

Analyse de la mobilité différenciée selon les sexes

Territoires RMR¹ et hors-RMR

Direction de la modélisation des systèmes de transport (DMST)

Dieunedort Tiomo Demanou

Louiselle Sioui

Brigitte St-Pierre

Juin 2020

**Transports,
Mobilité durable
et Électrification
des transports**

Québec 

¹ Région métropolitaine de recensement (RMR)

LEXIQUE

Parc automobile	Ensemble des véhicules immatriculés, pas exclusivement aux fins de promenade.
Portée d'un déplacement	Distance en ligne droite entre le lieu d'origine et le lieu de destination.
Région métropolitaine de recensement (RMR) Hors région métropolitaine de recensement (hors RMR)	Découpage du territoire québécois en deux zones dont les limites sont définies par les régions métropolitaines de recensement (RMR) du Recensement canadien 2016 et illustrées à la Figure 1 (p.3) : Zone #1 « RMR », en rouge: les six RMR (partie Québec seulement pour Ottawa-Gatineau) Zone #2 « hors RMR », en gris: le reste du Québec
Véhicules aux fins de promenade	Véhicules immatriculés à des fins non commerciales. Les types de véhicules de promenade peuvent être des automobiles, des véhicules utilitaires sport (VUS) ou des camions légers de promenade.

Sources de données

- 1) Accessibilité à la motorisation : Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Véhicules immatriculés (2005-2016) et permis de conduire (1990-2017). Traitements MTQ-DMST (2020).
- 2) Statistique Canada. Recensement canadien (2016) et enquête nationale sur les ménages (ENM) (2011). Mobilité domicile-travail dans les territoires RMR et hors RMR du Québec. Traitements MTQ-DMST (2020).

Références

Coutras, J. (1997). La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques. *Recherches féministes*, 10 (2), 77–90, Disponible à <<https://doi.org/10.7202/057936ar>>

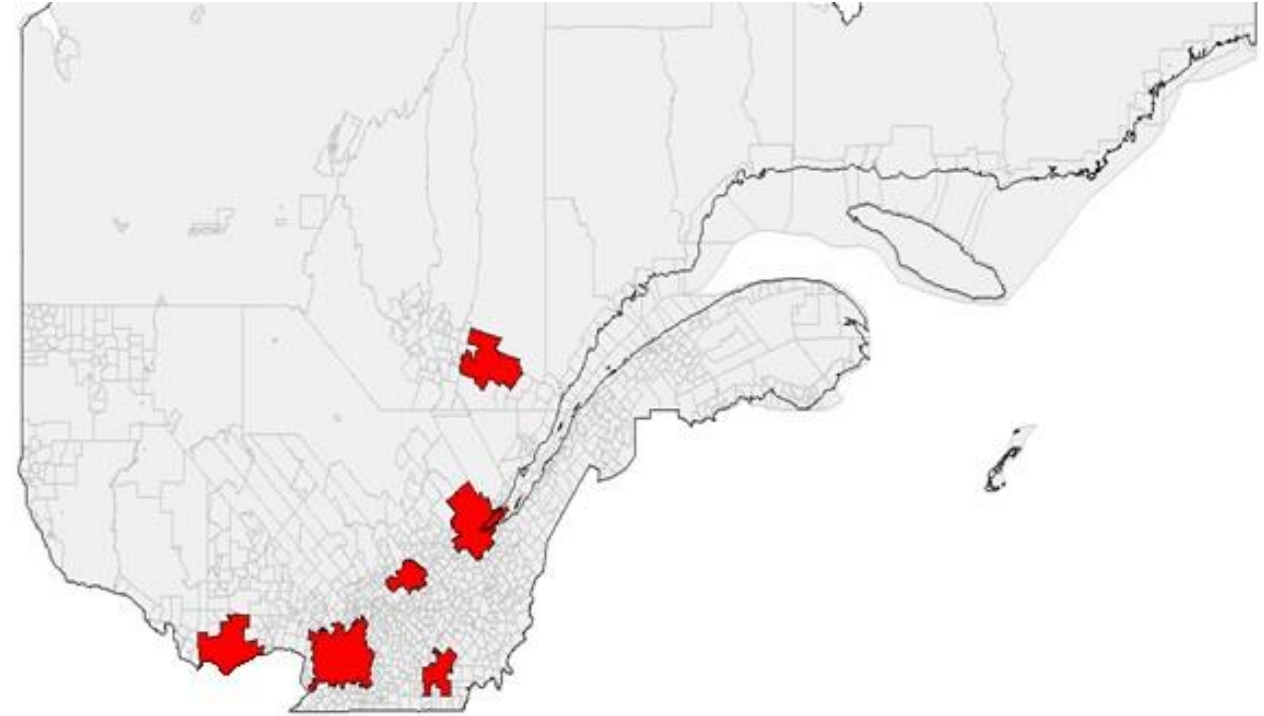
Ministère des transports du Québec. (2017 à 2020). Analyse de la mobilité urbaine différenciée selon les sexes. Disponible à <<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/Pages/enquetes-origine-destination.aspx>>

Tremblay-Breault, M. (2013). Portrait évolutif et comparatif de la mobilité quotidienne des hommes et des femmes de la région urbaine de Québec : des changements entre 1996 et 2006? Mémoire de maîtrise, Université Laval, Québec. Disponible à <<http://hdl.handle.net/20.500.11794/24443>>

INTRODUCTION

La mobilité est un facteur déterminant dans le processus d'intégration sociale et économique de l'individu. Aujourd'hui, encore plus qu'hier, la mobilité est devenue un enjeu d'équité sociale. Elle constitue une véritable assise liée à la liberté, ainsi qu'à l'égalité permettant d'accéder à l'emploi; elle est indispensable pour l'émancipation et l'autonomie des femmes comme des hommes (Coutras, 1997). Depuis quelques décennies, plusieurs études annoncent l'intégration grandissante des femmes sur le marché du travail. Ces transformations auraient sans doute modifié l'accessibilité des femmes à la motorisation et leurs déplacements quotidiens. Qu'en est-il réellement? Si la dynamique de la motorisation peut être différente selon les milieux de résidence – notamment les régions métropolitaines de recensement (RMR) de la Figure 1 et les territoires hors RMR du Québec – les différences d'accessibilité à la motorisation et à l'utilisation des différents modes de transport entre les hommes et les femmes se sont-elles amenuisées au fil du temps? L'objectif de cette analyse est de dresser un portrait évolutif et comparatif de la mobilité des hommes et des femmes, en regard notamment de leur accessibilité à la motorisation (Partie 1) et de leurs déplacements domicile-travail (Partie 2). Ce portrait sera essentiellement fait à partir des données de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour l'accessibilité à la motorisation et des données de Statistique Canada pour la mobilité des hommes et des femmes dans les territoires RMR et hors RMR du Québec.

