	7,2	3
Bâtiment et travaux publics	51,2	43,5	5,7	7	51,2	43,5	5,3	7
Transport, communication et autres services publics	48,2	47,6	4,5	6	35,1	57,7	7,1	2
Commerce	78,2	19,2	2,5	11	62,0	33,5	4,5	9
Finance, assurance et immobilier	64,7	27,5	7,8	8	55,6	36,8	7,3	8
Enseignement	34,9	53,1	12,1	3	48,6	36,9	14,2	6
Services médicaux et sociaux	67,8	26,2	6,0	9	64,2	32,1	3,7	10
Services personnels	77,1	18,8	4,3	10	73,0	20,7	6,3	11
Hébergement et restauration	91,1	8,1	0,8	12	88,1	11,9	0,0	12
Administration fédérale	47,5	43,0	9,5	5	40,2	47,6	12,1	5
Administration provinciale	36,1	50,9	12,0	4	38,1	47,6	9,5	4
Administration municipale	28,5	61,2	10,3	1	29,1	63,6	7,3	1

SOURCE: Données inédites de Statistique Canada, Recensement de 1981. Calculs de l'auteur.

Les groupes occupationnels

Les données d'Emploi et Immigration Canada nous permettent aussi de répartir les navetteurs par grands groupes de professions. Dans l'ensemble de la région couverte par les trois centres d'emploi de Hull, de Gatineau et de Buckingham, 34 % des navetteurs québécois appartiennent au groupe *personnel administratif*, près de 13 % aux *travailleurs spécialisés dans les services* et un peu moins de 10 % aux *directeurs et administrateurs*. Ainsi que nous l'indique la colonne 2 du tableau 7, le reste est réparti entre les autres grands groupes de professions. Globalement, on peut dire qu'environ la moitié de ces travailleurs québécois sont des secrétaires, des commis, des employés de services domestiques et du nettoyage, des travailleurs de l'alimentation et des vendeurs de biens de consommation alors qu'environ le quart sont des directeurs ou des cadres, des ingénieurs, des programmeurs en informatique, des professionnels, des professeurs, des infirmières et des techniciens de la santé.

Le tableau 7 montre également (colonnes 2 et 3) que les navetteurs en comparaison de la main-d'œuvre de l'Outaouais sont sureprésentés surtout dans le grand groupe du *personnel administratif*, mais aussi dans ceux des *directeurs et administrateurs*, des *travailleurs des sciences naturelles, techniques et mathématiques*, des *travailleurs spécialisés des sciences sociales et secteurs connexes*, et des *professionnels des domaines artistique et littéraire*. On observe de plus une surreprésentation dans certaines catégories d'ouvriers qualifiés de secteurs comme l'usinage des métaux ou l'imprimerie, à titre d'exemples. Donc, à l'exception du *personnel administratif*, les autres grands ensembles de navetteurs surreprésentés sont composés de professionnels, de techniciens et de certains travailleurs qualifiés. Les salariés moins qualifiés, à l'exception du *personnel administratif*, se déplacent relativement moins pour travailler. Il est fort probable que cette surreprésentation de certains groupes professionnels s'explique en grande partie par les emplois de l'administration publique fédérale du côté d'Ottawa.

La dernière colonne du tableau 7 révèle de plus, en comparaison, que les salariés ontariens qui travaillent dans l'Outaouais sont eux aussi recrutés parmi les grands groupes de professions les plus qualifiées et les plus rémunérées: *directeurs et administrateurs*; *travailleurs des sciences naturelles, techniques et mathématiques*; *travailleurs spécialisés des sciences sociales et secteurs connexes*; *enseignants*; et *professionnels des domaines artistique et littéraire*. Ces cinq grands groupes forment un peu moins de 55 % des navetteurs ontariens vers l'Outaouais. Hormis les enseignants, ceux-ci comptent également pour une proportion importante de la main-d'œuvre de l'Outaouais dans chacun des groupes professionnels (colonne 4). Un autre 30 % des navetteurs ontariens appartiennent au *personnel administratif* et représentent 20 % de la main-d'œuvre québécoise de cette catégorie.

Plus de la moitié des Ontariens qui travaillent dans l'Outaouais ont donc des emplois qualifiés et rémunérateurs. Nous avons par contre observé que seulement environ 25 % des Québécois occupent des emplois de même nature du côté ontarien.

