

NOTE TECHNIQUE

Titre	Évolution comparative de la mobilité des femmes et des hommes
Expéditeurs	Meryem Bouras, Jean-François Cantin, Jocelyn Grondines, Jeremy Gelb
Destinataires	Membres du comité technique Enquête Origine-Destination 2018
Copie conforme	François Tomeo
Date	2022-04-20
Référence	
Répertoire	P:\6.07 ENQUETES OD\2018\11 Documents de travail\16 - Résultats\Faits saillants\ADS

1 CONTEXTE ET OBJET

L'enquête Origine-Destination 2018 a permis de révéler plusieurs changements dans l'évolution des comportements des déplacements. Les « Faits saillants de l'enquête OD 2018 » témoignent de ces aspects pour différents indicateurs : évolution démographique, les modes de transport utilisés et les motifs selon les périodes de la journée, les parts modales et la situation du transport collectif et de l'automobile.

Analyser ces facteurs sans tenir compte de l'effet lié au genre demeure un exercice incomplet. D'autant plus que le gouvernement du Québec s'est doté d'un plan d'accès à l'égalité entre les femmes et les hommes et souhaite mieux documenter les problématiques liées à la mobilité. En effet des différences importantes existent dans les déplacements réalisés par les femmes et les hommes. Cette note présente quelques résultats qui permettent d'apprécier cette mobilité différenciée selon le genre et les principaux déterminants

qui l'affectent. Cette analyse repose sur l'évolution des déplacements mesurée dans la région de Montréal, et ce à partir des enquêtes Origine-Destination de 2008, 2013 et 2018 (à territoire comparable). Pour plus de détails, on pourra consulter la méthodologie en annexe no 1. i

2 RÉSULTATS

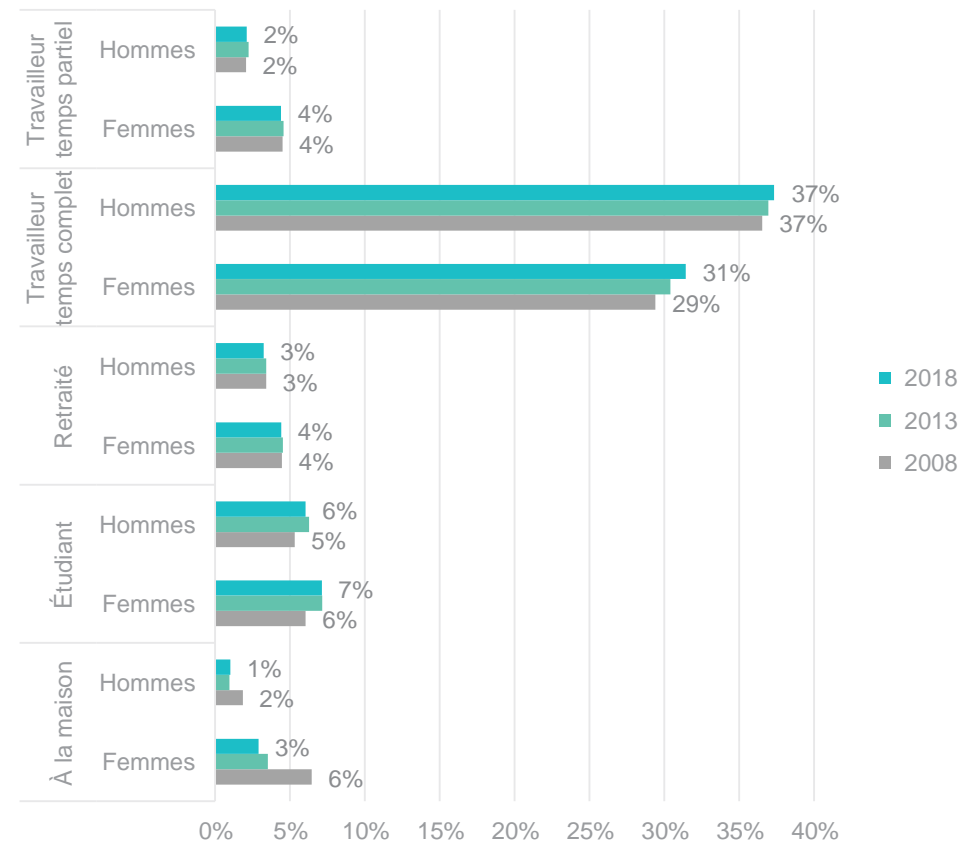
2.1 RÉSULTATS GÉNÉRAUX SELON LE GENRE

Statuts d'occupation principale:

Voici les principaux constats relatifs à l'évolution de la mobilité suivant les statuts d'occupation principale chez les 18 à 64 ans. Les modalités enquêtées sont: *À la maison, Étudiant, Retraité et Travailleur temps complet et temps partiels*:

- La proportion des femmes à la maison est plus élevée que celle des hommes, bien que cette tendance soit à la baisse entre 2008 et 2018, passant de 6% à 3% chez les femmes à 2% à 1% chez les hommes. La diminution observée est de même proportion pour les deux sexes, si bien que l'écart relatif reste le même : les femmes sont en proportion 3 fois plus nombreuses que les hommes à rester à la maison en 2008 et en 2018.
- Les proportions d'hommes et de femmes aux études ont chacune augmenté d'un point de pourcentage entre 2008 et 2013 puis sont restées stables en 2018. Les femmes étaient alors 7% aux études contre 6% pour les hommes.
- La proportion de retraités est restée stable entre 2008 et 2018 pour les deux sexes, soit 4% pour les femmes et 3% pour les hommes.
- La proportion des femmes au travail à temps complet progresse, passant de 29% en 2008 à 31% en 2018, sans pour autant rejoindre le niveau des hommes qui est resté stable (37%).
- La proportion de femmes travaillant à temps partiel (4%) est le double de celle des hommes (2%) et ces proportions sont identiques en 2008 et 2018.

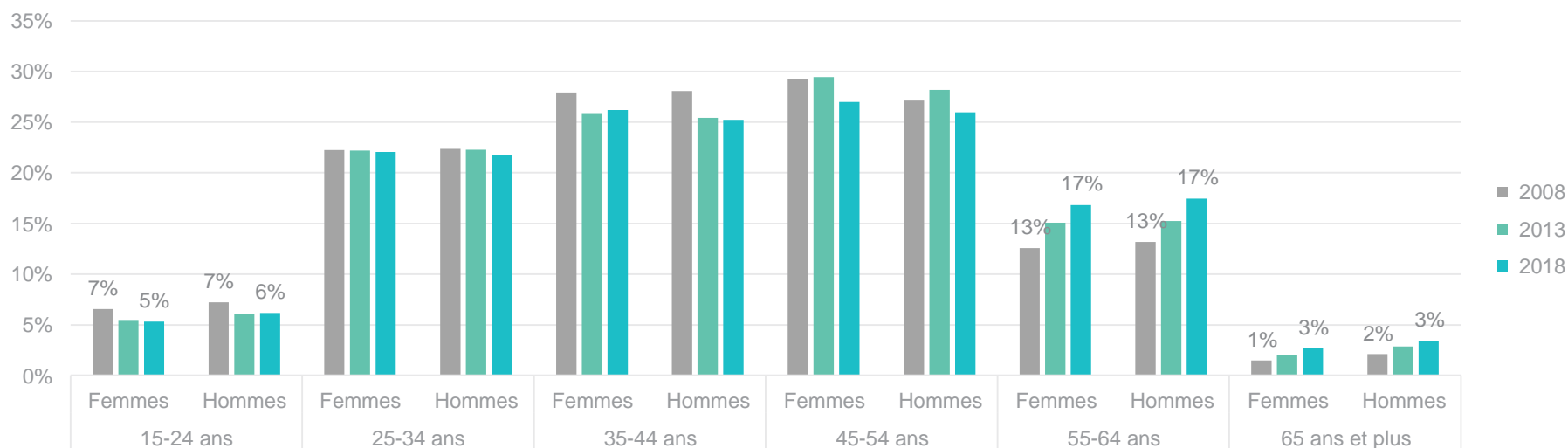
Répartition des répondants selon le statut d'occupation, par sexe, en 2008, 2013 et 2018.



Travailleurs de 15 ans et plus à temps complet et temps partiel par groupe d'âge:

- Comparativement à 2008 (7%), une baisse de deux points de pourcentage de la proportion de travailleurs chez les femmes de 15 à 24 ans peut être observée en 2018. Une baisse moins importante de 1 point de pourcentage est aussi observable pour les hommes (passage de 7% à 6%). L'essentiel de ces baisses a eu lieu entre 2008 et 2013, elles pourraient donc être liées à l'augmentation du statut étudiant présentée au graphique précédent.
- Comparativement à 2008, les pourcentages d'hommes et de femmes travailleurs et travailleuses en 2018 ont diminué pour les catégories d'âge de 35 à 44 ans et 45-54 ans (entre -2 et -3 points de pourcentages). Ils augmentent cependant pour la catégorie 55-64 (gain de 4 points de pourcentages pour les hommes et les femmes entre 2008 et 2018) et 65 ans et plus, ce qui correspond au vieillissement des individus des précédentes enquêtes. Pour les catégories d'âges entre 25 et 64 ans, les différences hommes/femmes sont minimales tant en proportion qu'en évolution.

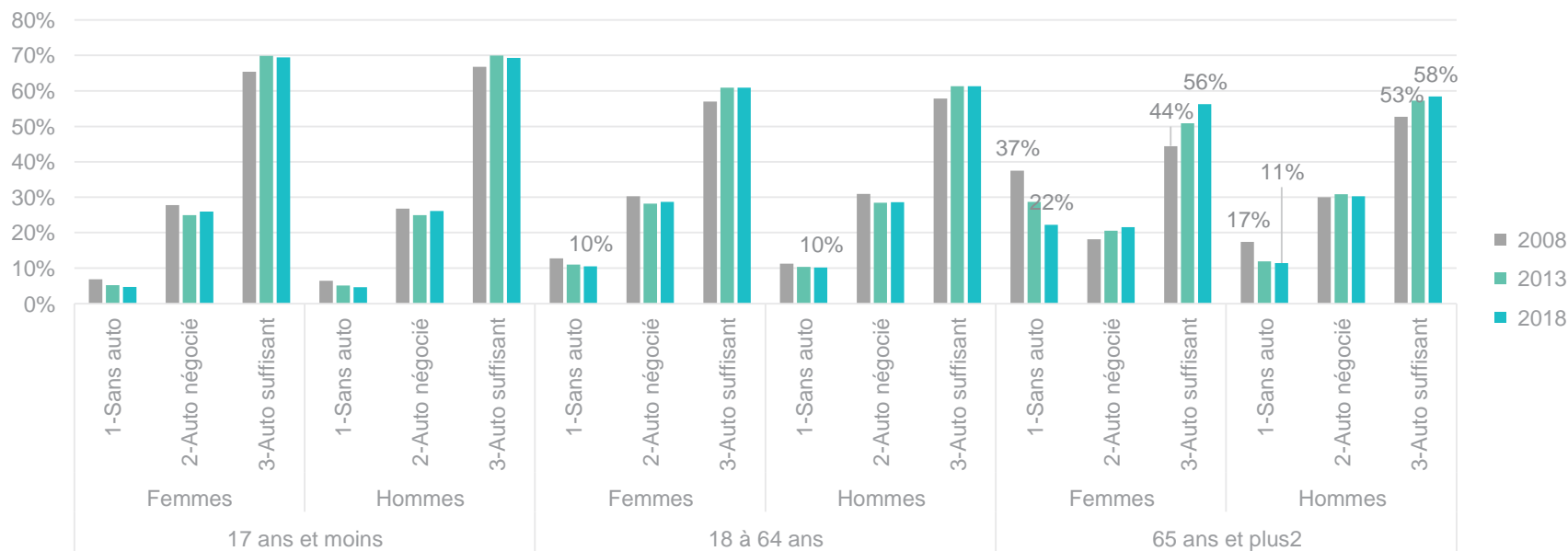
Proportion de travailleurs selon le sexe et le groupe d'âge



Accès à un véhicule :

- Dans le groupe d'âge des 18 à 64 ans, la proportion des femmes qui ne possèdent pas d'auto est en baisse de 2008 (13%) à 2018 (10%) et atteint le même taux que chez les hommes en 2018.
- En 2018, dans le groupe des 65 ans et plus, les femmes sont en proportion deux fois plus nombreuses que les hommes à ne pas posséder d'auto (22% contre 11%). Toutefois, ces taux sont en baisse, passant de 37% en 2008 à 22% en 2018 chez les femmes et de 17% à 11% chez les hommes.
- Ces données indiquent également une augmentation prononcée des cas où le nombre d'autos est égal ou supérieur au nombre de conducteurs dans le ménage (auto suffisant), pour la catégorie d'âge 65 ans et plus. Elle passe de 44% en 2008 à 56% en 2018 pour les femmes, et de 53% à 58% pour les hommes.