Figure 1. Territoire des régions métropolitaines de recensement (RMR) du Québec (exclus la partie ontarienne de la RMR d'Ottawa-Gatineau)

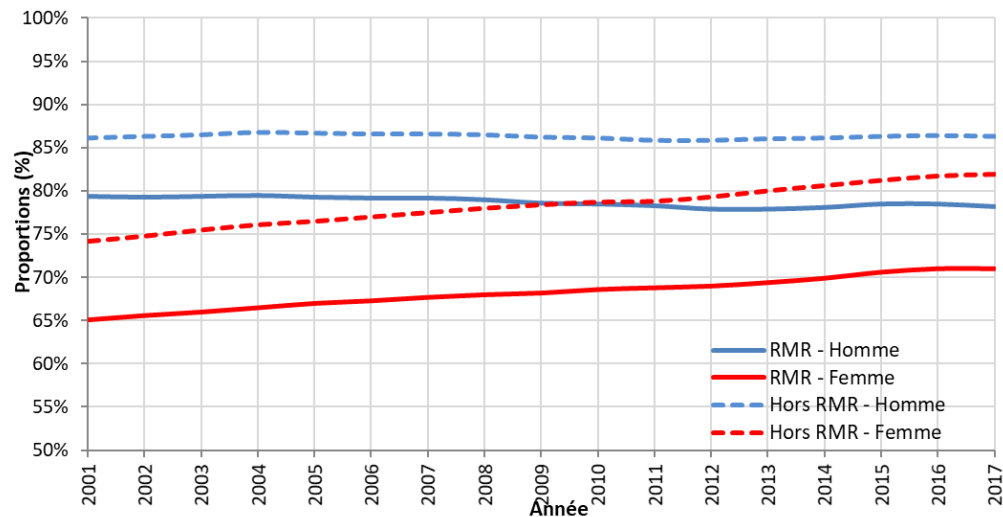


PARTIE 1 – L'ACCÈS À LA MOTORISATION

La détention de permis de conduire

Conformément à la littérature, la proportion de titulaires de permis de conduire est plus importante chez les hommes que chez les femmes (Tremblay-Breault, 2013). La proportion des femmes titulaires a connu une forte croissance dans l'ensemble de la province tandis qu'elle est restée presque stable pour les hommes dans les territoires hors RMR et a même connu un léger recul de plus 1 point de pourcentage dans les RMR. En effet, dans l'ensemble des RMR du Québec, la proportion des titulaires de permis de conduire est passée de 79,4 % à 78,2 % entre 2001 et 2017 chez les hommes et de 65,1 % à 71,0 % chez les femmes. Durant la même période, tel qu'illustré à la Figure 2, cette proportion des titulaires de permis de conduire dans les territoires hors RMR est passée de 86,1 % à 86,3 % chez les hommes et de 74,1 % à 81,9 % chez les femmes. L'attrait au permis de conduire dans les RMR (entre 60 % et 80 %) est moins prononcé que dans les territoires hors RMR (entre 74 % et 87 %).

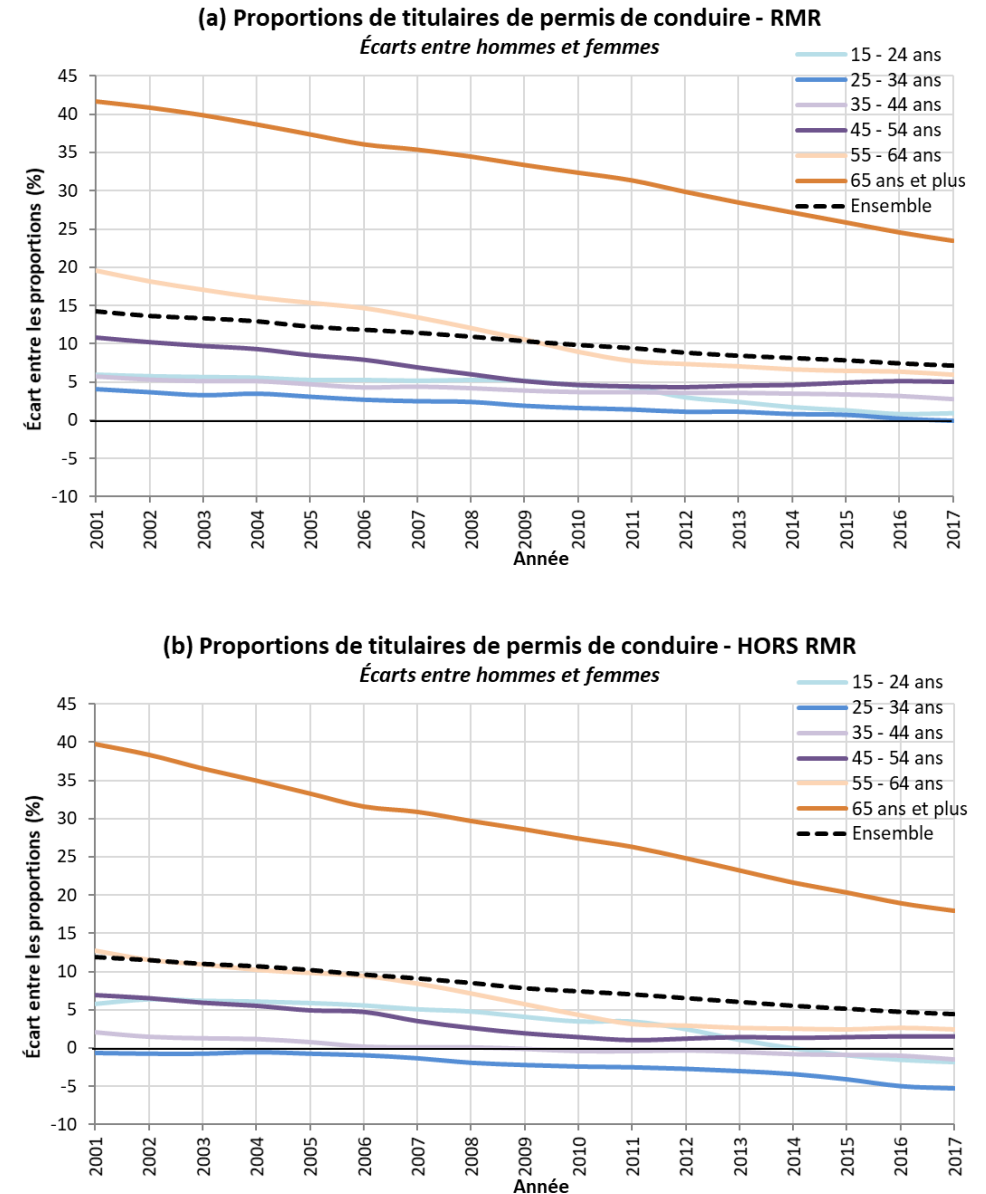
Figure 2. Évolution de la proportion de titulaires de permis de conduire selon le sexe, territoires RMR et hors RMR du Québec, de 2001 à 2017



Comme le montrent les graphiques (a) et (b) de la Figure 3, les écarts entre ces proportions au cours de cette période attestent que l'attrait au permis de conduire est différent selon le milieu

de vie et le sexe, mais aussi selon l'âge. Suivant le milieu de vie, les écarts entre les hommes et les femmes se sont amenuisés de façon considérable entre 2001 et 2017.