TABLEAU 7

Les navetteurs de l'Outaouais selon les grands groupes de professions, 1981
(pourcentages)

GRANDS GROUPES DE PROFESSIONS SELON LA C.C.D.P.*	Navetteurs québécois sur main- d'œuvre de l'Outaouais	Distribution des navetteurs québécois	Distribution de la main- d'œuvre de l'Outaouais	Navetteurs ontariens sur main- d'œuvre de l'Outaouais	Distribution des navetteurs ontariens
Directeurs et administrateurs	42,1	9,7	8,2	65,3	31,8
Professionnels et techniciens	34,4	17,1	17,8	22,5	23,8
Travailleurs des sciences natu- relles, techniques et mathématiques	56,3	5,7	3,6	47,7	10,2
Travailleurs spécialisés des sciences sociales et secteurs connexes et membres du clergé	36,5	2,4	2,3	39,1	5,5
Enseignants	21,3	3,3	5,6	10,6	3,5
Personnel médical et techniciens de la santé	27,5	3,0	4,0	5,5	1,3
Professionnels des domaines artis- tique et littéraire	41,7	2,7	2,3	24,2	3,3
Employés de bureau, de la vente et des services	40,2	52,8	47,1	12,9	36,0
Personnel administratif	47,7	34,1	25,6	19,9	30,3
Travailleurs spécialisés dans la vente	26,4	6,0	8,1	3,5	1,7
Travailleurs spécialisés dans les services	34,1	12,7	13,4	5,1	4,0
Travailleurs du secteur primaire . .	14,1	1,1	2,8	2,8	0,5
Travailleurs du secondaire, des transports et de l'imprimerie . . .	28,9	19,5	24,2	5,6	8,0
Travailleurs des industries de transformation	23,6	6,9	10,5	4,9	3,1
Travailleurs du bâtiment	30,4	5,6	6,6	3,0	1,2
Personnel des transports, ma- nutentionnaires, travailleurs de l'imprimerie et conducteurs de machines	36,0	6,6	6,6	7,0	2,7
Travailleurs non classés ailleurs	25,9	0,4	0,5	36,0	1,0
TOTAL	% N	35,9 32 855	100,0 91 635	16,8	100,0 15 435

SOURCE: Données inédites d'Emploi et Immigration Canada, selon le Recensement de 1981 de Statistique Canada. Calculs de l'auteur.

* Classification canadienne descriptive des professions, *Guide*, 9^e édition, 1989.

Proportionnellement, l'Outaouais semble donc y perdre au change. L'avantage des navetteurs ontariens est particulièrement marqué chez les *directeurs et administrateurs* qui sont de 55% plus nombreux que les navetteurs québécois du même grand groupe.

3. *Les caractéristiques personnelles des navetteurs*

Nous venons de voir que les navetteurs sont sensiblement plus nombreux dans les secteurs économiques qui offrent les salaires les plus élevés ou dans les emplois les mieux rémunérés des secteurs d'activité moins riches. Il faut également souligner que les mêmes secteurs (administration fédérale ; transports et communications ; services personnels ; bâtiment et travaux publics) ont connu une forte expansion ces dernières décennies et ont ainsi engendré une demande de main-d'œuvre plutôt forte. Ces observations semblent confirmer l'hypothèse de base de la théorie du capital humain selon laquelle les travailleurs vont investir dans leur mobilité lorsqu'elle apporte des gains plus substantiels que la non-mobilité. Cette proposition doit toutefois être pondérée par les coûts relatifs de cette mobilité au travail. En effet, selon la situation personnelle des travailleurs, les coûts économiques et sociaux de la mobilité peuvent être plus ou moins élevés. Par exemple, il est plus difficile de façon générale pour un francophone de travailler dans un milieu anglophone et réciproquement. Il est également plus compliqué et plus coûteux pour une personne ayant la charge de jeunes enfants que pour une personne seule de parcourir une longue distance entre son lieu de travail et son lieu de résidence. La confrontation des caractéristiques personnelles des navetteurs à celles des travailleurs moins mobiles de l'Outaouais va nous permettre d'évaluer la pertinence de ce deuxième élément d'explication de la mobilité proposé par la théorie du capital humain.

