

JANVIER 2024

# Le transport collectif, pilier de la transition écologique

## FICHE N°3 – AUTOMOBILES ET INÉGALITÉS

Nicolas Viens  
chercheur associé

L'adoption du Plan pour une économie verte doit engager le Québec sur la voie de la transition écologique. Le principal secteur d'émission de carbone, le transport, s'est tout naturellement retrouvé au cœur des débats sur la manière d'opérer cette transition. À cet égard, la stratégie gouvernementale actuelle repose largement sur l'électrification pour atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre du Québec. Or, c'est plutôt l'entièreté du système de transport, axé sur le recours à l'automobile individuelle, qui doit être repensée. Dans cette troisième fiche d'une série de quatre, nous verrons comment l'automobile accentue les inégalités socioéconomiques.

### Les inégalités dans l'angle mort de la transition

- 01 L'approche gouvernementale de la transition ne s'attaque pas aux inégalités sociales générées par l'automobile, qui se retrouvent quelque peu occultées par son utilisation de masse. En effet, un système de transport qui fait une grande place à l'automobile individuelle répartit inégalement l'accès à la mobilité, notamment en fonction du statut socioéconomique, du genre et de l'origine ethnoculturelle<sup>1</sup>.
- 02 D'emblée, la construction d'un système de transport axé sur la voiture exclut quiconque ne peut pas en conduire une, notamment les enfants ainsi que les personnes trop âgées ou handicapées. Ces groupes de la population ont pourtant souvent besoin d'accéder à des services. Lorsqu'il est généralisé, le transport par voiture pose ainsi un défi d'accessibilité à des services pour une partie importante de la population.
- 03 En outre, l'utilisation généralisée de l'automobile individuelle contribue à la marchandisation de la mobilité. La nécessité de posséder une voiture pour

### Faits saillants

- La primauté de l'automobile dans notre système de transport contribue à des inégalités importantes entre les personnes qui y ont accès et les autres.
- L'automobile constitue un fardeau financier important pour les ménages. Les dépenses allouées au transport ont grandement augmenté dans les dernières décennies, atteignant le deuxième rang parmi les postes de dépenses des ménages.
- Seulement la moitié des familles du quintile inférieur possède une voiture. Pour celles-ci, la voiture peut par ailleurs représenter un obstacle à l'accumulation de patrimoine puisqu'elle en représente une part importante et qu'elle se déprécie avec le temps.

<sup>1</sup> Peter FREUND et George MARTIN, *The Ecology of the Automobile*, Montréal, Black Rose Books, 1993, p. 56.

effectuer de nombreux déplacements vient lier la capacité d'une personne à se déplacer avec celle de payer pour l'achat ou la location d'un véhicule. Cette marchandisation entraîne des échanges inégaux, autant de ressources que d'espace, et certaines personnes se retrouvent privilégiées aux dépens des autres<sup>2</sup>.

## Le développement de la voiture a accentué les inégalités

- 04 Vers le milieu du XX<sup>e</sup> siècle, l'automobile en est venue à dominer la sphère du transport en marginalisant peu à peu les autres modes de transport. Les politiques publiques de développement favorisent dès lors l'utilisation de la voiture. Le nombre de véhicules sur les routes augmente très rapidement, en parallèle avec la construction de meilleures routes, de nouveaux réseaux d'autoroutes et de banlieues éloignées des centres urbains qui augmentent en retour la dépendance à la voiture<sup>3</sup>.
- 05 Ces politiques transforment aussi le symbole qu'est l'automobile. Jadis un objet de luxe et de distinction sociale, elle devient un outil commun permettant de se déplacer. La mobilité par voiture devient omniprésente, que ce soit pour se rendre au travail, pour effectuer des tâches quotidiennes ou pour pratiquer des loisirs<sup>4</sup>.
- 06 Ces tendances tendent à exclure les personnes les moins nanties ou marginalisées<sup>5</sup>. Avec la construction des réseaux d'autoroutes, l'extension du domaine de l'automobile entraîne des expropriations et des relocalisations de milliers d'habitant-e-s. Cette pratique est aussi teintée de racisme, car les quartiers démolis pour faire place aux autoroutes sont souvent occupés par des groupes défavorisés et des minorités ethniques<sup>6</sup>.
- 07 Parmi les personnes déplacées, les plus démunies se voient fortement pénalisées par les nouvelles infrastructures, qui font augmenter la valeur foncière des zones adjacentes<sup>7</sup>. Ces personnes expropriées se retrouvent devant un dilemme : s'éloigner en périphérie des grands centres ou demeurer dans leur quartier, mais dans une situation économique plus précaire.