Figure 3. Proportion de titulaires de permis de conduire : Évolution de l'écart entre hommes et femmes des (a) RMR et des (b) territoires hors RMR du Québec, de 2001 à 2017

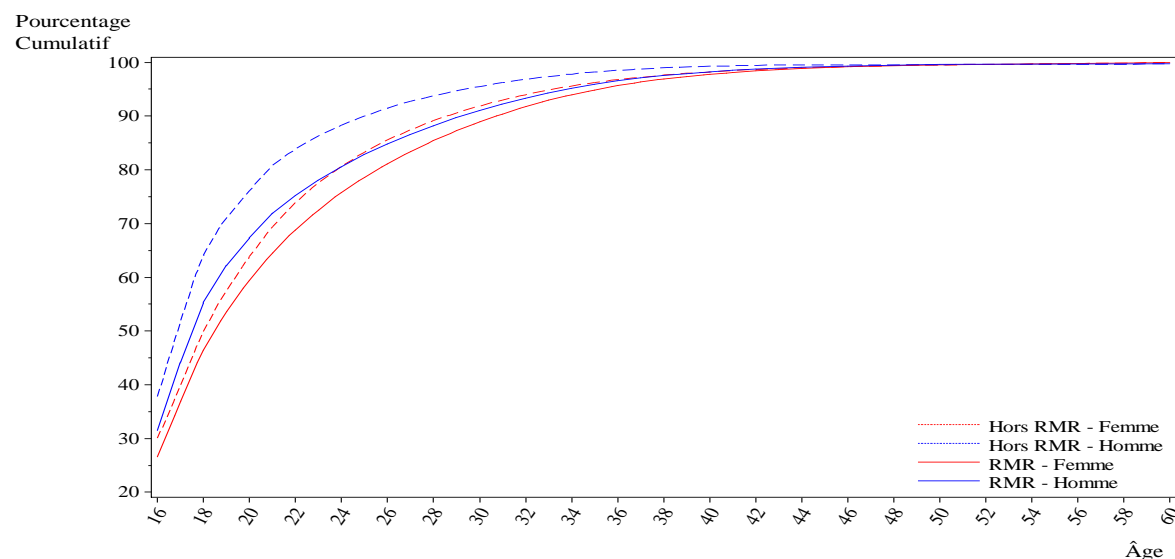


Ces écarts sont passés de 14 à 7 points dans les RMR alors que dans les territoires hors RMR, ils sont passés de 10 à 5 points. Même si les écarts demeurent assez importants pour les personnes plus âgées (45 ans et plus), il faut noter que le rattrapage des femmes y est aussi plus accéléré pour ce groupe d'âge. Les plus jeunes personnes quant à elles ont inversé les écarts depuis quelques années. À partir de 2005, la proportion des titulaires de permis de conduire des jeunes femmes de 25 à 35 ans est légèrement plus élevée que celle des hommes de la même tranche d'âge dans les territoires hors RMR. Cette tendance est similaire chez les moins de 25 ans depuis 2014 et chez les 35 à 44 ans depuis 2009. Dans les RMR, l'écart n'est plus que d'un point depuis 2016 chez les moins de 25 ans alors que le rattrapage a déjà été atteint chez les 25 à 34 ans.

L'âge de l'obtention du permis de conduire

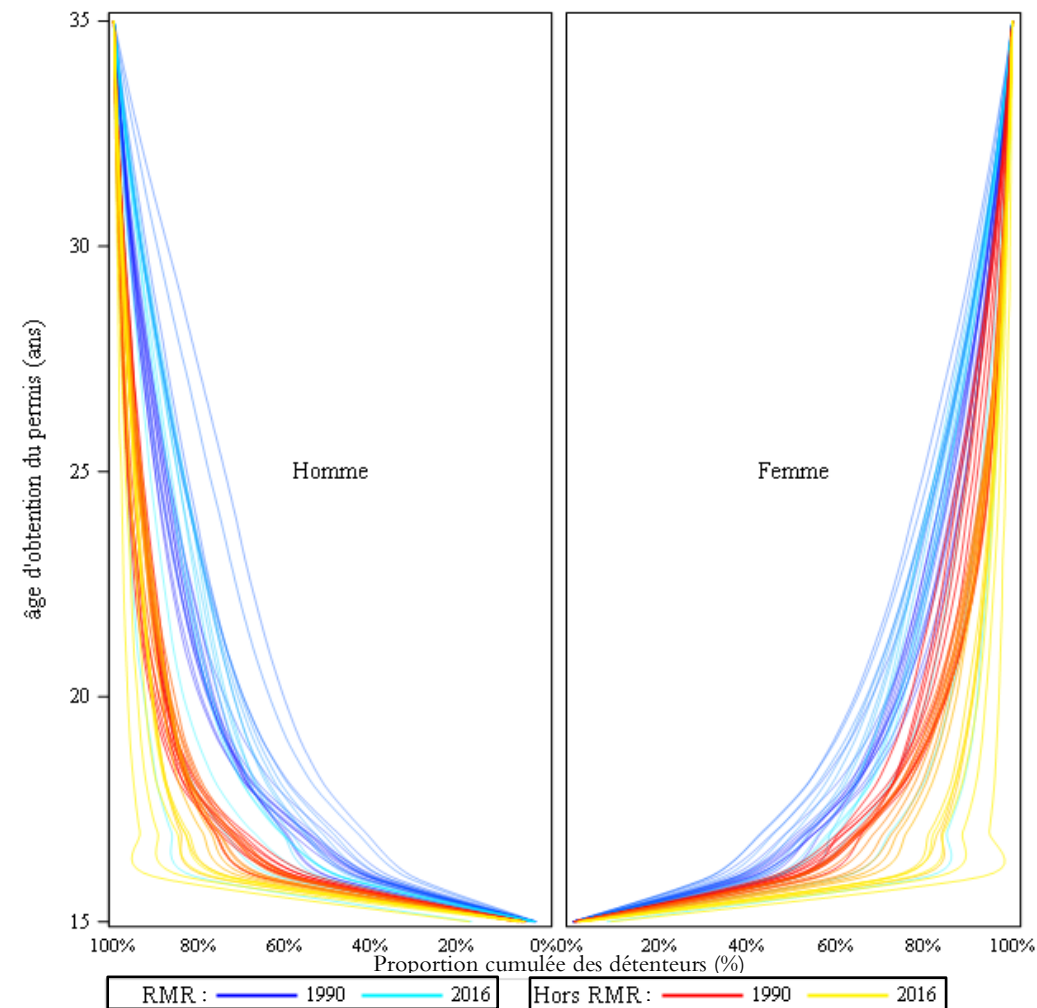
À la Figure 4, on constate d'une part que sur l'ensemble des 5,4 millions de titulaires de permis de conduire actifs au Québec en 2016, l'âge d'obtention de ce permis est bien différent selon le territoire et le sexe. En effet, les trois quarts (75 %) des titulaires dans les RMR ont obtenu leur permis de conduire respectivement à 22 ans au plus tard chez les hommes et à 24 ans au plus tard chez les femmes. Dans les territoires hors RMR, la même proportion de personnes a obtenu son permis de conduire 2 ans plus tôt – 20 ans pour les hommes et 22 ans pour les femmes.

Figure 4. Courbe cumulative de l'âge de l'obtention du permis de conduire au Québec, selon le sexe et le milieu de résidence (au 1^{er} juin 2016)



D'autre part, en analysant la courbe cumulative de l'âge d'obtention du permis de conduire de 1990 à 2016 (Figure 5), on s'aperçoit que dans les RMR, les jeunes de moins de 35 ans tous sexes confondus ont commencé à différer l'obtention du permis de conduire. Dans les territoires hors RMR, la situation est restée stable pour les jeunes, qui semblent captifs de l'automobile.