Le tableau 8 résume les principales caractéristiques de la population active de l'Outaouais selon son lieu de travail. Nous observons que, comparativement aux travailleurs qui se déplacent peu, les navetteurs sont mieux payés, qu'ils sont en plus grande proportion des hommes et des Québécois dont la langue maternelle n'est pas le français et qu'ils ont en moyenne moins d'enfants même si la proportion des personnes mariées est un peu plus élevée chez eux. La plupart de ces observations vont dans le sens des prédictions de la théorie du capital humain sauf peut-être celles qui ont trait au statut matrimonial. Dans ce dernier cas, il semble pertinent de contrôler certaines variables comme le sexe et le niveau de revenu avant de tirer des conclusions. Nous croyons également utile de faire de même avec quelques autres caractéristiques.

Le sexe, le statut matrimonial et le revenu

Le tableau 9 confirme que les hommes sont plus nombreux que les femmes à se déplacer du côté ontarien (56% contre 51%) et qu'ils profitent davantage de leur

TABLEAU 8

*Caractéristiques de la population active occupée
résidant dans la partie québécoise de la R.M.R. Ottawa-Hull
selon le lieu de travail*

CARACTÉRISTIQUES	LIEU DE TRAVAIL			
	Municipalité de résidence		Partie ontarienne de la R.M.R. Ottawa-Hull	
	N	%	N	%
Toutes les tranches de revenu.....	26 785	100,0	31 055	100,0
moins de 15 000	15 635	58,4	15 625	50,3
15 000 à 29 000	9 485	35,4	12 785	41,2
30 000 et plus	1 665	6,2	2 645	8,5
Hommes.....	14 420	53,8	18 000	58,0
Femmes.....	12 365	46,2	13 055	42,0
Français.....	23 540	87,9	23 360	75,2
Anglais.....	2 390	8,9	6 315	20,3
Autres langues maternelles.....	855	3,2	1 380	4,4
Mariés.....	17 010	63,5	21 580	69,5
Autres statuts matrimoniaux.....	9 780	36,5	9 475	30,5
Nombre moyen d'enfants.....	1,5		1,4	
Âge moyen.....	35		35	

SOURCE: Données inédites de Statistique Canada, Recensement de 1981. Calculs de l'auteur.

mobilité du point de vue du revenu. En effet, 14 % des hommes gagnent 30 000 \$ et plus contre seulement 1 % chez les femmes dont la situation se détériore même à cet égard. Nos constatations vont dans le même sens pour le secteur de l'administration fédérale. Si nous considérons cependant les deux premières tranches de revenu, il apparaît que la mobilité vers l'Ontario est payante pour les travailleurs des deux sexes, une proportion plus élevée des navetteurs se retrouvant dans la deuxième tranche de revenu à l'exception des femmes qui œuvrent dans l'administration publique fédérale. Ces dernières ne semblent donc pas profiter de leur mobilité vers Ottawa.

Lorsque le statut matrimonial est pris en considération, le tableau 9 révèle que les hommes mariés ont davantage tendance à se déplacer vers l'Ontario dans l'ensemble des secteurs d'activité, sans toutefois obtenir un avantage salarial comparatif plus élevé que les hommes qui ne sont pas ou ne sont plus mariés. Dans le cas des femmes mariées, cette tendance à la mobilité n'est pas généralisée même si elle est prononcée dans l'administration publique fédérale où leur taux de présence passe de 49 % lorsque l'emploi est dans la ville de résidence à 62 % lorsqu'il se situe du côté ontarien. C'est toutefois dans l'administration fédérale que les femmes, mariées ou d'autres statuts matrimoniaux, semblent le moins profiter de leur mobilité au travail

contrairement aux femmes mobiles de l'ensemble des autres secteurs et aux hommes de l'ensemble des secteurs et de l'administration fédérale. Il n'est donc pas toujours évident, sur la base des données agrégées disponibles, que les groupes les plus mobiles obtiennent de meilleures conditions salariales.