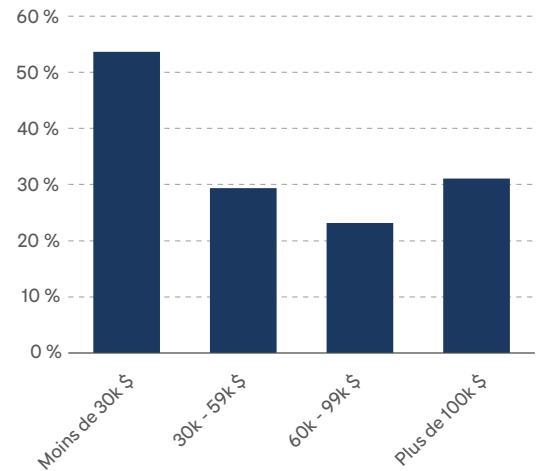
## La voiture est un fardeau financier important

- 08 Souvent une nécessité étant donné l'absence d'autre solution viable, la voiture impose un lourd fardeau économique. Ce phénomène s'observe dans l'évolution des budgets des ménages québécois. Depuis les années 1960, les dépenses allouées au transport ont grandement augmenté, atteignant le deuxième rang des postes de dépenses des ménages<sup>8</sup>. Entre 2010 et 2019,

- 2 Alf HORNBERG, *The Power of the Machine : Global Inequalities of Economy, Technology, and Environment*, Altamira Press, 2001, 271 p.
- 3 Yves BUSSIÈRE, « L'automobile et l'expansion des banlieues : le cas de Montréal, 1901-2001 », *Revue d'histoire urbaine*, vol. 18, n° 2, 1989, p. 159-165.
- 4 Simon LANGLOIS, « Structures de la consommation au Canada : perspectives transversales et longitudinales », *Sociologie et sociétés*, vol. 35, n° 1, 2003, p. 221-242 ; Christopher WELLS, *Car Country : An Environmental History*, University of Washington Press, 2013, 464 p. ; FREUND et MARTIN, *op. cit.*
- 5 FREUND et MARTIN, *op. cit.* ; Gilbert SAINT-LAURENT, « Impact de l'autoroute sur le milieu. Étude bibliographique et propositions de recherche au Québec », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 27, n° 70, 1983, p. 63-78.
- 6 La ségrégation raciale par la construction d'autoroutes et dans les modes de transport est très bien documentée aux États-Unis. Voir Johnny MILLER, « Roads to nowhere : how infrastructure built on American inequality », *The Guardian*, 21 février 2018 et Robert D. BULLARD, Glenn Steve JOHNSON et Angel O. TORRES, dir., *Highway Robbery : Transportation Racism & New Routes to Equity*, South End Press, 2005, 245 p. Au Québec, notons le cas du Quartier chinois de Montréal : Joëlle GÉLINAS et Colin PRATTE, *Quel modèle de développement pour le Quartier chinois de Montréal ? Analyse socioéconomique d'un quartier à la croisée des chemins*, Institut de recherche et d'informations socioéconomiques, 19 mai 2023.
- 7 Olivier DUCHARME, *Ville contre automobiles : redonner l'espace urbain aux piétons*, Montréal, Éditions Écosociété, 2021, 197 p.
- 8 Simon LANGLOIS, « Budgets de famille et genres de vie au Québec dans la seconde moitié

Graphique 1

Proportion d'usagers et usagères du transport en commun selon le revenu du ménage (2010)



SOURCE : Institut de la statistique du Québec, Proportion de la population québécoise utilisant régulièrement le transport en commun selon certaines caractéristiques sociodémographiques et économiques, 2010, 2014.

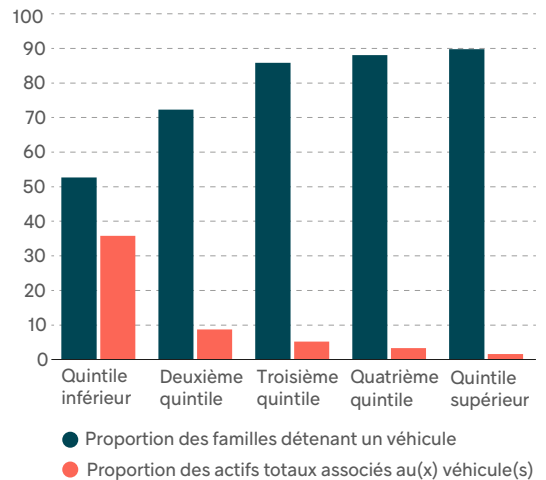
elles représentaient en moyenne 19 % des dépenses courantes des ménages du quintile supérieur contre 12,7 % pour ceux du quintile inférieur<sup>9</sup>.