Figure 5. Courbe cumulative de l'âge lors de l'obtention du permis de conduire au Québec, selon le sexe et le milieu de résidence, de 1990 à 2016



L'évolution du parc automobile

Bien que les RMR et les territoires hors RMR soient assez différents en termes d'habitudes de mobilité, l'accroissement du parc automobile dans ces deux régions a été assez similaire au cours de la période 2005 à 2016. Durant ce même laps de temps, la part du parc automobile des RMR est restée stable à 60 %. Ce parc automobile est passé de 3,2 millions en 2005 à 3,9 millions d'automobiles en 2016, soit un accroissement annuel moyen de 1,7 %. Pendant la même période, le parc automobile est passé de 2,1 millions en 2005 dans les régions hors RMR à 2,5 millions d'automobiles en 2016, soit un accroissement annuel moyen de 1,7 %. Bien que ces accroissements soient identiques, la composition du parc automobile a tout de même été modifiée à partir des années 2009. En effet, l'accroissement des automobiles de type véhicule utilitaire sport (VUS) ou camions légers de promenade est plus rapide dans les RMR que dans les territoires hors RMR. Pour l'ensemble de ces deux types de véhicules, la part des RMR a bondi de deux points de pourcentage entre 2009 et 2016 (65 % à 67 %).

Les propriétaires de véhicules aux fins de promenade

À l'instar du taux de possession de permis de conduire, la proportion de personnes propriétaires d'un véhicule aux fins de promenade est plus importante entre les années 2005 et 2016 chez les hommes que chez les femmes, et ce quel que soit le milieu de résidence (RMR ou hors RMR) et l'âge (Figure 6).

Cependant, l'écart entre la proportion des hommes propriétaires et celle des femmes a considérablement diminué (Figure 7). Cette diminution est plus marquée chez les jeunes de moins de 35 ans. Pour les femmes les plus âgées (65 ans et plus), l'écart demeure considérable et peut atteindre près de 40 points de pourcentage en 2016. Cet écart ne traduit pas forcément l'absence des femmes au volant d'un véhicule, mais peut-être plutôt la perpétuation de l'homme comme principal répondant en matière d'immatriculation dans le ménage. Il serait d'ailleurs intéressant d'approfondir les causes de cette différence. L'accessibilité à un véhicule est différente selon les milieux de résidence et le sexe. La Figure 6 illustre que la proportion de la population de 15 ans et plus qui est propriétaire d'au moins un véhicule de promenade a cru de 2005 à 2016. Dans les RMR, la proportion chez les hommes est passée de 69 % à 72 % tandis que chez les femmes, elle est passée de 44 % à 51 %. Dans les territoires hors RMR, la proportion chez les hommes est passée de 84 % à 89 % et de 52 % à 64 % chez les femmes.

Figure 6. Évolution de la proportion des propriétaires de véhicules aux fins de promenade au Québec, selon le sexe et le milieu de résidence, de 2005 à 2016

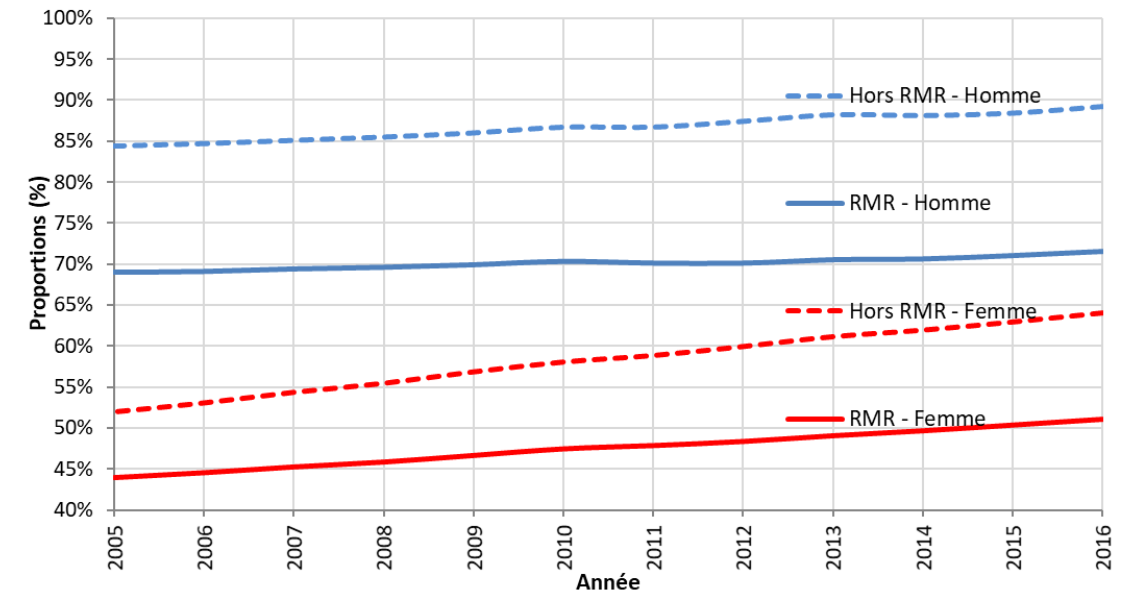
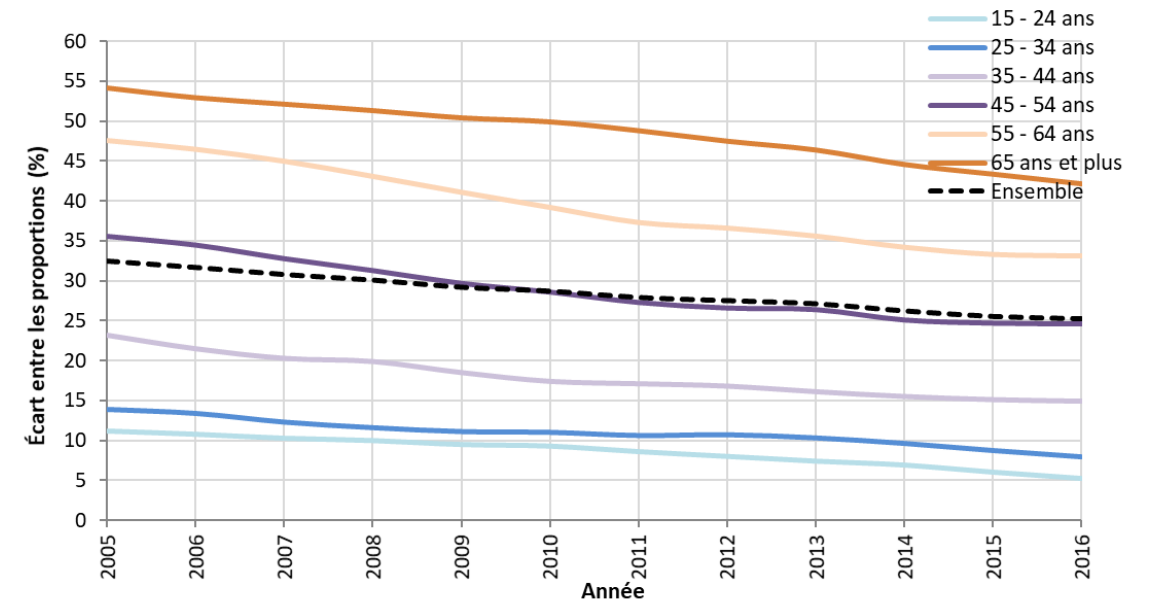