TABLEAU 9

*Population active occupée des ménages privés
résidant dans la partie québécoise de la R.M.R. Ottawa-Hull
selon le sexe, le statut matrimonial, le lieu de travail
et la tranche de revenu**

LIEU DE TRAVAIL ET CARACTÉRISTIQUES	TRANCHES DE REVENU				
	Moins de 15 000	15 000 à 29 000	30 000 et plus	Toutes les tranches de revenu	
	%	%	%	N	%
<i>Ville de résidence</i>					
Hommes	44	46	10	14 420	44
	33	48	19	1 035	15
Mariés	30	56	14	9 515	66
	24	51	25	620	60
Autres statuts	72	25	3	4 905	34
	46	43	11	415	40
Femmes	75	24	2	12 365	49
	59	39	1	1 285	19
Mariées	73	25	2	7 495	61
	58	39	2	635	49
Autres statuts	78	21	1	4 870	39
	60	39	0	650	51
<i>Partie ontarienne de la R.M.R.</i>					
Hommes	37	50	14	18 000	56
	23	56	21	6 075	85
Mariés	26	58	17	13 410	75
	16	61	23	4 780	79
Autres statuts	69	26	5	4 590	26
	49	37	14	1 300	21
Femmes	69	30	1	13 055	51
	59	39	2	5 590	81
Mariées	67	32	1	8 170	63
	58	40	2	3 485	62
Autres statuts	72	27	2	4 885	37
	60	37	3	2 105	38

SOURCE: Données inédites de Statistique Canada, Recensement de 1981, calculs de l'auteur.

* Tous les secteurs de l'activité économique. Les chiffres en caractère gras se rapportent à l'administration publique fédérale.

Le nombre d'enfants et l'âge

Considérant le nombre moyen d'enfants, nous constatons au tableau 10 que les femmes les plus mobiles sont celles qui ont le moins d'enfants mais uniquement si elles sont mariées. Chez les hommes, le nombre d'enfants semble jouer au contraire dans le cas de ceux qui ne sont pas ou ne sont plus mariés. Pour les femmes ayant un statut matrimonial autre et pour les hommes mariés, le nombre d'enfants ne semble pas influencer sur les migrations de travail. Quant à l'âge, aussi bien le tableau 10 que les tableaux croisés que nous avons compilés nous indiquent aucun lien direct évident avec la mobilité des hommes ou des femmes. Il est par contre associé de façon positive au niveau de revenu et au statut de personne mariée de l'ensemble de la main-d'œuvre, sans différence notoire entre les hommes et les femmes, quel que soit leur lieu de travail. Les femmes ont toutefois tendance à être un peu plus âgées dans les tranches inférieures et supérieures de revenu des secteurs d'activité, sauf dans l'administration publique fédérale où on peut observer une grande similitude des moyennes d'âge entre les deux sexes. Nous remarquons encore que, parmi les hommes et les femmes mariés, les moins mobiles sont un peu plus âgés que ceux et celles qui se déplacent dans l'autre province pour travailler (tableau 10).

TABLEAU 10

*La population active occupée des ménages privés
résidant dans la partie québécoise de la R.M.R. Ottawa-Hull
selon le nombre moyen d'enfants, l'âge moyen,
le sexe, le statut matrimonial et le lieu de travail**

CARACTÉRISTIQUES	LIEU DE TRAVAIL			
	Municipalité de résidence		Partie ontarienne de la R.M.R. Ottawa-Hull	
	Nombre d'enfants	Âge moyen	Nombre d'enfants	Âge moyen
Les deux sexes ..	1,5	35	1,4	35
Mariés	1,5	38	1,4	37
Autres statuts ..	1,6	28	1,5	29
Hommes	1,5	36	1,5	36
Mariés	1,5	40	1,5	39
Autres statuts ..	1,7	28	1,5	28
Femmes	1,5	34	1,3	33
Mariées	1,5	37	1,2	35
Autres statuts ..	1,5	29	1,5	30

Source: Données inédites de Statistique Canada, Recensement de 1981, calculs de l'auteur.

* Tous les secteurs d'activité économique.

La langue maternelle

La langue maternelle devrait être un indice de la difficulté à s'adapter dans un milieu de travail de l'autre langue, en Ontario ou au Québec, à un moindre degré dans l'administration publique fédérale, étant donné la politique de bilinguisme du gouvernement central depuis la fin des années 1960. Cette difficulté d'adaptation linguistique représente un coût de mobilité au travail différent pour les francophones, les anglophones et pour ceux dont la langue maternelle n'est ni le français, ni l'anglais. Pour les personnes de ce dernier groupe qui doivent de toute façon travailler dans une autre langue, le coût de leur mobilité du côté ontarien devrait être relativement moindre en raison du coût alternatif de travailler en français si elles choisissent un emploi au Québec.