- 09 De plus, le poste de dépense du transport est souvent le plus important parmi les dépenses des ménages les plus favorisés depuis les années 2000, ce qui constitue un changement majeur et révèle l'importance qu'a prise l'automobile à notre époque<sup>10</sup>. La voiture s'insère ainsi autant dans le mode de vie des ménages que dans leur portefeuille.
- 10 Ces disparités sont aussi visibles dans les habitudes de transport des Québécois-es. Comme le montre le graphique 1, l'utilisation du transport en commun varie fortement en fonction du revenu. Plus de la moitié des individus qui gagnent moins de 30 000 \$ utilisent régulièrement le transport en commun.
- 11 Même si les dépenses en transport des ménages à faible revenu sont relativement moindres que celles des ménages plus favorisés, elles demeurent élevées. En 2019, les dépenses annuelles en transport d'un ménage moyen au Québec étaient de 10 492 \$, dont 9 510 \$ étaient consacrés au transport privé<sup>11</sup>.
- 12 Ces données cachent plusieurs autres formes d'inégalités entre les classes sociales liées au transport. Ainsi, comme le montre le graphique 2, alors que 90 % des ménages du quintile supérieur possédaient un véhicule en 2019, ce pourcentage n'était que de 53 % pour les familles du quintile inférieur<sup>12</sup>. De surcroît, la voiture représente une partie importante des actifs pour les premiers et demeure un actif marginal pour le reste de la population. Ainsi, les personnes à plus faibles revenus possèdent moins de voitures, et celles qu'elles possèdent sont plus vieilles et de valeur inférieure. Malgré ce fait, les dépenses qui y sont liées sont souvent très élevées en raison des coûts élevés et variables associés au prix de l'essence, aux couvertures d'assurance plus onéreuses, aux frais de réparation importants<sup>13</sup>, etc.
- 13 Par ailleurs, la voiture représente souvent la seule forme d'actif détenu par un ménage à faible revenu. Dans son analyse des inégalités générées par la voiture aux États-Unis, Catherine Lutz révèle que la possession d'une voiture pour les personnes et les ménages à faible revenu représente souvent un obstacle à l'accumulation de patrimoine :

Bien que les individus des quintiles supérieurs aient également des voitures qui perdent de la valeur dans leurs allées, ils équilibrent bien plus cette perte avec les

Graphique 2

Proportion des ménages détenant un véhicule, et proportion des actifs associée aux véhicules, Québec, 2019



SOURCE : Statistique Canada, Actifs et dettes selon les quintiles d'avoir net, Tableau 11-10-0049-01, 2020, calculs de l'auteur. Dans ce tableau, « ménage » correspond plus précisément à la catégorie statistique « famille économique ».

du XX<sup>e</sup> siècle », *Les Cahiers des Dix*, vol. 62, 2008, p. 195-231 ; STATISTIQUE CANADA, *Dépenses des ménages selon le quintile de revenu du ménage, Canada, régions et provinces*, Tableau 11-10-0223-01, 2021, calculs des auteurs ; TRAJECTOIRE QUÉBEC et la FONDATION DAVID SUZUKI, *Évolution des coûts du système de transport par automobile au Québec*, Montréal, 2017, 39 p.