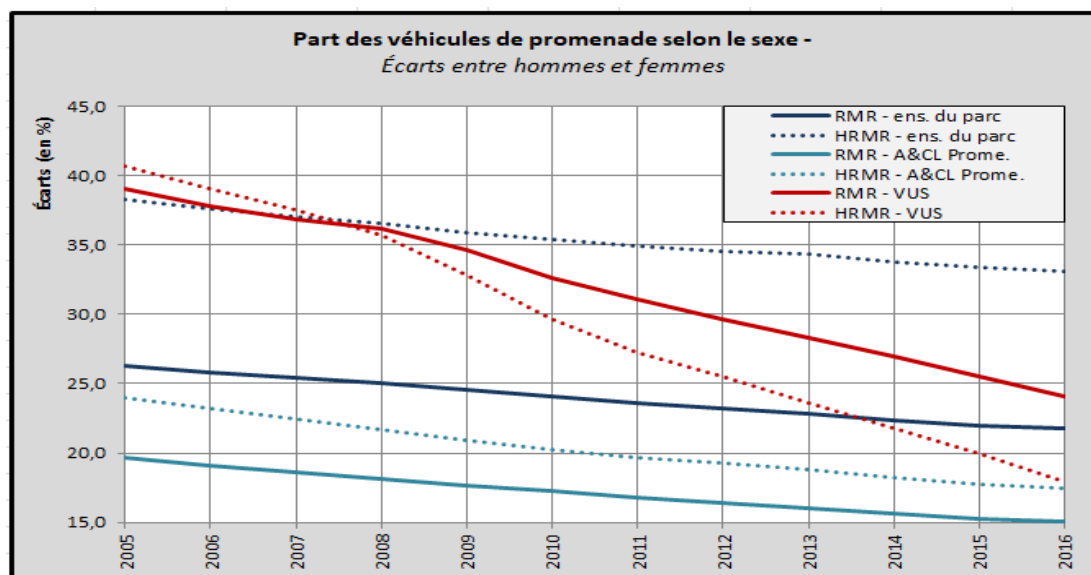
Figure 7. Proportion des propriétaires de véhicules aux fins de promenade selon le groupe d'âge : Évolution de l'écart entre les hommes et les femmes hors RMR du Québec, de 2005 à 2016



De 2005 à 2016, l'accès à la propriété se fait plus rapidement chez les femmes hors RMR (+12 points) que chez celles qui résident dans les RMR (+6 points). Tel que le montre la Figure 7, les écarts restent élevés pour les personnes de 45 ans et plus alors que chez les plus jeunes (34 ans et moins), les écarts se rétrécissent rapidement, quel que soit le milieu de résidence.

Lorsque l'on s'intéresse à la répartition de l'ensemble des véhicules de promenade, on constate que les écarts ont fléchi aussi bien dans les RMR que dans les territoires hors RMR (Figure 8). En effet, dans les RMR, la part des véhicules de promenade dont les femmes sont propriétaires est passée de 37 % en 2005 à 39 % en 2016. Dans les territoires hors RMR, cette part est passée de 31 % à 33 %. Si cette progression semble être timide, la composition du parc de véhicules de promenade montre que les femmes prennent de plus en plus de place dans le milieu de l'automobile et plus précisément dans la catégorie des véhicules de type VUS. La part féminine des propriétaires de VUS a considérablement progressé en si peu de temps, représentant aujourd'hui près de 40 % de cette catégorie quel que soit le milieu de résidence. Dans les RMR, la part des femmes pour ce type de véhicule est passée de 30 % à 38 % tandis que dans les territoires hors RMR, elle est passée de 30 % à 41 %.

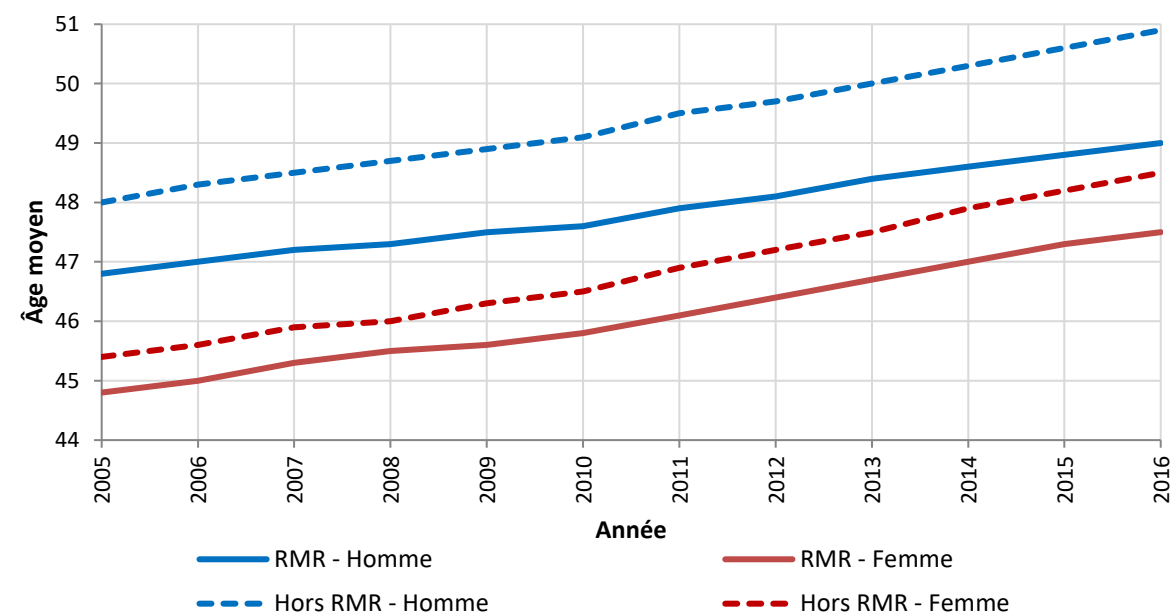
Figure 8. Évolution de la part des véhicules aux fins de promenade selon le milieu de résidence au Québec et le type de véhicules : écarts entre les hommes et les femmes, de 2005 à 2016



Les Figure 9 et Figure 10 illustrent l'évolution de l'âge moyen des propriétaires de véhicules de promenade. À l'instar de l'âge moyen de la population au Québec, l'âge moyen des propriétaires de véhicules de promenade n'a cessé de progresser de 2005 à 2016. Dans le même ordre d'idée, puisque la population des RMR est plus jeune que celle des territoires hors RMR, cela se répercute dans l'âge moyen du permis de conduire.