Le tableau 11 démontre que la mobilité des francophones est nettement moins élevée que celle des deux autres groupes culturels pour toutes les tranches de revenu. Seulement 50 % de l'ensemble des deux sous-groupes de la population active de langue maternelle française ont leur emploi dans la partie ontarienne, alors que l'importance relative des navetteurs des deux autres groupes linguistiques représente 73 % et 62 % de l'ensemble des deux sous-populations de langue anglaise ou d'une autre langue maternelle respectivement. Ces différentes propensions à la mobilité s'observent aussi dans le secteur de l'administration fédérale, mais l'écart qui les caractérise est beaucoup plus faible. Enfin, le tableau 11 nous permet de constater encore une fois que la mobilité au travail est associée à des revenus plus élevés pour chaque groupe linguistique. Dans l'administration publique fédérale, les migrations au travail semblent toutefois favoriser davantage les groupes de langues maternelles autres que le français.

*
* *

Notre étude nous a permis d'observer que les municipalités de l'Outaouais dépendent essentiellement des emplois offerts dans les villes d'Ottawa (38 %) et de Hull (34 %), les deux pôles correspondant aux deux principaux faisceaux de mobilité. En effet, la région métropolitaine de l'Outaouais est tributaire à plus de 40 % (32 000 navetteurs) de la région d'Ottawa alors que cette dernière dépend de l'Outaouais pour environ 5 % de sa main-d'œuvre (15 000 navetteurs). De plus, la proportion de navetteurs ontariens (plus de 50 %) qui obtient de meilleurs emplois est plus élevée que chez les Québécois (25 % environ), même si le nombre absolu est semblable de part et d'autre.

Nous avons également noté que les navetteurs de l'Outaouais semblent répondre à l'appel des emplois plus nombreux et plus avantageux de la région d'Ottawa. Par rapport à leurs confrères moins mobiles, ils se concentrent davantage dans les secteurs d'activité qui ont connu une croissance plus rapide ou qui ont un niveau

TABLEAU 11

*La population active occupée des ménages privés
résidant dans la partie québécoise de la R.M.R. Ottawa-Hull
selon la langue maternelle, la tranche de revenu et le lieu de travail**

LIEU DE TRAVAIL ET LANGUE	TRANCHES DE REVENU				
	Moins de 15 000	15 000 à 29 000	30 000 et plus	Toutes tranches de revenu	
	%	%	%	N	%
<i>Ville de résidence</i>					
Toutes les langues	58 48	35 43	6 10	26 785 2 325	46 17
Français	58 47	36 44	6 9	23 540 2 040	50 18
Anglais	59 52	35 38	6 8	2 390 250	27 12
Autre langue maternelle .	71 57	22 -	7 29	855 35	38 13
<i>Partie ontarienne de la R.M.R.</i>					
Toutes les langues	50 40	41 48	9 12	31 055 11 670	54 83
Français	50 41	42 48	8 11	23 360 9 540	50 82
Anglais	51 38	38 45	12 18	6 315 1 890	73 88
Autre langue maternelle .	52 23	41 57	8 21	1 380 235	62 86

SOURCE: Données inédites de Statistique Canada, Recensement de 1981. Calculs de l'auteur.

* Tous les secteurs d'activité économiques. Les chiffres en caractères gras se rapportent à l'administration publique fédérale.

d'emploi plus important et des conditions salariales plus alléchantes. Ils obtiennent aussi les emplois les plus rémunérateurs des secteurs d'activité moins généreux.

Les hommes se déplacent plus que les femmes et semblent profiter de meilleures conditions salariales, même si les femmes mobiles sont en moyenne avantagées par rapport aux femmes moins mobiles. En somme, les travailleurs et les travailleuses de l'Outaouais ont tendance à être plus mobiles au travail quand ils en retirent des revenus plus élevés. Il en est de même lorsque les coûts de leurs déplacements sont moindres. En effet, nous avons observé que les responsabilités familiales et les

obstacles linguistiques ou culturels correspondent à une mobilité au travail moins importante. Le fait d'être marié et d'avoir des enfants semble limiter considérablement les déplacements domicile-travail des femmes mais aucunement ceux des hommes. Les navetteurs de langue maternelle française sont également moins nombreux que ceux de langue maternelle anglaise ou autres dans un milieu de travail où prédomine la langue anglaise.