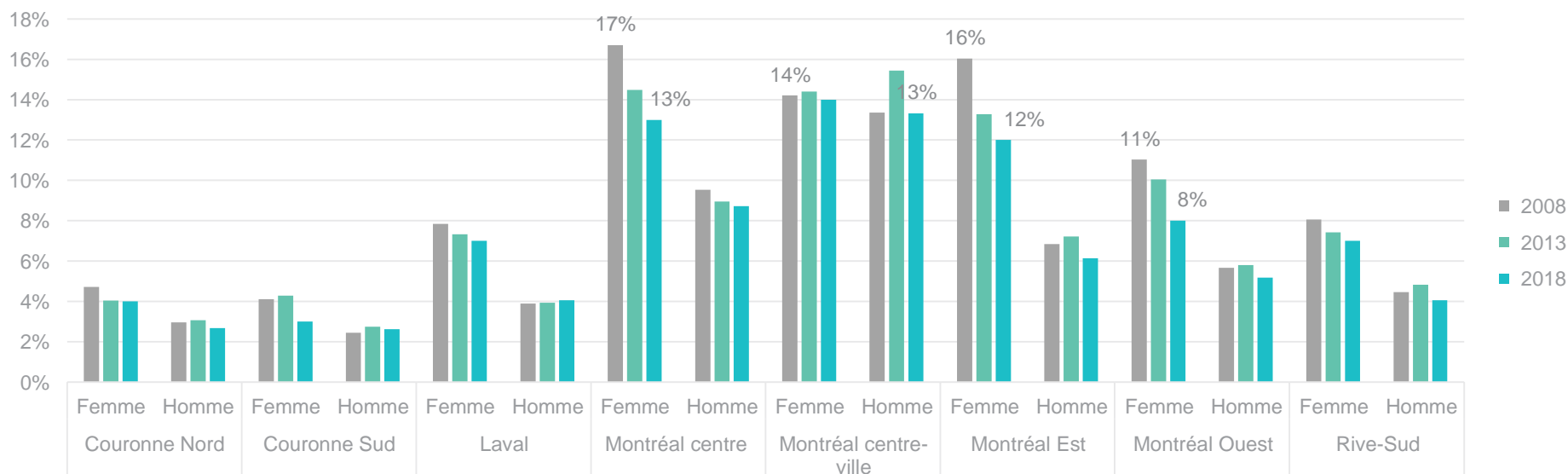
Répartition selon la possession automobile, par cohorte et par sexe



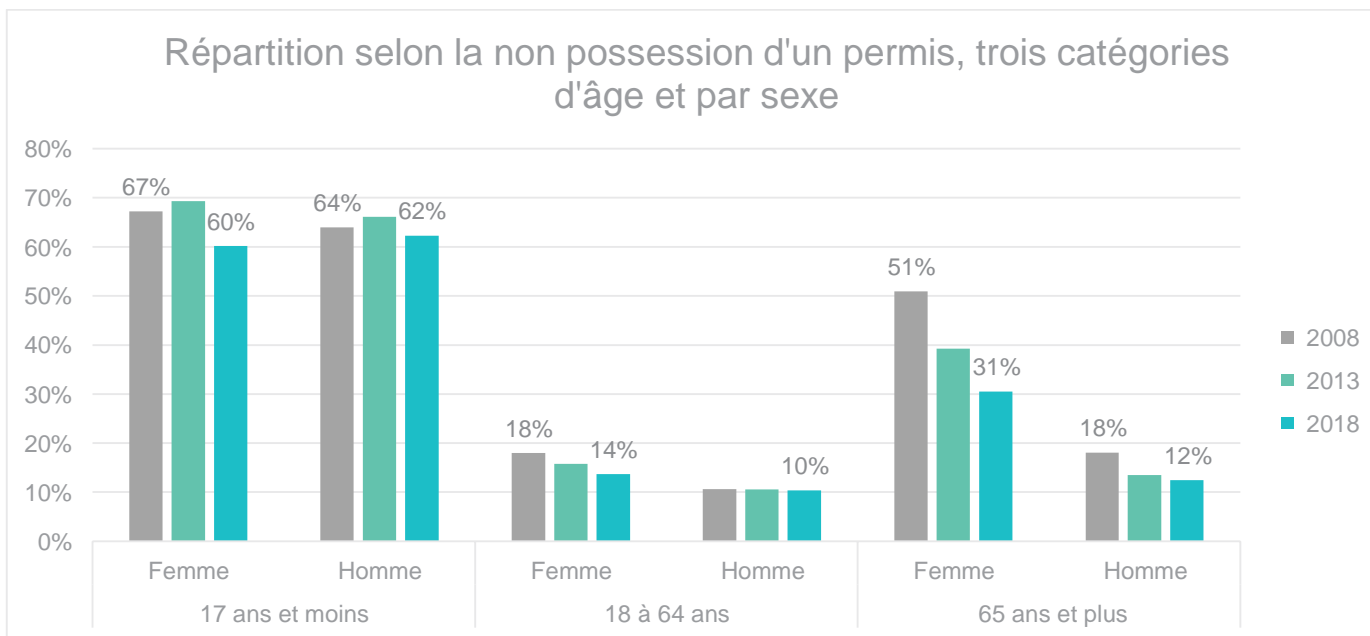
Possession d'un permis de conduire:

- Au centre-ville de Montréal, la proportion de femmes sans permis a peu évolué entre 2008 et 2018, et reste proche de 14%, soit légèrement plus que les hommes (13% en 2018). D'importantes diminutions sont cependant observables pour Montréal Centre (-4 points de pourcentage entre 2008 et 2018), Montréal Est (-4 points) et Montréal Ouest (-3 points). Cette tendance s'observe aussi sur les rives nord et sud et dans les couronnes, mais avec des évolutions plus faibles de l'ordre de 1 point de pourcentage entre 2008 et 2018.
- Chez les hommes, l'évolution est bien moins marquée avec une réduction d'un point de pourcentage entre 2008 et 2018 pour Montréal Centre, Montréal Est et Montréal Ouest. Pour les autres régions, les pourcentages restent stables, seule la couronne Sud enregistre une augmentation de 1 point de pourcentage de la part d'hommes sans permis de conduire entre 2008 et 2018.

Répartition selon la non possession d'un permis, par région et par sexe



- Des augmentations nettes s'observent chez les femmes quant à la non-possession d'un permis de conduire, quel que soit le groupe d'âge considéré. Ainsi, entre 2008 et 2018, 7 points de pourcentage ont été gagnés pour le groupe des 17 ans et moins (dépassant d'ailleurs la proportion d'hommes ne disposant pas d'un permis en 2018 de 2 points de pourcentage), 4 points pour le groupe des 18 à 64 ans (sans pour autant atteindre le niveau des hommes en 2018 de 140%) et 20 points pour les 65 ans et plus. Ce dernier groupe reste tout de même celui pour lequel l'écart homme/femme est le plus important (prêt de 20 points de pourcentage en faveur des hommes en 2018). Cet écart devrait continuer à se combler compte tenu de l'arrivée de nouvelles femmes appartenant à une génération plus motorisée dans cette classe d'âge et de la réduction des écarts dans les autres groupes d'âge. Ainsi, dans le groupe des 18 à 64 ans, l'écart homme/femme de la non-possession d'un permis de conduire est passé de 7 points de pourcentage en 2008 à seulement 4 points en 2018, avec une progression constante en 2013.

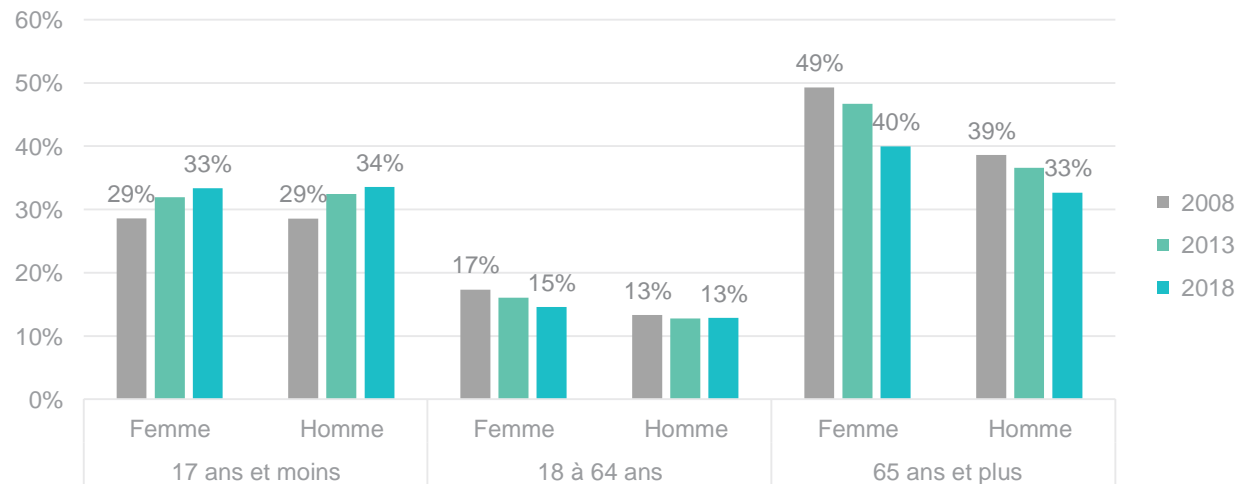


Taux de mobilité:

Personne mobile versus non-mobile selon la réponse à la question de l'enquête OD: Vous êtes-vous déplacé hier ?