- 9 Cette catégorie inclut l'achat d'automobiles, de fourgonnettes et de camions à usage privé, les frais réguliers d'utilisation (immatriculation, essence, assurances, stationnement), les frais de réparation, ainsi que d'autres frais divers comme les cours de conduite. La différence relativement faible entre les quintiles inférieur et supérieur serait en pratique plus grande. Notamment, ces données sont agrégées entre les ménages qui possèdent un ou des véhicules, et ceux qui n'en ont pas. Comme nous le démontrons plus bas, seulement la moitié des ménages du quintile inférieur détiennent un véhicule, qui plus est de valeur moindre, contrairement au reste de la population, qui en possède plus d'un, et de plus grande valeur. Conséquemment, les dépenses moyennes associées au transport privé pour ce quintile apparaissent plus faibles. Voir STATISTIQUE CANADA, Tableau 11-10-0223-01, op. cit., et Actifs et dettes selon les quintiles d'avoir net, Canada, provinces et certaines régions métropolitaines de recensement, enquête sur la sécurité financière, Tableau 11-10-0049-01, 2020.
- 10 LANGLOIS, 2008, op. cit., p. 213.
- 11 STATISTIQUE CANADA, op. cit.
- 12 Id., Tableau 11-10-0049-01, op. cit.
- 13 Par ailleurs, la complexification technologique des voitures limite la possibilité d'effectuer des réparations soi-même, voire l'empêche complètement. La croissance des frais de réparation représente un autre obstacle pour les personnes des quintiles inférieurs. Voir Catherine LUTZ, « The U.S. car colossus and the production of inequality », *American Ethnologist*, vol. 41, n° 2, 2014, p. 232-245.

appréciations de leurs portefeuilles d'épargne ou d'actions. Le calcul financier du quintile inférieur représente une soustraction, avec des centaines de dollars ou plus de valeur de voiture disparaissant chaque année<sup>14</sup>.

- 14 Ainsi, la voiture limite l'amélioration de la situation socioéconomique des personnes plus défavorisées. En revanche, ne pas en posséder une peut avoir un effet encore pire sur la vie de personnes en situation de précarité économique. Dans bien des endroits, la domination de la voiture comme mode de transport s'est imposée sans que des solutions de rechange soient offertes. Même quand certaines autres options existent (comme un réseau de transport en commun), celles-ci sont souvent moins développées, moins accessibles ou moins efficaces, particulièrement dans les quartiers plus défavorisés.
- 15 En effet, les familles à plus faible revenu qui sont repoussées à la périphérie et dans des zones éloignées desservies par le transport en commun ont accès à de moins bons services, à des écoles de qualité inférieure ainsi qu'à des occasions d'emploi plus limitées<sup>15</sup>. De plus, les coûts et le temps nécessaires pour effectuer de plus longs déplacements peuvent également détériorer la situation socioéconomique de ces personnes, tout en ayant un effet sur leur qualité de vie, puisqu'ils constituent une source importante de stress et de frustration.

## Pour une mobilité équitable et durable

- 16 Un système de transport qui exige des individus qu'ils dépensent des milliers de dollars pour l'utiliser n'est pas un système accessible et équitable. Cette pratique reflète plutôt une marchandisation de la mobilité, où l'on impose une barrière économique à un droit fondamental. En outre, l'utilisation excessive et normalisée de l'automobile à travers l'ensemble des habitudes de vie de la population occulte les inégalités sociales et les barrières à la mobilité que ce mode de transport impose à plusieurs<sup>16</sup>.
- 17 L'électrification du parc automobile au Québec, mise de l'avant par le gouvernement Legault, ne règlera aucun des problèmes sociaux décrits dans cette fiche. Au contraire, ces nouvelles voitures électriques, très dispendieuses, risquent d'exacerber davantage les disparités entre Québécois-es.
- 18 À l'inverse, le gouvernement devrait favoriser le développement d'infrastructures de transport réellement accessibles, qui facilitent la mobilité des gens de façon équitable plutôt que l'enrichissement de certains aux dépens des autres. En somme, développer le transport collectif ne permet pas seulement de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'atteindre une société décarbonée, mais aussi d'en créer une plus équitable.

14 Ibid., p. 237. Traduction libre.

15 LUTZ, *op. cit.*

16 FREUND et MARTIN, *op. cit.*

## Recommandations

### DENSIFIER LES COMMUNAUTÉS

L'étalement urbain participe à la destruction de milieux naturels en plus d'exiger la construction d'infrastructures supplémentaires, notamment en matière de transport. La distance grandissante entre les quartiers et les villes rend difficile l'établissement de réseaux de transports collectifs viables. Au contraire, davantage de densification permettrait de mettre en commun plus de ressources, notamment en matière de transports.

### DÉVELOPPER DES SERVICES DE PROXIMITÉ

Le besoin de mobilité et le besoin de détenir et de conduire un véhicule individuel sont largement liés à une configuration des collectivités où les différents services sont à grande distance les uns des autres. En plus de miser sur le transport collectif, il faut revoir ces aménagements inefficaces pour faciliter l'accès à des services de proximité.