Les principales observations de notre étude sont compatibles avec celles des travaux européens et américains sur les déplacements domicile-travail que nous avons soulignées au début de notre analyse. L'âge est la seule variable qui ne semble pas faire varier la mobilité des travailleurs de l'Outaouais, contrairement à ce qui a pu être observé ailleurs. Cette particularité s'explique probablement par l'utilisation de méthodologies différentes, notre analyse se basant sur les moyennes d'âge des groupes comparés alors que les études étrangères se fondaient sur les tranches d'âge des travailleurs.

Cette dernière observation nous amène à souligner les limites de ce type d'analyse exploratoire. Premièrement, pour des raisons de coût ou d'absence de statistiques, nous avons dû retenir des données souvent imprécises ou approximatives pour évaluer certaines variables. Ainsi, l'importance de la distance des déplacements est révélée de façon très imparfaite par la mobilité entre villes ou régions alors que certains déplacements à l'intérieur d'une même ville, comme Gatineau, peuvent être plus longs que des déplacements entre deux villes²⁶. En fait, l'importance du déplacement domicile-travail pourrait être évaluée non seulement en unités de distance mais peut-être idéalement en unités de temps. Par ailleurs, le fait de mesurer certaines variables comme l'âge ou le nombre d'enfants par des moyennes plutôt que par une ventilation en tranches limite également la portée de l'analyse comme nous l'avons souligné plus haut.

Deuxièmement, une analyse basée sur des tableaux croisés (même avec plusieurs variables) ne peut nous donner toute la mesure des relations que nous cherchons à vérifier. Les observations qui en découlent, basées sur des moyennes par catégories, peuvent souligner le bien-fondé de certaines hypothèses mais elles devraient être confirmées ou infirmées de façon plus rigoureuse (et plus coûteuse) par une analyse multivariée de données individualisées venant d'un échantillon représentatif des populations étudiées. Notre étude semble soutenir la pertinence des prédictions de la théorie du capital humain voulant que les travailleurs qui auront tendance à se déplacer le plus, soient ceux qui peuvent le faire à un moindre coût ou qui en tirent de plus grands avantages. Il reste à faire une vérification plus fine à l'aide d'une analyse multivariée.

26. Les interventions de plusieurs organismes de l'Outaouais devant la Commission Bélanger-Campeau ont effectivement insisté sur l'importance des migrations de travail dans la région Ottawa-Hull pour expliquer l'interdépendance économique des deux économies, voire la dépendance de l'Outaouais envers l'économie de la rive ontarienne et de l'administration fédérale en particulier. Réf. (Société d'aménagement de l'Outaouais 1990).

La distance ou le temps des déplacements domicile-travail sont perçus ici comme un investissement, étant donné les coûts pécuniaires et psychosociaux qu'ils impliquent et les bénéfices qu'ils devraient engendrer pour les différentes catégories de travailleurs. Cette façon d'analyser les migrations de travail devrait permettre de mieux comprendre l'étendue spatiale des marchés locaux ou régionaux du travail, selon le type de main-d'œuvre considéré. Il ne faut pas oublier toutefois que l'importance des déplacements découle d'une double décision: l'une relative au lieu de travail et l'autre au lieu de résidence (HIVERT et ORFEUIL, 1989).²⁷ La complexité de ces décisions et de leur interdépendance, surtout dans le contexte d'un ménage de plusieurs personnes sur le marché du travail ou aux études, souligne le caractère rudimentaire de la théorie du capital humain pour expliquer le volume et l'étendue des migrations de travail. Pour dépasser cette explication partielle des déplacements domicile-travail, il serait donc nécessaire d'élaborer un schéma théorique qui tiendrait compte des principaux facteurs qui entrent en jeu dans les multiples décisions interdépendantes sous-jacentes à ces déplacements. À titre d'illustration, le niveau de revenu d'une catégorie de main-d'œuvre peut être à la fois un déterminant important dans l'éventail des choix du lieu de résidence et dans la rentabilité de déplacements plus considérables pour se rendre au travail. Un tel cadre théorique reste cependant à construire (SCHUBERT et GERKING, 1987).