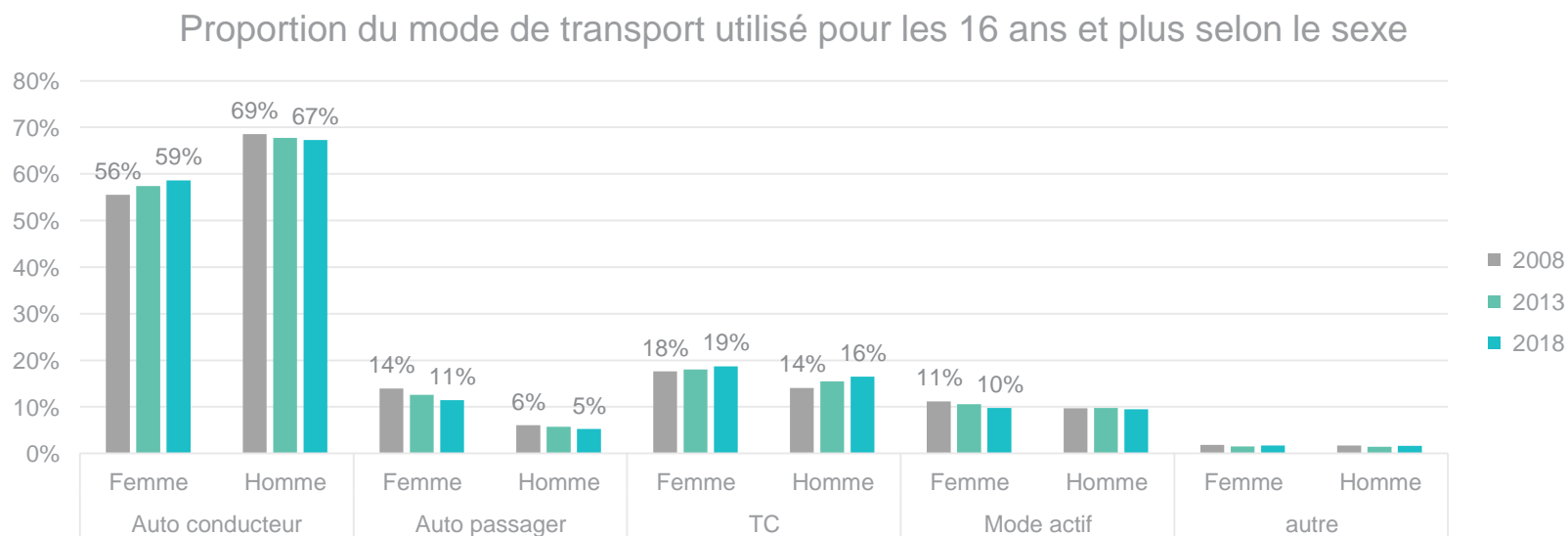
- Le taux de non-mobilité a augmenté chez les jeunes de 17 ans et moins, passant de 29% pour les femmes et les hommes en 2008 à 33% et 34% en 2018 respectivement.
- Pour la catégorie des 18 à 64 ans, le taux de non-mobilité est passé de 17% à 15% entre 2008 et 2018 pour les femmes et est resté à 13% pour les hommes. Il semble donc que les écarts hommes/femmes s'amenuisent en faveur des femmes.
- Pour les personnes de 65 et plus, le taux de non-mobilité tend à diminuer, passant de 49% à 40% pour les femmes entre 2008 et 2018, et de 39% à 33% pour les hommes. Cette observation est cohérente avec l'augmentation de possession d'automobile et de permis de conduire dans ce groupe (constatées aux points précédents).

Taux de mobilité selon trois catégories d'âge et par sexe



Modes de transport utilisés¹ par les 16 ans et plus - base 24h :

- Le mode auto conducteur est prépondérant chez les deux sexes. On remarque une diminution de deux points de pourcentage entre 2008 et 2018 chez les hommes et une augmentation de trois points chez les femmes.
- Le mode auto passager est plus de deux fois plus utilisé chez les femmes, mais en légère diminution pour la période de 2008 (14%) à 2018 (11%), alors qu'il reste stable pour les hommes.
- Le mode TC suit une progression constante de 2008 à 2013, quel que soit le sexe, passant de 14% pour les hommes en 2008 à 16% en 2018, et de 18% à 19% pour les femmes. Ce mode reste donc plus utilisé par les femmes que par les hommes, mais cet écart se réduit lentement.
- Les modes actifs ont connu une légère baisse d'environ un point de pourcentage entre 2008 (11%) et 2018 (10%) chez les femmes. Les autres modes sont demeurés relativement stables pour toute la période pour les hommes et les femmes.

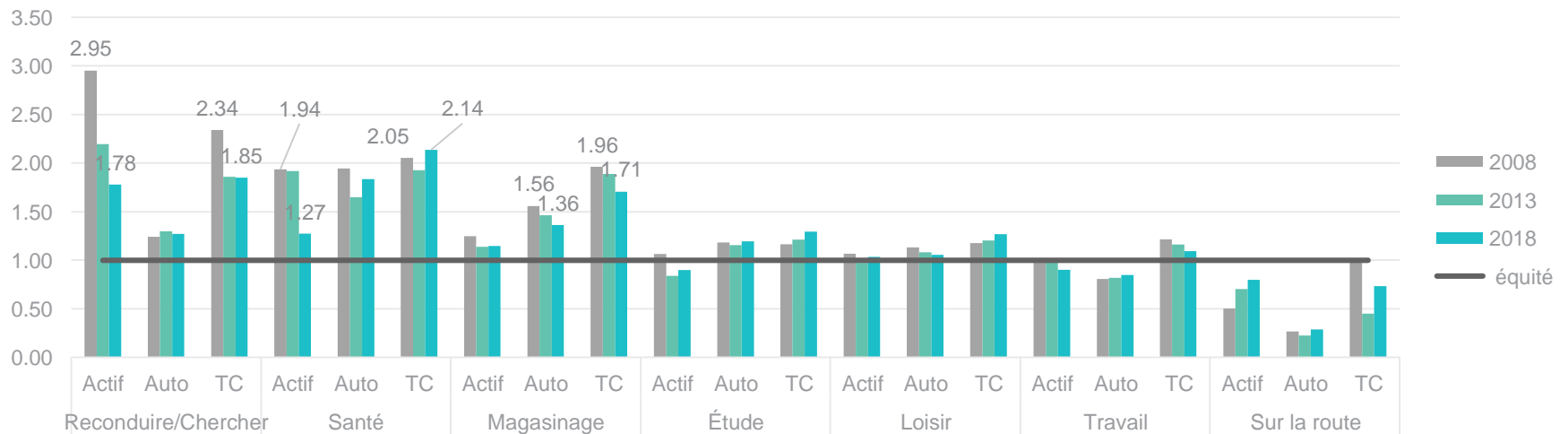


¹ Il s'agit de modes exclusifs, leur sommation est donc supérieure à zéro

Motifs de déplacements par mode, comparaison par sexe:

Le graphique ci-dessous représente les rapports des nombres de déplacements moyens par femmes versus les hommes (mobiles entre 20 et 64 ans) en fonction du mode de transport et du motif des déplacements.

- Les femmes effectuent en proportion systématiquement plus de déplacement que les hommes pour le motif « reconduire / chercher quelqu'un ». Ces différences sont les plus prononcées pour les modes actifs et le transport en commun bien qu'en diminution entre 2008 et 2018. Elles effectuaient en moyenne près de 3 fois plus de déplacements pour ce motif en mode actif et 2,34 fois plus en TC, contre seulement 1,78 et 1,85 en 2018.
- Dans la même optique, les motifs « santé » et « magasinage » sont aussi caractérisés par une nette différence homme/femme. En 2008, elles effectuaient en moyenne près de 2 fois plus de déplacements que les hommes pour le premier motif avec un mode de transport actif, et seulement 1,27 fois plus en 2018. Pour le transport en commun, ces valeurs se maintiennent à un peu plus de 2 fois plus sur la période. Pour le motif santé, les semblent en diminution, passant ainsi de 1,56 fois plus de déplacement en voiture en 2008 à 1,36 en 2018, et de 1,96 à 1,71 pour le transport en commun.
- Les femmes effectuent 10% de moins de déplacement actif que les hommes pour le motif études en 2018 alors qu'elles en effectuaient 6% de plus en 2008.
- Elles effectuent également 15% de moins de déplacements en auto pour se rendre au travail, et 21% de déplacement en transport en commun en plus pour le même motif en 2018.



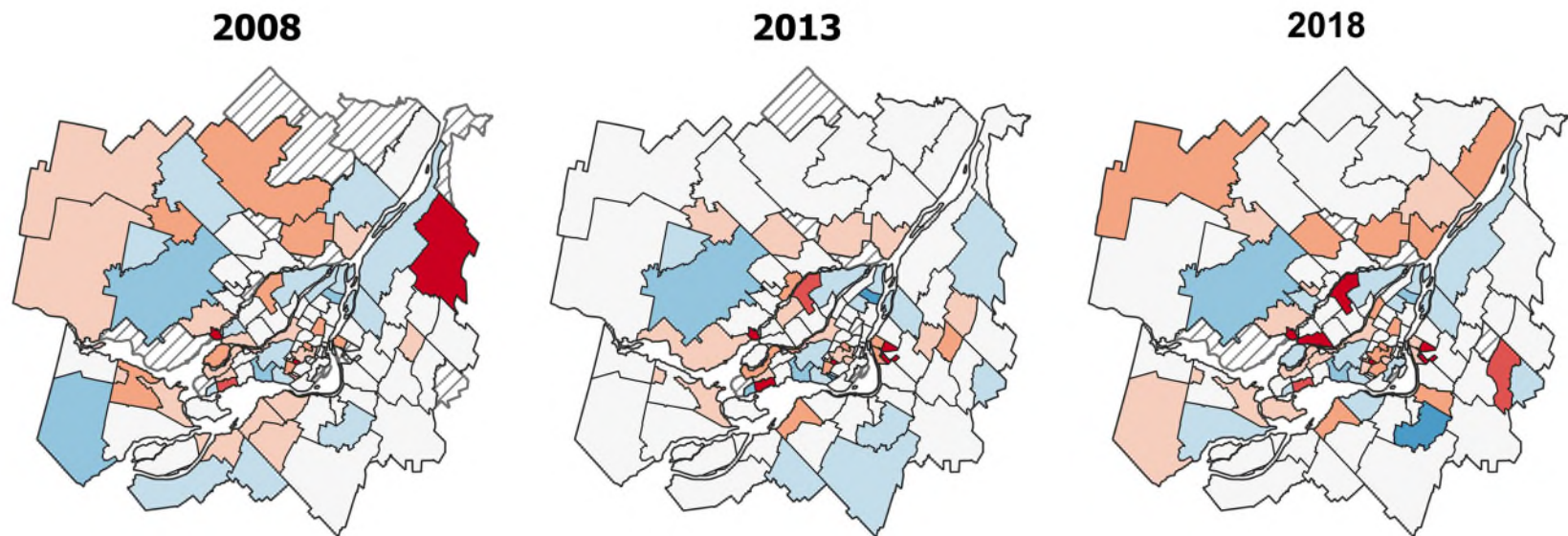
Destinations pour motif Travail

L'analyse des ratios de destination pour motif de travail par secteurs municipaux en 2008, 2013 et 2018 révèle que :

- Certaines destinations attirent systématiquement moins les femmes en proportion que les hommes sur les trois périodes, plus spécifiquement à l'ouest, Mirabelle, Saint-François ; sur l'île de Montréal les secteurs Dorval, Lachine, Saint-Laurent et Point au tremble, Rivière-des-Prairies, Montréal Est ; et à l'est Saint-Mathieu, Boucherville.
- Au contraire, certaines municipalités attirent systématiquement plus de femmes en proportion : à l'ouest, Saint-Jérôme, Mascouche, Repentigny-Charlemagne, Vimont-Auteuil, Deux-Montagnes, Sainte-Dorothée, Laval-sur-le-lac ; sur l'île de Montréal, Beaconsfield, plusieurs municipalités centrales, Ahuntsic ; et à l'est, Vieux-Longueuil, et Châteauguay Léry.
- Deux pôles d'attraction semblent se consolider : les secteurs adjacents à Vieux-Longueuil, les municipalités centrales de l'Île de Montréal. L'ouest de la région semble également gagner en attractivité pour les femmes comparativement à l'est.
- Les secteurs principalement industriels attirent systématiquement moins de femmes sauf quand le secteur d'activité est celui des sciences de la vie². Il semble également que les pôles d'attraction pour les femmes coïncident avec la localisation d'activités sociosanitaires, mais une analyse plus détaillée devrait être effectuée au niveau individuel pour confirmer cette observation.