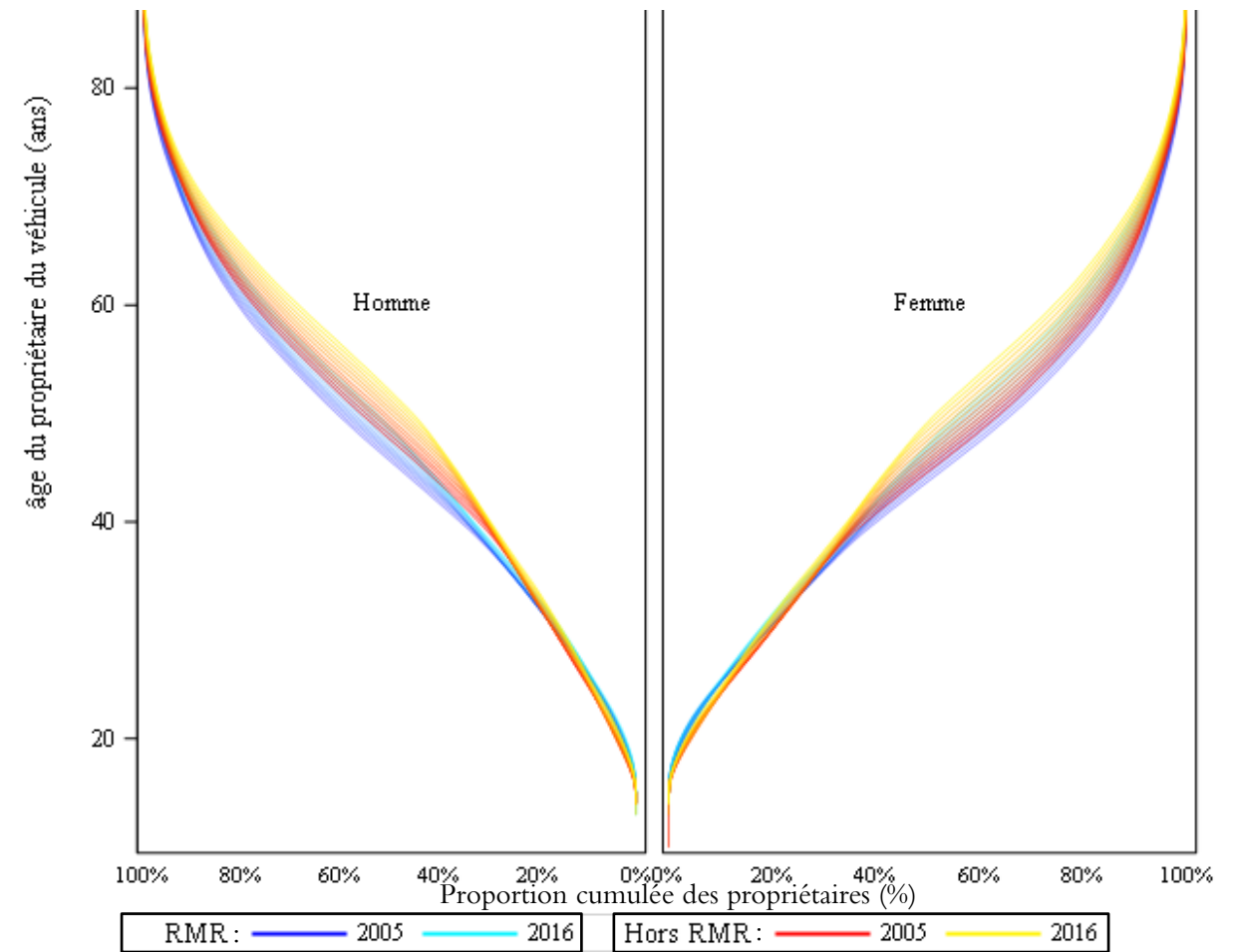
Enfin, l'âge moyen des propriétaires masculins est toujours plus élevé que celui des femmes, quel que soit le milieu de résidence. En effet, tel que montré à la Figure 9, l'âge moyen des hommes est passé de 46,8 ans à 49,0 ans (+2,2) dans les RMR et celui des femmes est passé de 44,8 ans à 47,5 ans (+2,7). Dans les territoires hors RMR, l'âge moyen est passé de 48,0 ans à 51,0 ans (+3,0) chez les hommes tandis que chez les femmes il est passé de 45,4 ans à 48,5 ans (+3,1). Ces statistiques montrent que l'âge moyen des propriétaires de véhicules augmente rapidement dans les territoires hors RMR et que cette augmentation s'accélère encore plus chez les femmes que chez les hommes, quel que soit le milieu de résidence.

Figure 9. Évolution de l'âge moyen des propriétaires de véhicules aux fins de promenade au Québec, selon le sexe et le milieu de résidence, de 2005 à 2016



Plutôt que de montrer simplement l'âge moyen, la Figure 10 illustre la part cumulative des propriétaires de véhicules aux fins de promenade en fonction de l'âge. On y observe que chez les plus jeunes tous sexes confondus, les courbes RMR (bleu) sont plus aplaties vers le centre que les courbes hors RMR (jaune/rouge), ce qui signifie que pour un même jeune âge (de 15 à 29 ans environ) la proportion est légèrement plus faible chez les résidents des RMR que chez ceux hors RMR. Cela montre que les jeunes hors RMR deviennent propriétaires plus tôt que ceux des RMR, ce qui concorde avec le constat précédent (p.5) selon lequel les jeunes des hors RMR obtiennent leur permis de conduire plus tôt. Puis, vers 30 ans, les courbes se croisent et les proportions de propriétaires sont égales, quel que soit le milieu de résidence. Passé 35 ans, la proportion de propriétaires s'accroît plus rapidement chez les résidents des RMR que chez ceux hors RMR. On note aussi que pour les femmes de 40 ans et plus, les différences hors-RMR et RMR sont moins marquées que pour les hommes, puisque les courbes des femmes se superposent alors que celles des hommes se succèdent.

Figure 10. Courbes cumulatives de l'âge des propriétaires de véhicules aux fins de promenade au Québec, selon le sexe et le milieu de résidence, de 2005 à 2016



PARTIE 2 – LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Des 3,9 millions de Québécois qui travaillaient en 2016 selon les données du recensement canadien, 48,4 % (1,9 million) étaient des femmes. Cette proportion est légèrement en dessous de la proportion des femmes dans la population active totale (50,1 %), et elle est stable par rapport aux données de 2011. La grande majorité de l'ensemble des travailleurs et travailleuses, soit 84 % (3,3 millions), se déplaçait pour se rendre au travail. 9 % d'entre eux (351 000) travaillaient sans toutefois avoir d'adresse de travail fixe, 6,7 % (266 000) travaillaient la plupart du temps à la maison et une infime partie 0,3 % (11 000) travaillaient à l'extérieur du Canada.

Cette répartition des travailleurs suivant la catégorie du lieu de travail au niveau provincial, n'est pas très différente selon le milieu de travail. Deux points de pourcentage séparent la part des travailleurs qui ont un lieu habituel de travail dans les RMR (85 %) et celle des territoires hors RMR (83 %). Cet écart se répartit principalement dans la catégorie des travailleurs à domicile et celle sans adresse fixe de travail. Cette dernière catégorie de lieu de travail est celle qui polarise le plus les travailleurs, quel que soit le territoire. Les écarts entre les hommes et les femmes atteignent 4 points de pourcentage au niveau des RMR et 5 points au niveau des territoires hors RMR, dans ces deux cas au profit des hommes.