Soulignons en terminant que les études des déplacements domicile-travail devraient nous permettre non seulement de mieux circonscrire l'étendue fort variable des différents marchés du travail locaux ou régionaux, mais également d'éclairer la prise de décision relative à la gestion économique et politique d'une région. Dans l'Outaouais, par exemple, la connaissance des principaux faisceaux de mobilité de la main-d'œuvre devrait contribuer à la planification du réseau routier ou des transports publics, à orienter le choix d'emplacements pour des parcs industriels ou commerciaux ou, encore, à préciser les enjeux des discussions sur la nature du regroupement municipal ou même sur la question nationale et la place du Québec dans la Confédération canadienne.²⁸

André BEAUCAGE

*Département des sciences administratives,
Université du Québec à Hull.*

27. Laurent HIVERT et Jean-Pierre ORFEUIL (1989) suggèrent qu'«une logique spatiale nouvelle, parfois poussée à l'extrême, s'est développée ces dernières années: en matière de localisation résidentielle, l'aisance produite par les années de croissance est d'abord utilisée pour gagner des degrés de liberté, s'affranchir d'une contrainte de localisation par rapport au lieu de travail. Il est significatif à cet égard que les raisons de mobilité résidentielle avancées par les personnes fassent apparaître en tête la volonté d'accession à la propriété, la recherche d'un logement plus grand et d'un cadre plus agréable ou convenant mieux à leur statut social et que la volonté de se rapprocher de son travail n'apparaisse pratiquement pas (p. 106)».

28. Les interventions de plusieurs organismes de l'Outaouais devant la Commission Bélanger-Campeau ont effectivement insisté sur l'importance des migrations de travail dans la région Ottawa-Hull pour expliquer l'interdépendance économique des deux économies, voire la dépendance de l'Outaouais envers l'économie de la rive ontarienne et de l'administration fédérale en particulier. (Société d'aménagement de l'Outaouais 1990.)

ANNEXE

Migrations de travail de la main-d'œuvre de l'Outaouais métropolitain, 1971

LIEU DE RÉSIDENCE		LIEU DE TRAVAIL															
		RÉGION MÉTROPOLITAINE DE L'OUTAOUAIS						RÉGION MÉTROPOLITAINE D'OTTAWA									
		Total	Aylmer	Gatineau	Hull	Hull-Ouest	La Pêche	Val-des-Monts	Non déclaré*	Québec partie	Glou-cestre	Kanata	Nepean	Ottawa	Vanier	Autres**	Ontario partie
Aylmer	N	5 520	1 010	25	820	15	0	5	515	1 875	35	50	60	3 390	90	20	3 645
	%	100	18	0	15	0	0	0	-	34	1	1	1	61	2	0	66
Gatineau	N	15 725	50	5 190	3 135	35	10	20	1 460	8 440	140	20	50	6 800	255	20	7 285
	%	100	0	33	20	0	0	0	-	54	1	0	0	43	2	0	46
Hull	N	21 100	180	570	9 580	25	25	15	2 620	10 395	110	20	95	10 210	260	15	10 705
	%	100	1	3	45	0	0	0	-	49	1	0	0	48	1	0	51
Hull-Ouest	N	1 035	10	5	155	190	25	0	80	385	5	0	25	600	10	10	650
	%	100	1	0	15	18	2	0	-	37	0	0	2	58	1	1	63
La Pêche	N	1 025	10	60	135	40	445	0	210	690	0	0	10	310	15	0	335
	%	100	1	6	13	4	43	0	-	67	0	0	1	30	1	0	33
Val-des-Monts	N	520	0	100	95	0	0	140	170	335	5	0	0	180	0	0	185
	%	100	0	19	18	0	0	27	-	64	1	0	0	35	0	0	36
OUTAOUAIS	N	44 925	1 260	5 950	13 920	305	505	180	5 055	22 120	295	90	240	21 490	630	65	22 805
	%	100	3	13	31	1	1	0	-	49	1	0	1	48	1	0	51
Mobilité***	N	28 370	250	760	4 340	115	60	40	-	5 565	295	90	240	21 490	630	65	22 805
	%	100	1	3	15	0	0	0	-	20	1	0	1	76	2	0	80

SOURCE: Calculé par l'auteur sur la base de données de Statistique Canada, Recensement du Canada de 1971.

NOTE: * *Non déclaré* signifie que le lieu de travail n'est pas habituel ou qu'il n'a pas été déclaré. En 1981, à cause d'une question plus précise dans le recensement, cette catégorie ne comprend que la dimension « sans lieu de travail » (S.L.T.H.). Étant donné l'importance du lieu de travail non déclaré en 1971, les données de cette colonne ne sont pas incluses dans le grand total et le sous-total de chaque région. Les pourcentages ne tiennent donc pas compte des lieux de travail non déclarés.