L'annexe 3 indique comment ces ratios ont été calculés et comment ils doivent être interprétés.

² *Carte des pôles économiques et grappes industrielles de la CMM*, https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/C06_PMad_Poles-grappes_2011-12.pdf



Ratios des volumes des destination femmes/hommes rapportés au ratio régional

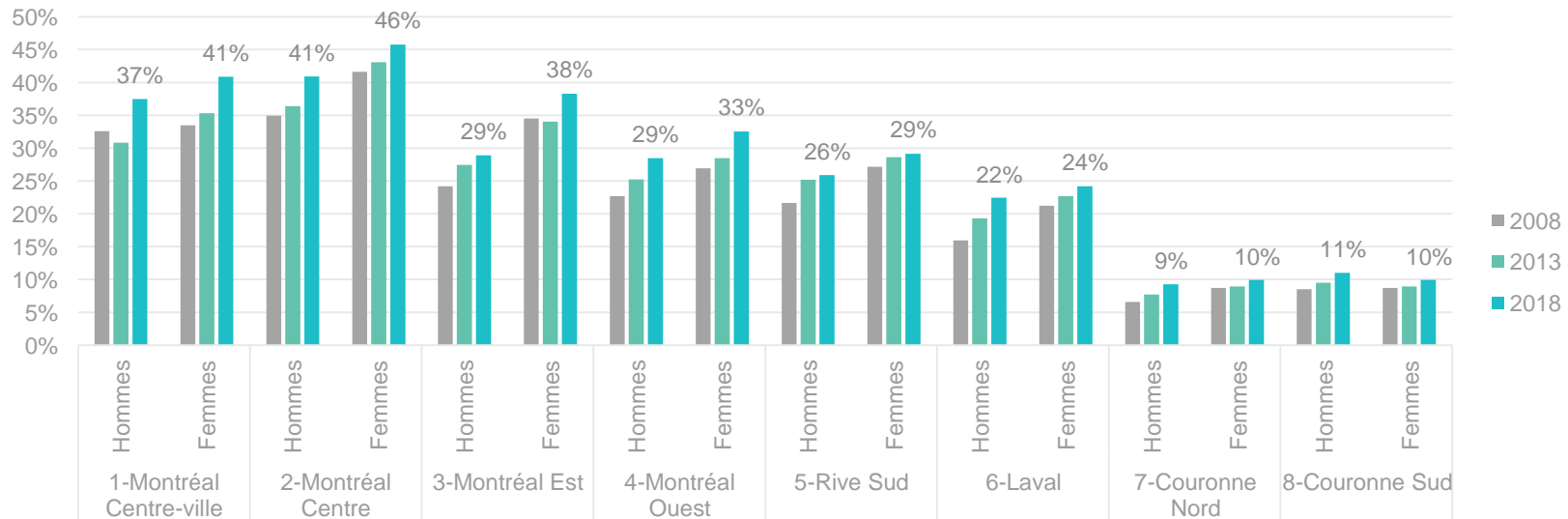
0 - 0,2 0,2 - 0,4 0,4 - 0,6 0,6 - 0,8 0,8 - 1,2 1,2 - 1,4 1,4 - 1,6 1,8 - 2 2.0 et plus Absence de données

source : enquêtes OD 2008, 2013, 2018

Possession d'un titre de transport mensuel :

Les femmes sont systématiquement plus nombreuses que les hommes en proportion à détenir un titre de transport mensuel, sauf pour les couronnes Nord et Sud pour lesquelles les écarts se sont comblés entre 2008 et 2018. Dans Montréal-centre et Laval, les hommes sont de plus en plus nombreux à détenir un titre de transport mensuel. La différence entre les femmes et les hommes est beaucoup plus marquée dans le secteur Montréal-Est (38% pour les femmes contre 29% pour les hommes) que pour les autres régions (en dehors de couronnes) pour lesquels l'écart est généralement entre 3 et 5 points de pourcentages en faveur de femmes.

Proportion de la possession d'un titre de transport mensuel par région et par sexe



2.2 TYPOLOGIE DES MÉNAGES

De nombreuses études ont révélé que le type de ménage auquel appartiennent les adultes a un impact majeur sur les comportements de déplacement. S'agit-il d'un ménage composé de personne active sans enfants ou avec des enfants, qu'ils soient d'âge préscolaire, scolaire ou de plus de 17 ans ? S'agit-il d'un ménage composé de personne retraitée ? Sur la base d'études antérieures, une classification de ces ménages a été développée et appliquée a posteriori aux données d'enquête afin d'analyser les déplacements des personnes qui les composent. Pour plus de détails, le lecteur peut consulter l'annexe no 2.

Typologie en 7 classes:

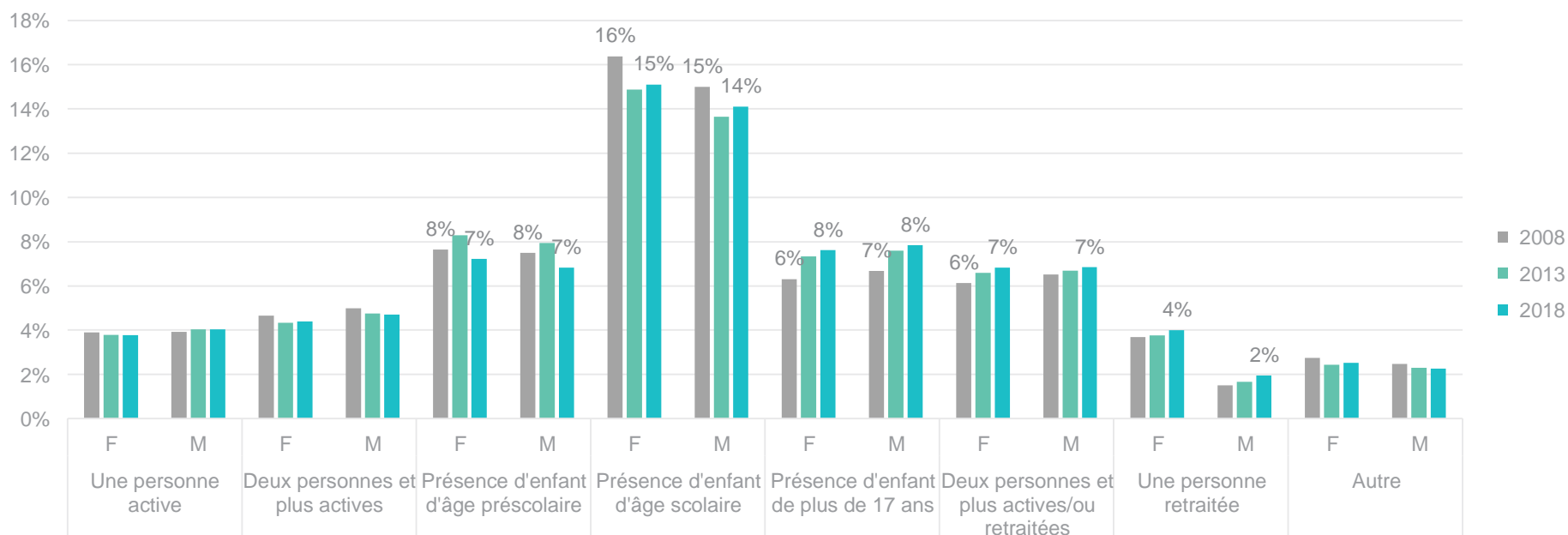
- A : Une personne active
Ménage composé d'une personne adulte et qui s'est déplacée
- B : Deux personnes actives
Ménage composé de deux personnes adultes et qui se sont déplacées
- C : Avec présence d'enfants d'âge préscolaire³
Ménage composé d'au moins un adulte ayant des enfants d'âge préscolaire
- D : Avec présence d'enfants d'âge scolaire
Ménage composé d'au moins un adulte ayant des enfants d'âge scolaire
- E : Avec présence d'enfants de plus de 17 ans
Ménage composé d'au moins un adulte ayant des enfants de plus de 17ans
- F : Deux personnes et plus actives et/ou retraitées
Ménage composé d'au moins deux adultes actives ou retraitées
- G : Une personne retraitée
Ménage composé d'une seule personne adulte retraitée

³ Lorsque le ménage est composé d'enfants d'âge préscolaire et scolaire, la classification s'effectue sur le cas le plus contraignant.

Répartition des répondants selon le type de ménage et le sexe :

- Les ménages avec des enfants d'âge scolaire sont les plus nombreux, quel que soit le genre. Cependant, leur proportion est en baisse entre 2008 et 2013, passant de 16% à 15% pour les femmes et de 15% à 14% pour les hommes.
- Les différences hommes/femmes entre les catégories de ménages sont peu importantes et généralement inférieures à 1%, sauf pour la catégorie une personne retraitée pour laquelle on observe une plus grande proportion de femmes (4% en 2018 contre 2% pour les hommes)
- La proportion de personnes vivant dans des ménages avec des enfants d'âge scolaire ou préscolaire est en baisse en 2018 comparativement à 2008, alors qu'elle est en hausse pour les ménages comprenant un enfant de 17 ans et plus et d'une personne retraitée.

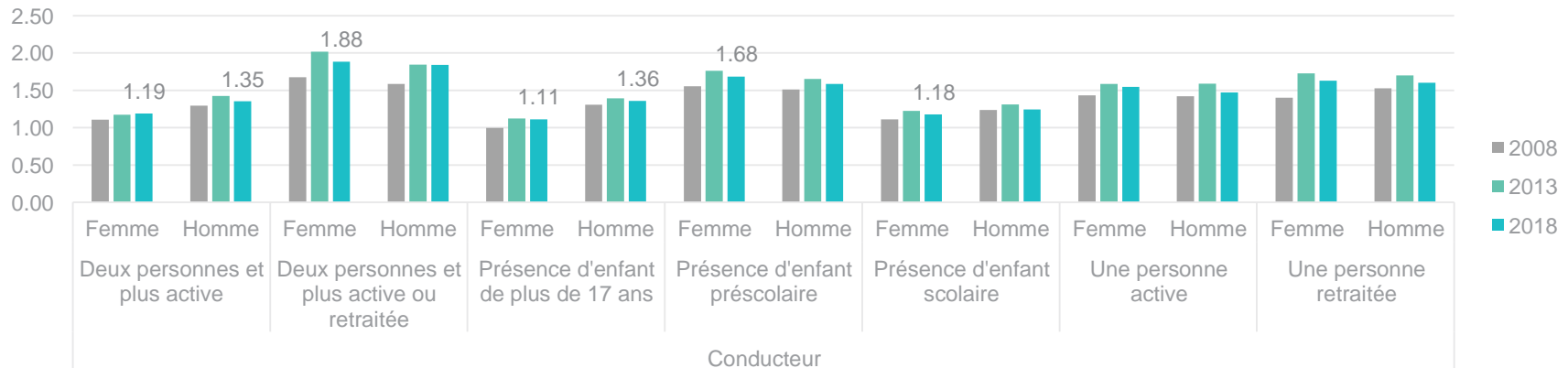
Répartition des répondants selon le type de ménage et le sexe.