Les modes de transport utilisés

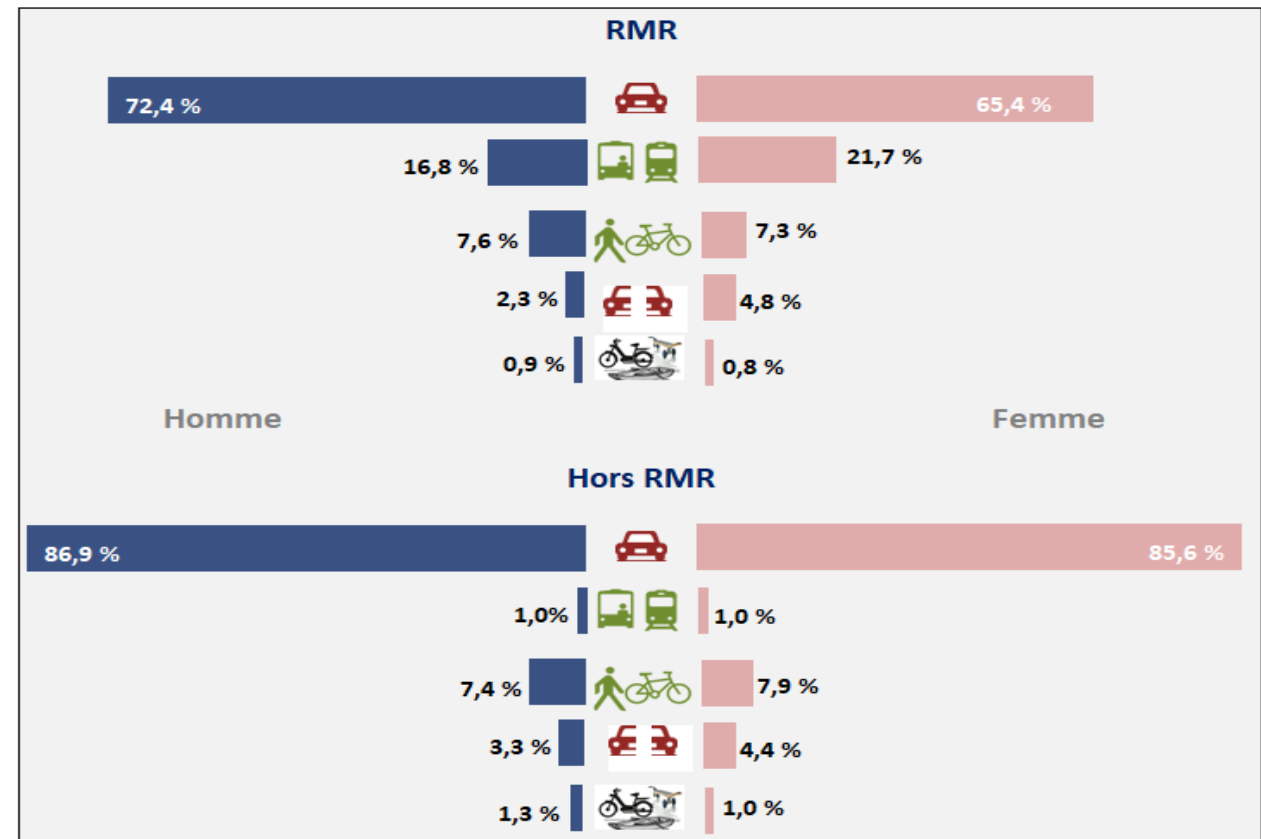
En matière de transport des personnes, l'une des principales différences entre les RMR et les territoires hors RMR au Québec demeure l'offre de transport en commun. Quel que soit le territoire, le principal mode de déplacement de ces populations pour se rendre à un lieu de travail habituel est l'automobile. Les navetteurs des RMR sont les plus susceptibles de se rendre au travail en transport en commun.

Dans les RMR en 2016, 72,4 % des hommes québécois utilisent essentiellement leur automobile comme conducteur pour se rendre au travail contre 65,4 % chez les femmes (Figure 11). Cette nette différence de proportion démontre que les hommes sont très pro-chars alors que les femmes utilisent plus le transport durable (transport en commun et transport actif). Contrairement à l'année 2011, cet écart est à la baisse de près de 2 points de pourcentage montrant que les femmes délaissent le transport durable pour l'utilisation de l'automobile comme conducteur.

Dans les territoires hors RMR, l'utilisation des modes de transport pour les deux sexes est presque identique compte tenu du manque d'offre d'infrastructure en matière de transport en commun. Si la proportion d'utilisation de l'automobile comme conducteur des hommes est demeurée à près de 87 % entre 2011 et 2016, celle des femmes a connu une hausse de 1,5 point pour atteindre 85,6 % en 2016. Cette augmentation se fait au détriment des modes durables.

Entre 2011 et 2016, la proportion des hommes des RMR utilisant la voiture comme conducteur a légèrement reculé (- 1 %) au profit du transport durable (transport en commun, marche, vélo). Dans le même laps de temps, les femmes ont vu leur part modale auto-conducteur augmenter.

Figure 11. Parts modales selon le sexe dans les RMR et dans les territoires hors RMR du Québec, en 2016



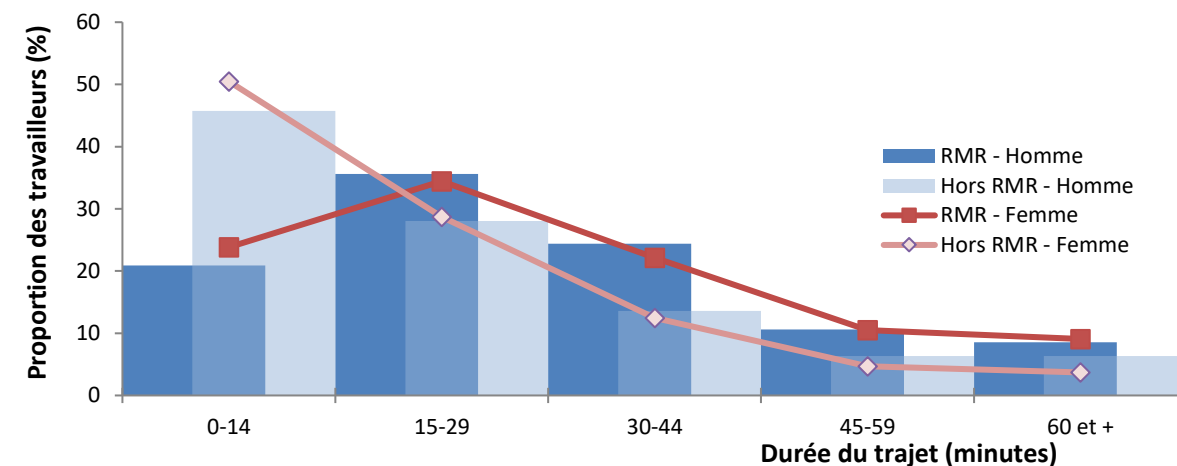
Les portées et les durées de déplacement

Dans la série de documents « Analyse de la mobilité urbaine différenciée selon les sexes » réalisée par le MTQ entre 2018 et 2020 ([site du MTQ](#)), basées sur les enquêtes Origine-Destination de six régions métropolitaines du Québec, on observe que les femmes effectuent un plus grand nombre de déplacements que les hommes. Cependant, toujours par rapport aux hommes, les femmes résident plus près de leur lieu de travail, et leur heure de départ vers le travail se fait un peu plus tard en matinée.