** *Autres* comprend les autres villes de l'Outaouais métropolitain, à savoir Clarence, Cumberland, Goulbourn, Osgoode, Rideau, Rockcliffe et Rockland. En réalité, les localités du recensement de 1971 et de 1981 n'ayant pas toujours les mêmes limites, nous avons regroupé certaines données de 1971 pour qu'elles correspondent le plus possible aux limites des localités de 1981. Ainsi March et Stittsville deviennent Kanata du côté de l'Ontario alors que Gatineau, Pointe-Gatineau, les localités de Templeton et Touraine se regroupent pour former Gatineau, qu'Aylmer, Lucerne et Deschênes deviennent Aylmer, que Wakefield, Wakefield v., Sainte-Cécile-de-Masham, Masham-Nord et Aldfield forment La Pêche et que Wakefield partie est, Portland-Ouest et Perkins deviennent Val-des-Monts.

*** *Mobilité* comprend le total des travailleurs d'une région ou d'une ville qui ont leur emploi dans une municipalité autre que celle de leur lieu de résidence.

BIBLIOGRAPHIE

- Collectif, *Un milliard de déplacements par semaine : la mobilité des Français*, Paris, Institut national de 1989
recherche sur les transports et leur sécurité, La Documentation française.
- BECKER, Gary S., *Human Capital*, 2^e édition, New York, National Bureau of Economic Research. 1975
- BOUDON, R. et F. BOURRICAUD, «Mobilité sociale», *Dictionnaire critique de la sociologie*, Paris, 1982
Presses universitaires de France, 349-356.
- EHRENBERG, R. G. et R. S. SMITH, *Modern Labor Economics*, Glenview, Scott, Foresman and 1982
Company.
- FISCHER, Manfred M. et Peter NIJKAMP (dirs), *Regional Labour Markets : Analytical Contributions and 1987
Cross-National Comparisons*, Amsterdam, North Holland.
- FREDERIK, Judith, «Les déplacements quotidiens», *Tendances sociales canadiennes*, n° 19: 29-30. 1990
- HAMERMESH, D. S. et Albert REES, *The Economics of Work and Pay*, New York, Harper and Row. 1988
- HIVERT, Laurent et Jean-Pierre ORFEUIL, «Le déplacement domicile-travail», dans: Collectif, *Un 1989
milliard de déplacements par semaine : la mobilité des Français*, Paris, La documentation
française, 103-118.
- KAUFMAN, Bruce E., *The Economics of Labor Markets and Labor Relations*, 2^e édition, Orlando, The 1989
Dryden Press.
- MALLET, Louis, *Le marché local du travail*, Paris, Éditions du C.N.R.S. 1980
- MERCIER, Jean et Denise BEAULIEU, *L'espace rural de l'Outaouais, région 07*, Québec, Office de 1978
planification et de développement du Québec. (Dossier d'inventaire et d'analyse,
Collection les schémas régionaux.)
- ORFEUIL, Jean-Pierre, «L'automobile et la mobilité... aux États-Unis», dans: Collectif, *Un milliard de 1989
déplacements par semaine : la mobilité des Français*, Paris, La documentation française,
253-260.
- REES, Albert et George P. SHULTZ, *Workers and Wages in an Urban Labor Market*, Chicago, University 1970
of Chicago Press.
- ROSENBERG, Sam, «De la segmentation à la flexibilité», *Travail et Société*, 14, 4, octobre 1989: 1989
387-438.
- Société d'aménagement de l'Outaouais, *Mémoire pour la Commission sur l'avenir politique et 1900
constitutionnel du Québec*, Hull.
- Statistique Canada, «Population: lieu de travail régions métropolitaines de recensement», dans: 1981a
Recensement du Canada, Ottawa, volume 1. (Catalogue 92-908.)
- Statistique Canada, «Population: caractéristiques économiques», dans: *Recensement du Canada*, 1981b
Ottawa, volume 2. (Catalogue 93-965.)
- Statistique Canada, «Activités économiques», *Recensement du Canada*, volume III. (Catalo- 1971
gue 94-742.)
- Statistique Canada, «Profils: secteurs de recensement Ottawa-Hull», dans: *Recensement du Canada*, 1986
Ottawa, partie 2. (Catalogue 95-136.)
- VILLENEUVE, André, «Les déplacements domicile-travail», *Économie et statistique*, 17: 3-16. 1970