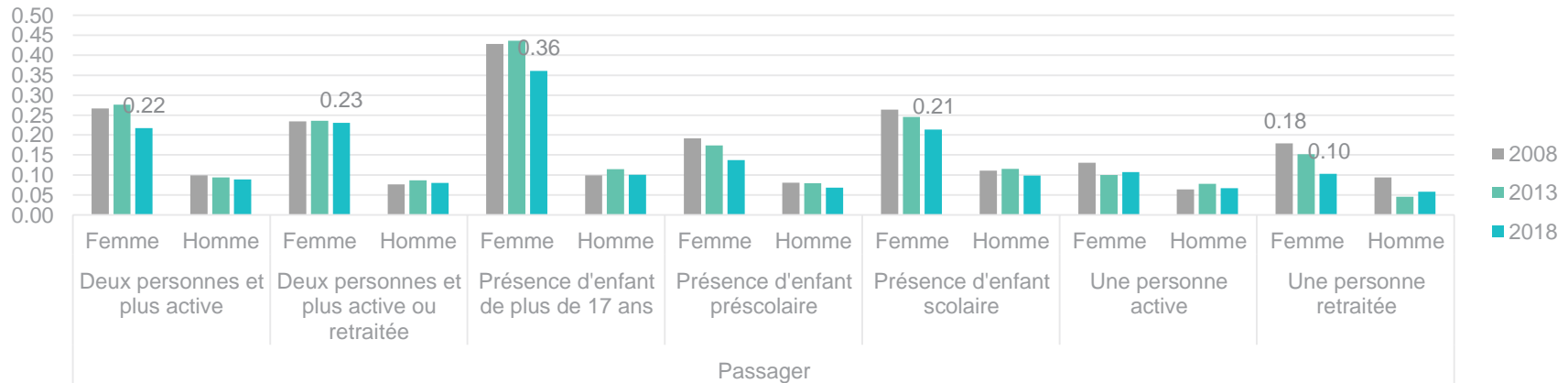
Utilisation exclusive du mode Auto /déplacements par habitant :

- Le nombre de déplacements en auto moyen en tant que conducteur par personne qui se déplace augmente entre 2008 et 2018 pour les hommes et les femmes, quel que soit le type de ménage. La plus grande part de cette évolution a eu lieu entre 2008 et 2013, on assiste entre 2013 et 2018 à un maintien ou une légère diminution.
- Les femmes appartenant à des ménages avec des enfants d'âge préscolaire ou deux personnes et plus actives ou retraitées font plus de déplacements en auto par rapport à celles des autres types de ménage. En 2018, leur nombre moyen de déplacements en auto est respectivement de 1,68 et 1,88 en 2018, contre 1,19 dans des ménages de deux personnes et plus actives ou retraité ou encore 1,18 dans des ménages avec des enfants d'âge scolaire.
- Les écarts hommes/femmes en 2018 les plus importants sont observés pour les ménages comprenant un enfant de plus de 17 ans et les ménages comprenant deux personnes actives et plus. Les femmes dans ces ménages effectuent respectivement en 2018 0,25 et 0,16 déplacement en moins que les hommes.

Nombre de déplacements exclusifs en auto en tant que conducteur par personne, par sexe et catégorie de ménage



Nombre de déplacements exclusifs en auto en tant que passager par personne, par sexe et catégorie de ménage



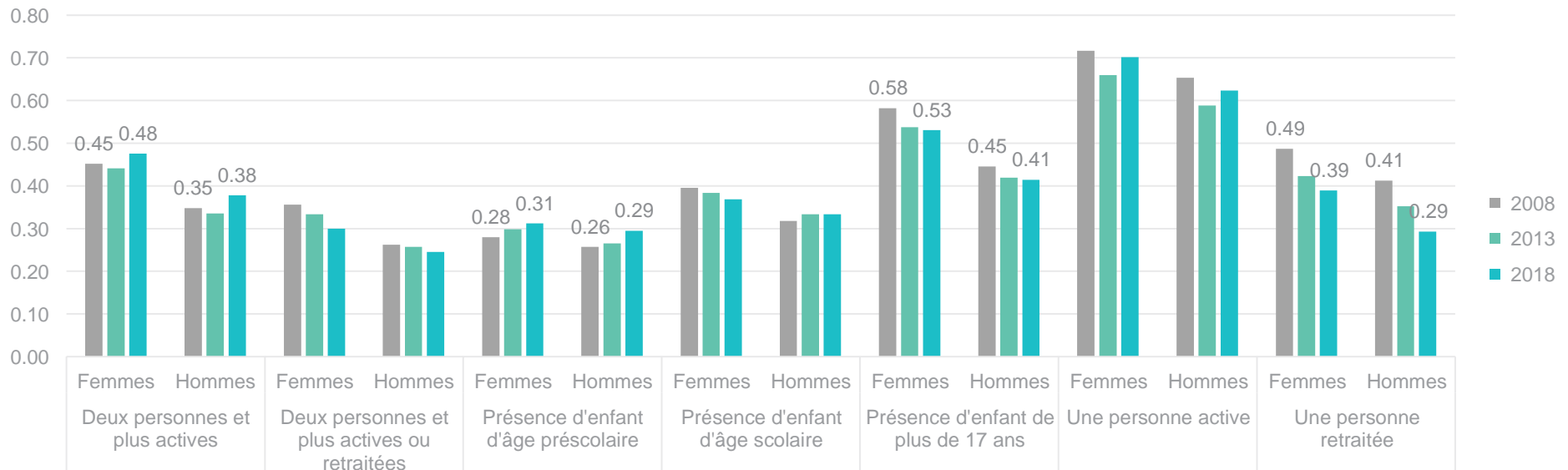
Les différences hommes/femmes sont beaucoup plus marquées pour les déplacements effectués en tant que passager.

- Quelle que soit la catégorie de ménage, les femmes effectuent systématiquement plus de déplacement que les hommes en tant que passagères. Ces différences déjà fortes en 2008 tendent à se réduire lentement entre 2008 et 2018.
- Les femmes des ménages comprenant des enfants de plus de 17 ans font de loin le plus grand nombre de déplacements en tant que passagères (0,36 en 2018), suivies par les femmes des ménages de deux personnes et plus active ou retraité (0,23), deux personnes actives et plus (0,22) et comprenant des enfants d'âge scolaire (0,21).
- Entre 2008 et 2018, le nombre de déplacements effectués en tant que passagère par les femmes des ménages à la retraite a presque été divisé par deux. Il s'agit d'un effet de cohorte, soit l'arrivée à la retraite de nouvelles femmes de générations plus mobiles et ayant obtenu leur permis de conduire plus tôt. Cette division par deux est aussi observable chez les hommes du même groupe.

Utilisation exclusive du mode TC (transport collectif)/déplacements par habitant :

- Le nombre de déplacements en TC les plus faibles sont observés chez les personnes appartenant à des ménages avec des enfants d'âge préscolaire, tant chez les femmes que les hommes, ce qui est cohérent avec le point précédent.
- Les nombres de déplacements en transport en commun sont en baisse pour les hommes et les femmes entre 2008 et 2018 pour la plupart des catégories, sauf pour les ménages de types deux personnes et plus actives et présences d'enfant d'âge préscolaire. Pour ces deux catégories, une légère augmentation est observable pour les deux sexes.
- Les femmes effectuent systématiquement plus de déplacements avec le TC que les hommes, et ce depuis 2008. Une différence de près de 0,1 déplacement en moyenne est observable pour les ménages des catégories deux personnes actives et plus, présence d'un enfant de 17 ans et plus, et une personne retraitée. Ces différences se maintiennent entre 2008 et 2018.
- Les femmes appartenant à des ménages avec 1 personne active sont les plus grandes utilisatrices du TC (0,7 déplacement en 2018), suivi de par les femmes qui appartiennent à un ménage avec des enfants de plus de 17 ans (0,5 en 2018). Ces constats sont également valides pour les hommes.

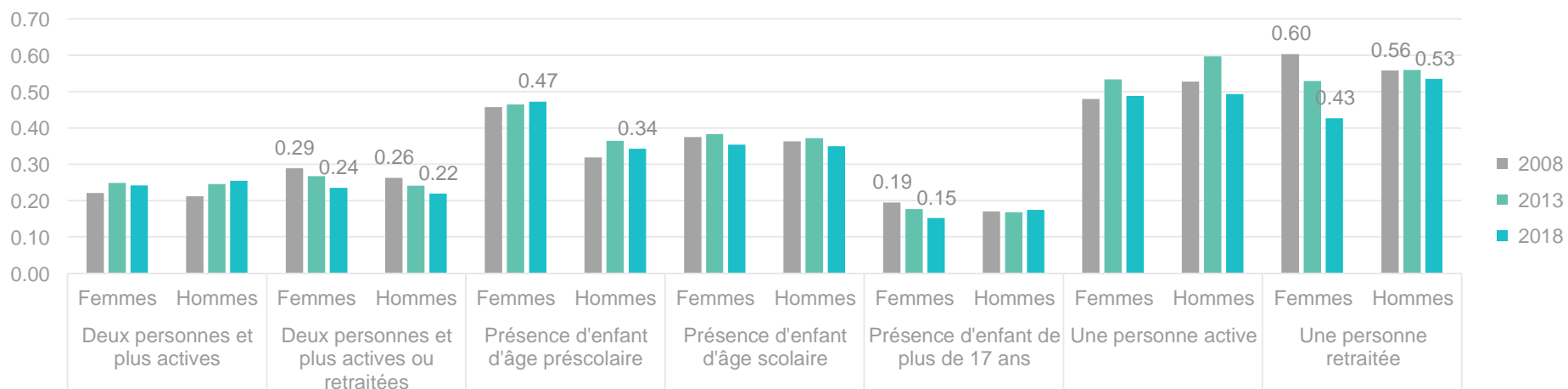
Nombre de déplacements exclusifs TC par personne, par sexe et catégorie de ménage



Utilisation exclusive du transport actif: marche et vélo⁴/déplacements par habitant :

- Une diminution entre 2008 et 2018 du nombre de déplacements actif peut être observée chez les personnes appartenant à un ménage de deux personnes ou plus actives ou retraitées (environ 0,05 déplacement de moins pour les hommes et les femmes).
- Le nombre de déplacements à vélo diminue aussi de 0,04 déplacement entre 2008 et 2018 pour les femmes appartenant à un ménage comprenant un enfant de 17 ans et plus, mais pas chez les hommes. Une chute encore plus marquée (-0,17) est observable pour les femmes des ménages comprenant une personne retraitée et bien plus faible chez les hommes (-0,03). Elles effectuent même moins de déplacements que les hommes avec ce mode en 2018 (0,43 contre 0,53), soit l'inverse de la situation en 2013 (0,6 contre 0,56). Ceci peut être mis en lien avec la motorisation plus importante de ce groupe.
- Une autre différence importante est toujours observable entre les femmes et les hommes des ménages avec des enfants d'âge préscolaire. Les femmes effectuent 0,13 déplacement de plus que les hommes en 2018 dans cette catégorie, soit un écart équivalent à celui de 2013.