D'après les données de Statistique Canada, dans les RMR comme en territoire hors RMR, les déplacements de moins de 10 km réalisés à l'aide des modes automobiles sont effectués en grande majorité par les femmes. Ces distances sont faites pour un temps moyen de moins de 15 minutes. Dans les RMR, la part des femmes (27 %) qui effectue ces types de déplacements est de 5 points plus grande que celle des hommes. Dans les territoires hors RMR, cette part (50 %) et cet écart entre les hommes et les femmes (8 points) sont encore grands. Les Figure 12 et Les déplacements au moyen des modes durables sont plus fréquents dans les RMR. L'accès à ces modes est égalitaire entre les hommes et les femmes et la distribution suivant les distances ou les durées de déplacements reste paritaire. Par contre, dans les territoires hors RMR, l'utilisation de ces modes, qui se limite à la marche ou au vélo, est très restreinte et se fait majoritairement pour des distances de moins de 5 km. La proportion des hommes et des femmes qui effectuent ces courts déplacements est la même et représente près de 75 % des utilisateurs de modes durables. La durée moyenne de trajet à l'aide de ces modes reste normalement distribuée entre les hommes et les femmes.

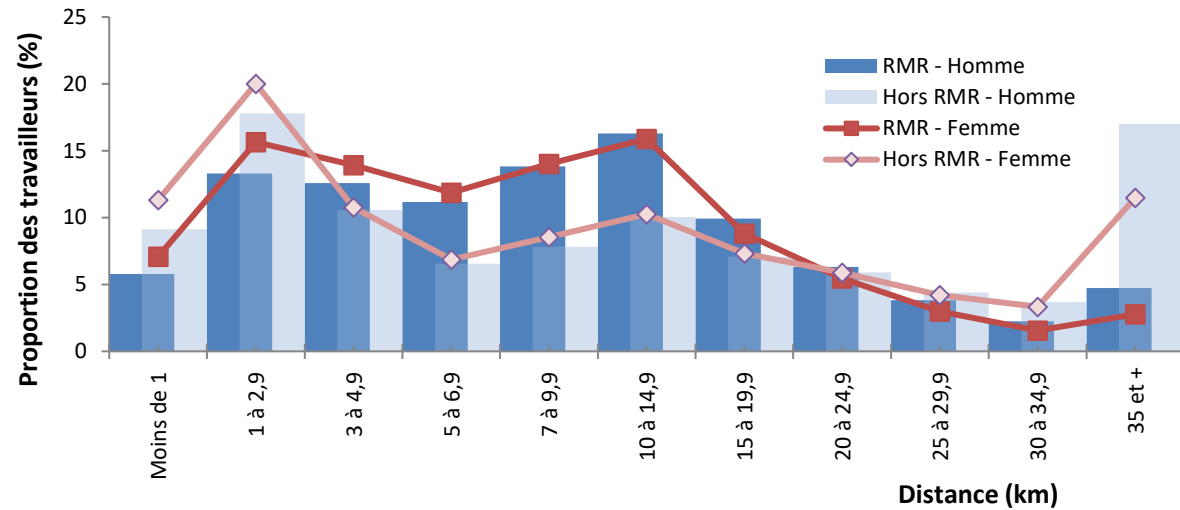
Figure 13 montrent la répartition des travailleurs selon la durée et la portée du trajet domicile-travail.

Figure 12. Répartition des travailleurs en fonction de la durée de trajet domicile-travail au Québec, en 2016 (tous modes)



Les déplacements au moyen des modes durables sont plus fréquents dans les RMR. L'accès à ces modes est égalitaire entre les hommes et les femmes et la distribution suivant les distances ou les durées de déplacements reste paritaire. Par contre, dans les territoires hors RMR, l'utilisation de ces modes, qui se limite à la marche ou au vélo, est très restreinte et se fait majoritairement pour des distances de moins de 5 km. La proportion des hommes et des femmes qui effectuent ces courts déplacements est la même et représente près de 75 % des utilisateurs de modes durables. La durée moyenne de trajet à l'aide de ces modes reste normalement distribuée entre les hommes et les femmes.

Figure 13. Répartition des travailleurs en fonction de la distance de trajet domicile-travail au Québec, en 2016 (tous modes)



Les horaires de départ du domicile

Pour leurs déplacements liés au travail, les femmes des RMR et des territoires hors RMR ont des horaires moyens de départ du domicile décalés par rapport à ceux des hommes. Les hommes commencent leurs journées de travail plus tôt. Dans les RMR en 2016, près de 30 % des hommes partent du domicile entre 5 heures et 7 heures contre seulement 18 % pour les femmes. Dans les territoires hors RMR, ces proportions passent à 34 % pour les hommes et à 17 % pour les femmes. Sans grande surprise, les horaires de déplacement des femmes sont plus fréquents entre 7 heures et 9 heures correspondant ainsi aux horaires scolaires. Dans les RMR, les déplacements des femmes pour cette période horaire représentent 57 % de l'ensemble des déplacements alors que dans les territoires hors RMR, ils représentent près de 60 %. Cette différence entre les hommes et les femmes par rapport aux horaires de déplacement pour le travail peut laisser suggérer des obstacles liés aux contraintes familiales (reconduire des enfants, rendez-vous...).

CONCLUSION

D'après les indicateurs présentés, la mobilité quotidienne analysée sous l'angle d'une simple différence entre les sexes montre le rattrapage du retard accusé par les femmes tant au niveau de l'obtention du permis de conduire que de la motorisation. Les femmes, en accédant au marché du travail, ainsi qu'aux avantages financiers et à l'autonomie qui y sont liés, ont ressenti le besoin, au même titre que les hommes, d'acquérir un permis de conduire et une automobile. Encore bien présent dans les dernières décennies, ce rattrapage tire à sa fin, avec des proportions maintenant similaires à celles des hommes et des écarts très petits, parfois même inversés (comme la proportion de détention de permis de conduire chez les 44 ans et moins hors RMR, Figure 3b). Toutefois, il demeure que les comportements de mobilité des femmes pour les déplacements domicile-travail sont sensiblement différents, avec une part d'utilisation du transport collectif plus élevée et des trajets plus courts que ceux des hommes. Comme le précise d'ailleurs Coutras (1997), une meilleure analyse de cette mobilité devrait intégrer les catégories socio-professionnelles des individus, le statut matrimonial, le lieu de résidence et les charges familiales. Et non seulement s'appuyer sur les indicateurs liés au mode, à la durée et à la portée des déplacements.

Les effets induits de ce rattrapage se font bel et bien sentir : la motorisation presque complète des individus renforce la dépendance à l'automobile et aux énergies fossiles, diminue l'attrait aux modes plus durables et engendre plus de congestion. Tout ceci va à l'encontre des volontés collectives actuelles, qui visent notamment à limiter les émissions de gaz à effet de serre et à lutter contre le réchauffement planétaire. La question qui se pose : souhaite-t-on dans ce contexte un rattrapage complet de la motorisation des femmes par rapport à celle des hommes? Ne viserait-on pas plutôt une stabilité de la motorisation pour les femmes malgré leur accession au marché du travail, couplé à une réduction de la dépendance à l'automobile pour les hommes?