

Les déplacements domicile-travail

Chronique du 9 juin 2025

Les déplacements domicile-travail, tel que documentés par les recensements quinquennaux de Statistique Canada, sont sources d'informations sur les différences de modes de vie au sein des communautés. C'est ce que nous verrons aujourd'hui, en analysant les données du recensement de 2021.

Ne paniquez pas : certes, il s'agit d'une nuée de chiffres, mais dont j'ai ramené les plus essentiels à quatre petits tableaux.

Modes de déplacement au sein de la RMR

Commençons par des informations qui nous sont familières, puisque nous disposons aux cinq ans d'enquêtes origine-destination. Il s'agit en quelque sorte ici de vérifier si les données de Statistique Canada sont globalement similaires à celles révélées par ces enquêtes.

Le recours à l'automobile est conforme à la tendance bien connue d'un usage croissant à mesure que l'on s'éloigne du cœur de la région métropolitaine. S'agissant toutefois ici des seuls déplacements domicile-travail, l'on ne se surprendra pas que l'auto soit significativement plus utilisée qu'elle ne l'est en général dans chaque zone géographique¹. Notons par ailleurs que le taux moyen d'occupation des véhicules est d'à peine 1,08 personnes, nettement moins que le taux général, qui demeure à 1,20. Bref :

- Pour se rendre au travail, l'on constate plus d'autos et moins de personnes dans chacune d'elles;
- Réciproquement, moins de personnes recourant aux transports collectifs et actifs.

Modes de déplacement domicile-travail en RMR- Montréal, par sous-composantes de la RMR

	Montréal	Lav-Long	Couronnes
Auto conducteur	313 045	238 995	822 375
Auto passager	25 245	16 450	41 870
Transport collectif	169 380	39 690	24 460
À pied	57 390	11 085	33 860
À vélo	20 425	3 050	6 095
Auto conducteur	53%	77%	89%
Auto passager	4%	5%	5%
Transport collectif	29%	13%	3%
À pied	10%	4%	4%
À vélo	3%	1%	1%

Source : Statistique Canada, recensement 2021

¹ Si l'on ne considère au tableau que les déplacements motorisés, l'automobile pèserait 66 % des déplacements motorisés à Montréal, 87 % à Laval & Longueuil, 97 % en couronnes. Or, sur 24 H et tous motifs confondus, ces taux sont respectivement de 54 %, 75 % et 82 % dans ces trois zones (Source : Enquête O-D 2018)

Quel mode est le plus rapide ?

Le tableau qui suit révèle deux informations cruciales concernant certes les déplacements domicile-travail, mais sans doute également valables pour l'ensemble des déplacements :

- Tous modes confondus, les habitants du Grand Montréal doivent consacrer 7 minutes de plus pour se rendre au travail que les ceux du reste du Québec. Aller-retour, cela fait plus d'une heure par semaine;
- Cela dit, ceux qui « souffrent » le plus, ce sont clairement les usagers du transport collectif, lesquels, pour se rendre au travail, prennent deux fois plus de temps que les automobilistes, trois fois plus que les marcheurs et cyclistes.

Temps moyens de déplacement domicile-travail suivant, le mode et le territoire (minutes)

	RMR-Montréal	Reste du QC	Le Québec
Auto	24,9	20,1	22,5
Transport collectif	43,2	40,4	41,8
À pied	13,8	13,0	13,4
À vélo	21,9	18,5	20,2
Tous modes	27,0	20,2	23,6

Source : Statistique Canada, recensement 2021

Cet écart du simple au double des temps de déplacement entre l'automobile et les transports collectifs est connu de longue date : la publication 2021 de Statistique Canada confirme simplement qu'il existe toujours. En tant que défenseur du transport collectif, il est cruel d'entendre un automobiliste vous dire : **« Moi, je me rends au travail en auto en vingt minutes, deux ou trois fois moins de temps que par transport collectif »**. Cruel, mais fondé dans la très grande majorité des situations.

Il n'existe que deux façons de composer avec cette réalité :

- Développer les modes lourds et mi-lourd en site propre, lesquels, à l'intérieur de leur corridor, sont la plupart du temps plus rapides que l'automobile;
- Plus généralement, offrir un service transport collectif de grande qualité.

Fourchettes de temps de déplacement domicile-travail en RMR-Montréal, par sous-composantes de la RMR

	Montréal	Lav-Long	Couronnes
Moins de 15 minutes	18%	22%	29%
15 à 29 minutes	36%	38%	32%
30 à 44 minutes	27%	24%	22%
45 à 59 minutes	11%	9%	9%
60 minutes et plus	9%	7%	8%

Source : Statistique Canada, recensement 2021

Le second graphe montre qu’effectivement, les travailleurs des couronnes, qui se déplacent quasi exclusivement en automobile pour se rendre au travail, ont un net avantage sur les travailleurs montréalais :

- Ils sont plus nombreux (+ 11%) à se rendre au travail en un rien de temps.
- Tout en étant moins nombreux (- 10%) à devoir consacrer 30 minutes et plus à leur déplacement vers le travail.

Des hommes et des femmes

Lors de ma chronique sur la publication des données de l’Enquête O-D 2023 du 31 mars dernier, vous m’avez entendu dire que les femmes du Grand Montréal tendaient à avoir significativement réduit l’écart historique qui les séparait des hommes en termes de conduite automobile. Devait-on y voir une bonne nouvelle ? Sous l’angle de l’émancipation des femmes, oui. Mais sous celui de l’utilisation des transports collectifs, non.

**Modes de déplacement domicile-travail en RMR-Montréal
: comportements des hommes et des femmes**

	Hommes	Femmes	Total
Auto conducteur	622 585	488 695	1 111 280
Auto passager	27 705	44 535	72 240
Transport collectif	99 220	140 065	239 285
À pied	37 635	51 805	89 440
À vélo	17 490	10 740	28 230
Auto conducteur	56%	44%	100%
Auto passager	38%	62%	100%
Transport collectif	41%	59%	100%
À pied	42%	58%	100%
À vélo	62%	38%	100%

Source : Statistique Canada, recensement 2021

Les données de ce quatrième et dernier tableau m’incitent à tempérer mon appréciation d’il y a trois mois en ce qui concerne les déplacements domicile-travail. Pour cause :

- Les femmes demeurent significativement moins nombreuses (- 12%) que les hommes au volant d’une automobile;
- C’est toutefois en tant que passagère d’une auto que l’on constate l’écart le plus significatif (+24 %);
- Pour ce qui est du transport collectif, le maintien d’une nette prédominance des femmes (+ 18 %) me rassure.

Cela dit, les écarts que je viens d’identifier pourraient s’expliquer moins par la subsistance d’un différentiel au niveau des taux de motorisation que par les types d’emplois majoritairement occupés par les hommes et par les femmes.