Nombre de déplacements exclusifs en transport actif par personne, par sexe et catégorie de ménage

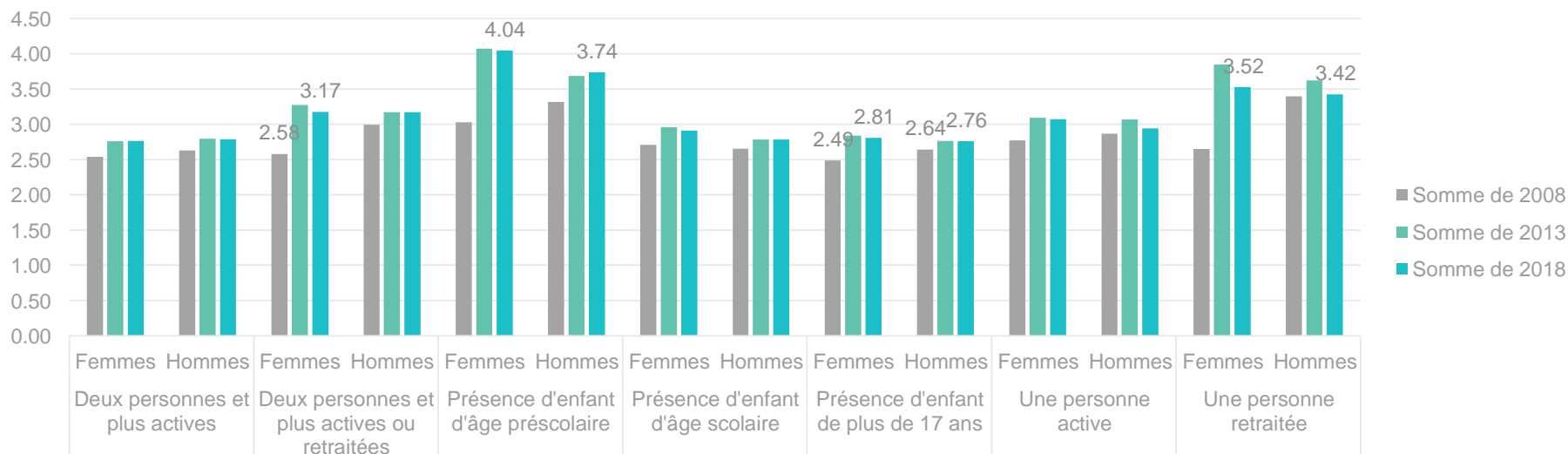


⁴ L'enquête de

Déplacements tous modes par personne :

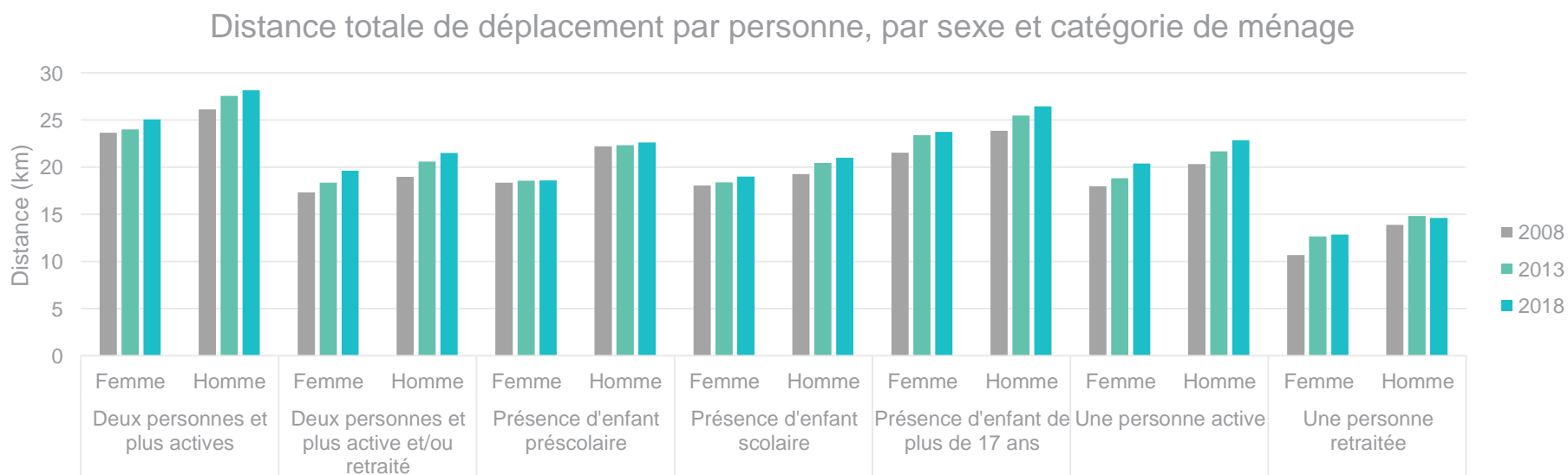
- Pour l'ensemble des catégories, une augmentation du nombre de déplacements peut être observée depuis 2008, quel que soit le sexe. Cependant, cette augmentation est plus marquée pour les femmes des ménages de deux personnes et plus actives ou retraités (passage de 2,58 à 3,17 déplacements, entre 2008 et 2018, soit un rattrapage des hommes), avec des enfants d'âge préscolaire (de 3,03 à 4,04, soit un dépassement des hommes) et avec une personne retraitée (de 2,65 à 3,52 soit encore un dépassement très net des hommes). Les femmes dans les ménages avec des enfants de plus de 17 ans ont également dépassé le nombre de déplacements des hommes du même groupe entre 2008 et 2018, passant de 2,49 à 2,81 chez les femmes contre 2,64 à 2,76 pour les hommes, même si la différence finale est relativement faible.
- Les femmes appartenant à des ménages avec présence d'enfants d'âge préscolaire effectuent le plus de déplacements par personne (4,04 en 2018), suivies par les femmes des ménages comprenant une personne retraitée (3,52 en 2018), ce qui est également vrai pour les hommes (3,74 et 3,42 respectivement).
- Globalement, nous constatons un rattrapage entre les déplacements hommes/femmes entre 2008 et 2018.

Nombre de déplacements tout mode par personne, par sexe et catégorie de ménage



Distance totale ⁵parcourue par personne selon le type de ménage:

- Quels que soient la catégorie de ménage et le sexe, les distances parcourues ont augmenté entre 2008 et 2018.
- Les ménages avec une personne retraitée parcourent les plus petites distances au quotidien, soit 13 km pour les femmes en 2018 et 15 km pour les hommes.
- Les ménages avec 2 personnes actives parcourent de plus grandes distances, soit 25 km pour les femmes en 2018 et 28 km pour les hommes
- Dans tous les cas, les femmes parcourent moins de distance que les hommes dans une journée, et cette tendance se renforce entre 2008 et 2018 pour presque toutes les catégories de ménages. Pour les ménages avec un enfant d'âge préscolaire, l'écart homme/femme des distances de déplacements est passé de 3,8 km à 4 km, pour les ménages de deux personnes et plus actives, de 2,5 km à 3 km, et les ménages avec un enfant d'âge scolaire de 1,2 km à 2 km. Seul l'écart hommes/femmes pour les ménages avec une personne retraitée s'est réduit, passant de 3,2 km à 1,7 km.

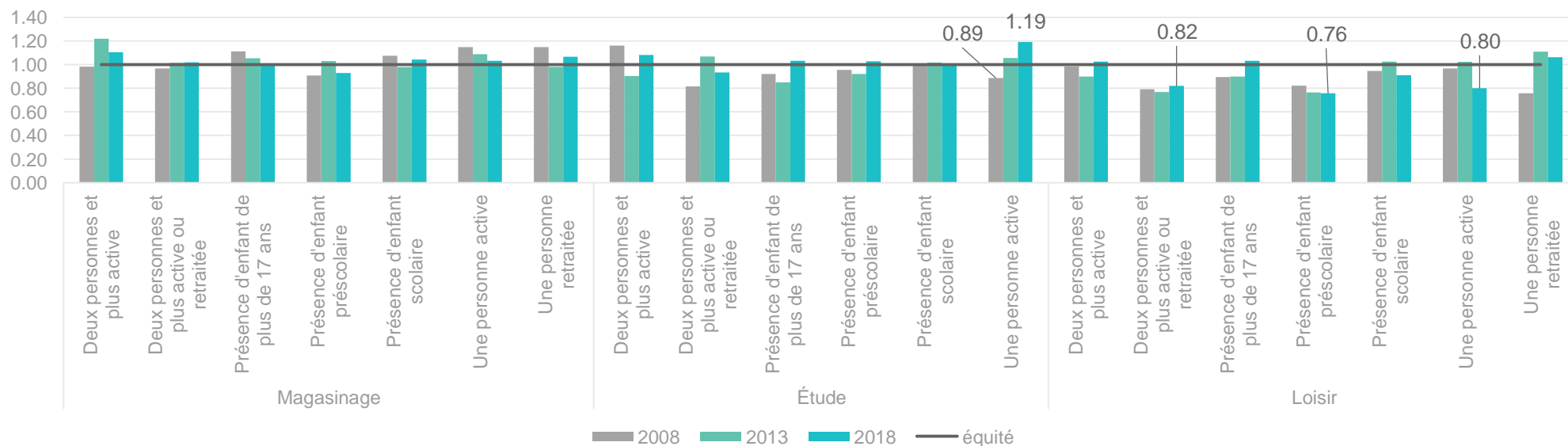


⁵ Les distances sont calculées à vol d'oiseau

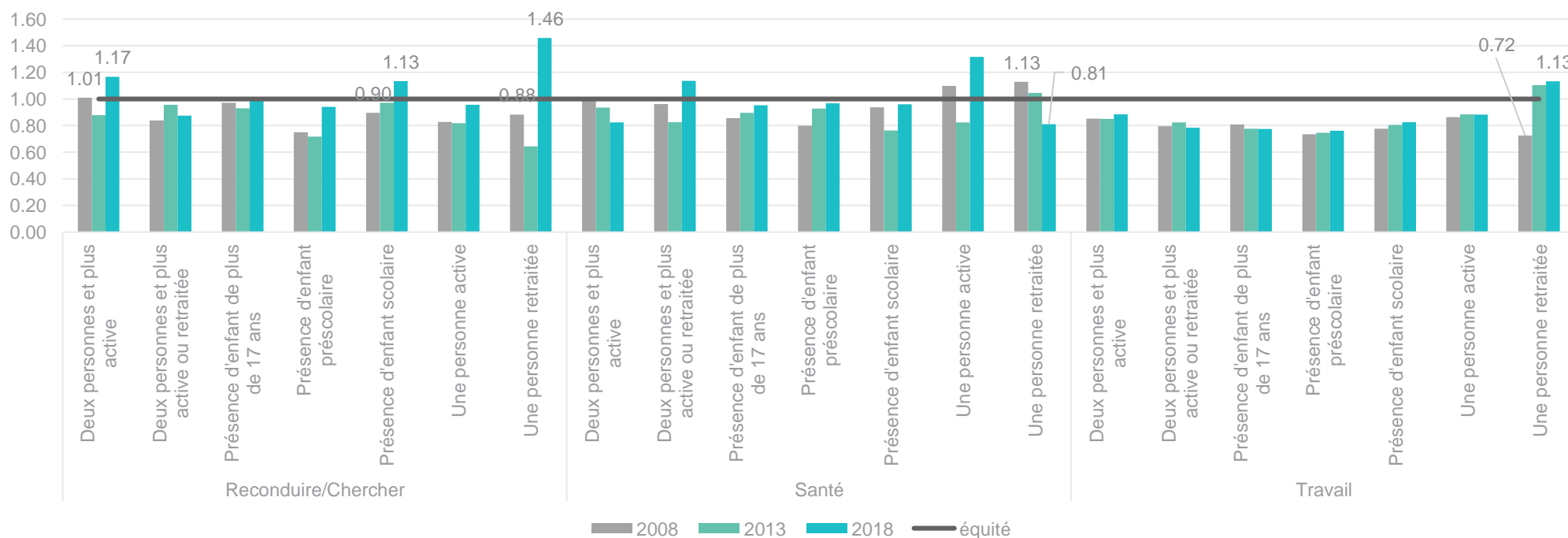
Distance totale médiane parcourue par personne selon le type de ménage et le motif de déplacement:

Les ratios des médianes des distances totales parcourues par motif de déplacement indiquent que :

- Les femmes ont tendance à parcourir des distances plus petites pour le motif loisir, notamment lorsque le ménage comprend des enfants d'âge préscolaire (24% de moins que les hommes en 2018), deux personnes et plus actives ou retraitées (18% de moins) et une seule personne active (20% de moins).
- Pour le motif étude, la distance médiane totale parcourue par les femmes des ménages de type « Une personne active » a progressé entre 2008 et 2018, et a même dépassé celle des hommes, passant de 11% de moins que les hommes à 19% de plus.
- Pour les motifs magasinages et étude, nous observons une réduction des écarts homme/femme entre 2008 et 2018 en termes de distance parcourue sauf pour le type de ménage « Une personne active »



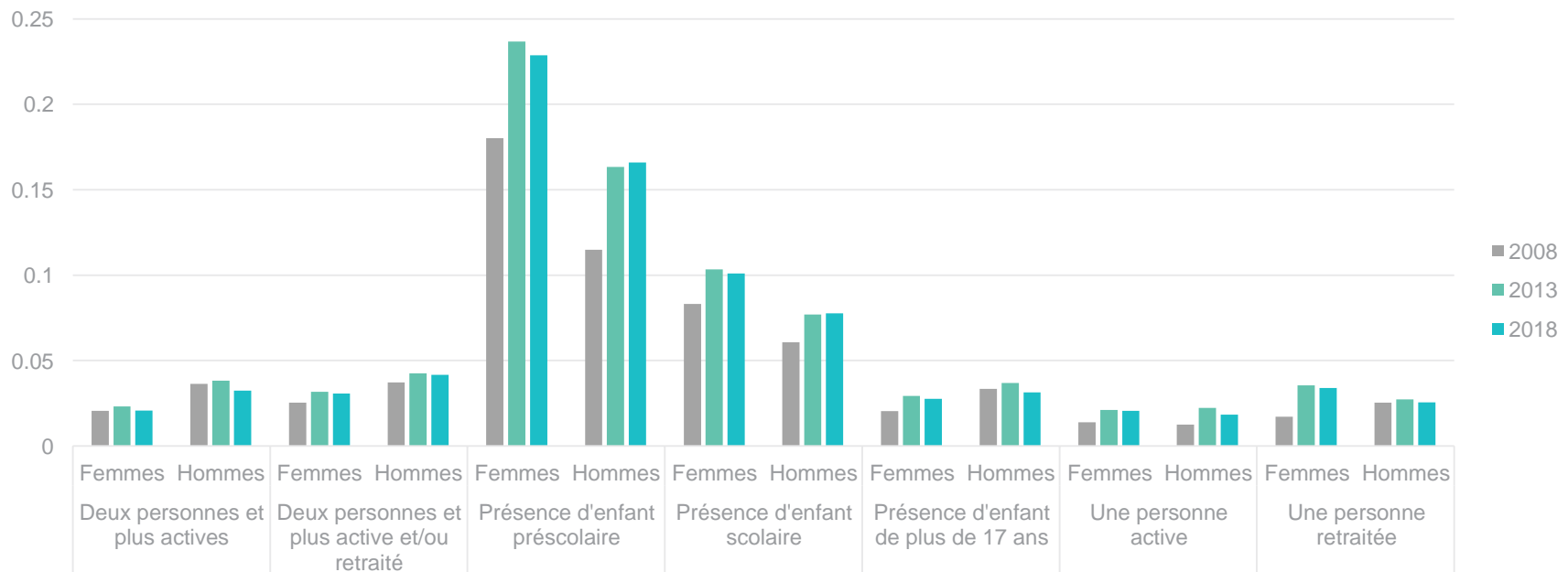
- Pour le motif travail, les femmes ont tendance à effectuer des déplacements plus courts que les hommes avec des écarts de l'ordre de 20% et évoluant peu entre 2008 et 2018. Seuls les ménages comprenant une personne retraitée échappent à la règle avec une importante progression et même un dépassement des distances parcourues par les hommes (passage de 28% de moins à 13% de plus).
- Pour le motif « Reconduire/Chercher quelqu'un », les distances totales médianes parcourues par les femmes ont essentiellement augmenté entre 2008 et 2018, dépassant ainsi les distances parcourues par les hommes pour les ménages comprenant une personne retraitée (-12% à +46%), des enfants d'âge scolaire (-10% à +13%), et deux personnes et plus actives (+1% à +17%).
- Pour le motif santé, les évolutions sont très différentes d'un type de ménage à l'autre, notons tout de même que les distances parcourues par les femmes des ménages comprenant une personne retraitée a diminué de +13% par rapport aux hommes en 2008 à -19% en 2018.



Déplacements liés à l'accompagnement: chercher ou reconduire quelqu'un :

- Les femmes des ménages avec des enfants d'âge préscolaire et scolaire effectuent un plus grand nombre de déplacements que les hommes pour chercher ou reconduire quelqu'un. Ces déplacements sont aussi en hausse entre 2008 et 2018 pour ces femmes passant de 0,18 à 0,23 pour les premières (contre 0,11 à 0,16 chez les hommes) et de 0,08 à 0,10 pour les secondes (contre 0,06 à 0,08 chez les hommes). Les écarts se maintiennent donc entre les deux sexes pour ces déplacements, indiquant que les femmes ont toujours la charge de conduire les jeunes enfants dans les ménages.
- Une augmentation importante peut aussi être observée chez les femmes des ménages avec une personne à la retraite. Elles passent de 0,02 déplacement en 2008 à 0,3 en 2018 et passent ainsi devant les hommes pour lesquels ce nombre est resté stable, aux alentours de 0,025, ce qui est à mettre en lien avec les effets de cohorte mentionnés précédemment.

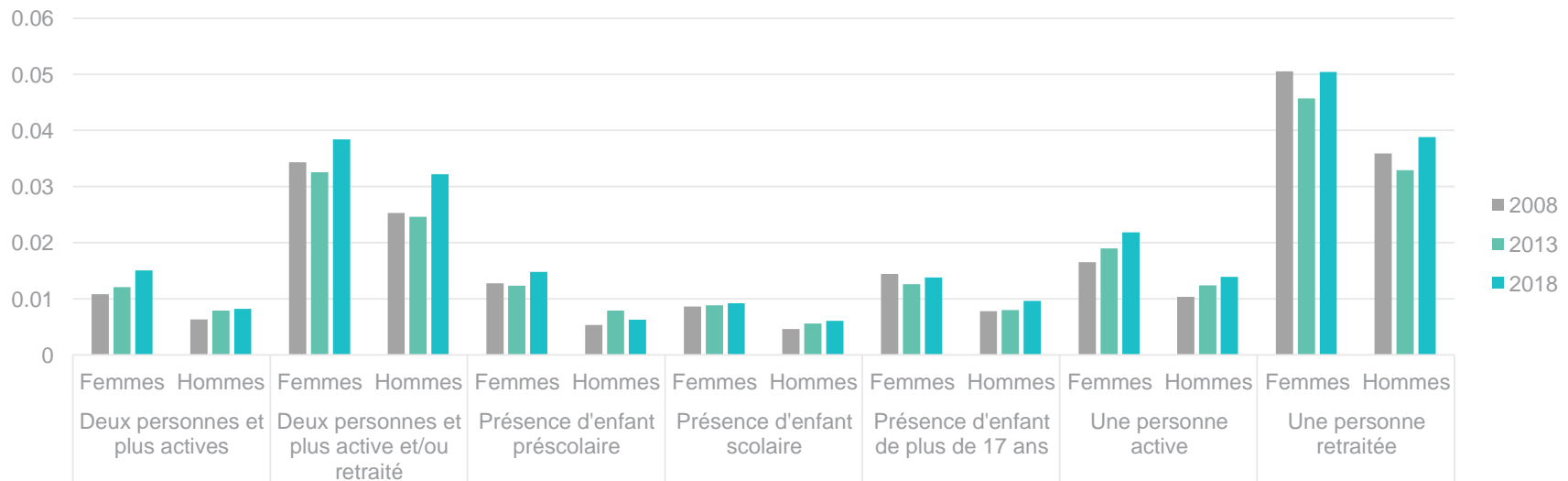
Nombre de déplacement par personne pour motif chercher ou reconduire quelqu'un par sexe et catégorie de ménage



Déplacements liés à la santé :

- Quelle que soit la catégorie de ménage, les femmes font systématiquement plus de déplacement pour motif de santé que les hommes. Depuis 2008, la tendance semble être au maintien de cette différence.
- Chez les ménages comprenant une personne retraitée, les femmes effectuaient 0,05 déplacement pour ce motif contre 0,04 chez les hommes (soit 20% de moins).
- Pour les ménages avec des enfants d'âges préscolaires, les femmes effectuaient en 2018 2,5 fois plus de déplacements que les hommes. Cet écart se maintient comparativement à 2008. Pour les ménages avec deux personnes et plus actives, elles effectuent en 2018 près de 2 fois plus de déplacement que les hommes, soit une augmentation nette comparativement à 2008 où elles n'effectuaient que 1,8 fois plus de déplacements.

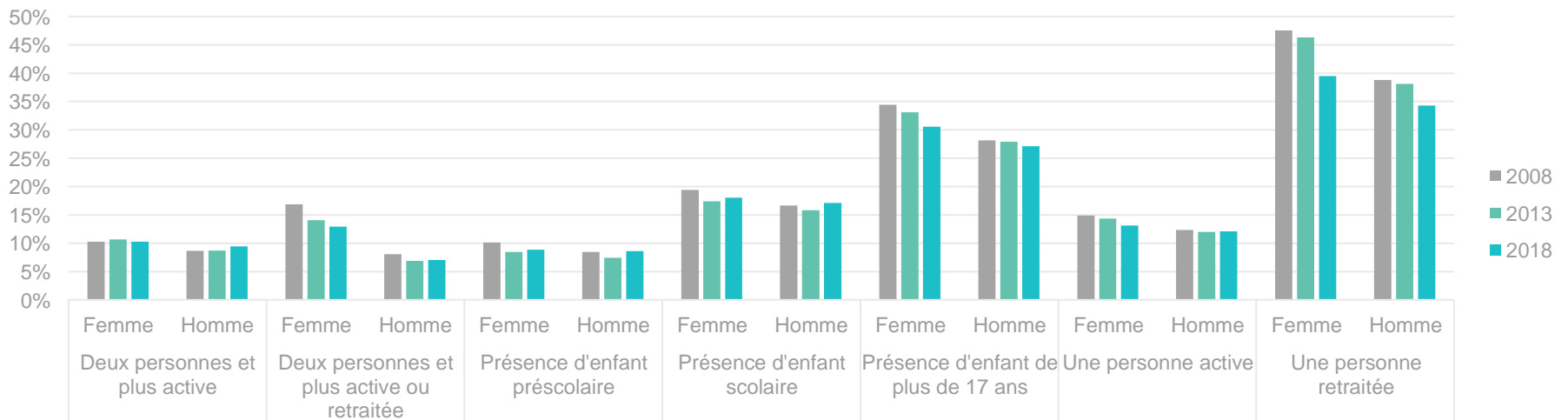
Nombre de déplacement par personne pour motif de santé ou reconduire quelqu'un par sexe et catégorie de ménage



Non-mobilité :

- Les taux de non-mobilité sont systématiquement supérieurs pour les femmes, quelles que soient l'année ou la catégorie de ménage
- Les ménages avec les taux de non-mobilité les plus élevés sont ceux comprenant un enfant de 17 ans et plus (30% en 2018 pour les femmes et 27% pour les hommes) et comprenant une personne retraitée (39% et 34%).
- Les types de ménages avec les écarts hommes/femmes les plus importants en 2018 sont les ménages avec une personne retraitée (5 points de pourcentage d'écart), les ménages avec deux personnes et plus actives ou à la retraite (6 points), et les ménages avec un enfant de 17 ans et plus (3 points).
- Dans la plupart des catégories de ménage, entre 2008 et 2018, le pourcentage de femme non-mobiles a diminué plus fortement que celui des hommes, conduisant à une réduction des écarts hommes/femmes.

Proportion de non-mobiles par sexe et catégorie de ménage



3 CONCLUSIONS

En conclusion :

Ces 10 dernières années de 2008 à 2018, on observe une évolution des habitudes de mobilité, tant chez les femmes que les hommes :

- Bien que la possession d'un permis de conduire et l'accès à l'automobile augmente dans le temps chez les femmes, ces dernières demeurent les plus grandes utilisatrices du transport collectif par rapport aux hommes;
- Les femmes réalisent de plus en plus de déplacements comme conductrice plutôt que passagère en automobile, et ce, de façon particulièrement marquée chez les 65 ans et plus. Il s'agit essentiellement d'un effet de cohorte, soit l'arrivée de nouvelles femmes dans ces tranches d'âge provenant d'une génération plus motorisée et conductrice;
- La portée des déplacements des femmes en termes de distance totale parcourue dans une journée est systématiquement inférieure à celle des hommes, et ce quelle que soit la composition des ménages. Les distances parcourues tendent également à augmenter pour toutes les catégories de ménages et les deux sexes;
- Chez les couples composés de personnes retraitées, l'écart entre les femmes et les hommes en termes de mobilité s'est nettement réduit, voir s'inverse même. En 2018, les femmes dans des ménages comportant au moins une personne à la retraite effectuaient plus de déplacement par jour que les hommes;
- Des différences par sexe en termes de pôle d'attraction des déplacements ayant pour motif le travail sont observées sur toute la période. Certains pôles d'attraction pour les femmes se renforcent ou émergent alors que les pôles de répulsion tendent à se maintenir. Une analyse plus détaillée des données au niveau individuel et les croisant avec des données de densité de type d'emploi permettrait potentiellement de mieux caractériser ces pôles d'attraction / répulsion.
- Les déplacements ayant pour motif la santé s'effectuent toujours majoritairement par des femmes et les écarts se maintiennent avec les hommes;
- Les motifs de déplacement durant la journée s'expliquent grandement par la composition des ménages. Ainsi la présence d'enfants d'âge préscolaire et scolaire induit un très grand nombre de déplacements pour l'accompagnement et la santé, donc un plus grand nombre de petits déplacements :
 - Chez les couples actifs qui n'ont pas d'enfant, on observe une égalité de comportement en termes de mobilité. Les écarts hommes/femmes pour ses ménages sont faibles et tendent à le rester;

- Dans les ménages avec des enfants d'âge préscolaire et scolaire, les femmes sont plus nombreuses que les hommes à détenir un emploi à temps partiel et à réaliser plus de déplacements pour la santé et l'accompagnement. L'explication classique de cette situation est que l'équilibre famille-travail-études a un impact entre autres sur les habitudes de déplacement des femmes en fonction des responsabilités familiales que celles-ci assumeraient davantage à l'intérieur du ménage. Ceci est aussi à mettre en lien avec les plus faibles distances parcourues par les femmes pour le motif travail. Dans ce contexte, il est légitime de se demander si cette charge a un impact sur la carrière professionnelle des femmes.

La mobilité des femmes et des hommes est en relation directe avec leurs profils d'activité, le profil de leur ménage, mais également du profil de leur cohorte.

Cette note souligne l'existence besoins particuliers en termes de mobilité selon le sexe et le type de ménage. Les différences entre les sexes tendent à se réduire, mais les différences entre les types de ménages restent marquées. L'analyse différenciée par sexe est pertinente pour suivre ces évolutions, mais la ventilation par type de ménage doit être appliquée pour continuer de distinguer ces besoins de déplacement de moins en moins genrés. D'autres analyses impliquant les temps de déplacement permettront d'enrichir ces résultats.

ANNEXE 1- MÉTHODOLOGIE

- Enquête OD et question sur le genre :

Les enquêtes Origine-Destination utilisées pour cette étude, soient celles de 2008, 2013 et 2018 ont été réalisées par téléphone. Seule l'enquête de 2018 comporte une partie des répondants rejoints en ligne. La question posée par les enquêteurs des centrales téléphoniques. Une question d'introduction vise à connaître le nombre de personnes qui habitent le ménage :

« Combien de personnes habitent dans votre domicile de façon permanente, y compris vous-même, pendant la semaine? ». Une fois les questions posées sur le ménage, on aborde les questions visant chacune des personnes et notamment sur le genre :

« Est-ce un homme ou une femme? » Ou « Est-ce un garçon ou une fille? ».

- Les enquêtes Origine-Destination de 2008, 2013 et 2018 furent employées pour cette analyse. Rappelons que les données démographiques proviennent des recensements de Statistique Canada de 2006, 2011 et 2016.
- Le territoire a été subdivisé en 8 régions pour certaines analyses.

ANNEXE 2 - CLASSIFICATION DES MÉNAGES

La classification des ménages en 8 classes utilisée dans ce document repose sur une méthodologie développée pour les besoins d'analyse de l'enquête OD. La typologie est donc construite en exploitant uniquement des informations accessibles dans cette enquête soit, le nombre de personnes dans le ménage, l'occupation des personnes dans le ménage et l'âge de personne du ménage. L'objectif de cette typologie est notamment de disposer d'un nombre réduit de classes, permettant cependant de soutenir une analyse et construire un narratif.

La principale hypothèse directement utilisée est qu'une génération est basée sur une différence de 15 ans entre deux personnes. Ainsi si un ménage a 2 personnes et que la différence entre le plus vieille et la suivante est moins de 15 ans, elles sont considérées comme conjointes. Si la différence est de plus de 15 ans, elles sont considérées comme parent-enfant. Si la différence d'âge est de plus de 50 ans, il y a alors deux générations d'écart et le lien ne sera pas de type parent-enfant ni de type conjoint.

Ensuite, les enfants préscolaires ont moins de 5 ans tandis que les enfants d'âge scolaire ont entre 5 et 17 ans.

À noter que la relation de conjoint est exclusivement déterminée sur la différence d'âge.

Les classes obtenues sont détaillées au tableau suivant.

A – Personne seule active	
<i>Active Seule</i>	<i>Une seule personne active</i>
AA – personne seule retraitée	
<i>Retraitée seule</i>	<i>Une seule personne retraitée</i>
B- couple actif	
<i>Couple actif</i>	<i>Deux personnes actives avec une différence d'âge de moins de 15 ans</i>
BB – couple actif et /ou retraités	
<i>3pers+ actif</i>	<i>Trois personnes actives et plus avec une différence d'âge de moins de 15 ans</i>
<i>Couple retraité</i>	<i>deux personnes retraitées avec une différence d'âge de moins de 15 ans</i>

<i>Couple semi-actif</i>	<i>une personne active sur deux avec une différence d'âge de moins de 15 ans</i>
<i>Couple semi-retraité</i>	<i>une personne retraitée sur deux avec une différence d'âge de moins de 15 ans</i>
C – Ménage avec enfants préscolaire	
<i>Couple enfants préscolaires</i>	<i>Couple (deux personnes avec une différence de moins de 15 ans) et ayant au moins un enfant de moins de 5 ans</i>
<i>Monoparental préscolaire</i>	<i>Une personne ayant un enfant de moins de 5 ans</i>
CC- ménage avec enfants d'âge scolaire	
<i>Couple enfants scolaires</i>	<i>Couple (deux personnes avec une différence de moins de 15 ans) et ayant au moins un enfant entre 5 et 17 ans</i>
<i>Monoparental scolaire</i>	<i>Une personne et ayant au moins un enfant entre 5 et 17 ans</i>
CCC – présence d'enfants de plus de 17 ans	
<i>couple actif avec enfant 17+</i>	<i>Couple actif ayant un enfant (écart d'au moins 15 ans) de plus de 17 ans</i>
<i>couple retraité avec enfants actifs</i>	<i>Couple retraité ayant un enfant (écart d'au moins 15 ans) de plus de 17 ans actif</i>
<i>couple semi-retraité avec enfant 17+</i>	<i>Couple semi-retraité ayant un enfant (écart d'au moins 15 ans) de plus de 17 ans</i>
<i>Monoparental enfant actif</i>	<i>Personne seule avec un enfant (15 ans d'écart) de plus de 17 ans et actif</i>
<i>Monoparental retraité avec enfant 17+</i>	<i>Personne seule retraitée avec un enfant (15 ans d'écart) de plus de 17 ans</i>
Autre	
<i>Seule Autres</i>	
<i>Monoparental retraité enfant actif</i>	<i>Personne seule retraitée avec un enfant (15 ans d'écart) actif</i>
<i>Couple non défini</i>	<i>Autre couple non défini</i>
<i>3 generations</i>	<i>Ménage comprenant 3 générations (écarts de 15 ans)</i>
<i>2 générations de retraités</i>	<i>Ménage avec deux générations de retraités</i>
<i>3pers+ non défini</i>	<i>Autre ménage de plus de trois personnes de la même génération</i>
<i>résidence de retraite</i>	<i>Plus de deux personnes retraitées</i>

ANNEXE 3 – INTERPRÉTATION DES RATIOS D'ATTRACTION FEMMES/HOMMES

Ces ratios au niveau local (R_i) sont calculés comme le ratio entre le rapport local du volume de déplacement des femmes (Vf_i) et des hommes (Vh_i) et ce même rapport au niveau régional (Vf/Vh).

$$R_i = \frac{Vf_i/Vh_i}{Vf/Vh}$$

L'indicateur final peut être interprété comme le degré de sur ou sous-représentation des femmes dans chaque secteur municipal comparativement à la moyenne régionale. Une valeur de 0,5 indique que le rapport femme/homme d'une municipalité est deux fois plus faible que ce qui est observé au niveau métropolitain (zone peu attractive pour les femmes). Une valeur de 2 indique que le rapport femme/homme d'une municipalité est deux fois plus important que ce qui est observé au niveau métropolitain (zone fortement attractive pour les femmes).