

JANVIER 2024

Le transport collectif, pilier de la transition écologique

FICHE N°4 – LA QUESTION DU GENRE

Joanie Ouellette
chercheuse associée

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 dernière fiche d'une série de quatre, nous verrons que les femmes font davantage les frais de l'organisation actuelle du transport.

01 Le genre est une composante déterminante de la mobilité, c'est-à-dire de la capacité de se déplacer volontairement dans un espace. S'il n'existe aujourd'hui que de légères différences entre la mobilité générale des hommes et des femmes sans enfant, la naissance d'un premier enfant vient toutefois instaurer une inégalité au sein des ménages¹. En effet, la mobilité globale des jeunes parents diminue dès l'arrivée des enfants, ce qui affecte tout particulièrement les mères. Pour ces dernières, le difficile équilibre entre la famille, le travail et les loisirs limite le nombre de déplacements pouvant être effectués en une seule journée, ce qui peut avoir un impact sur leur vie professionnelle².

Moins grande mobilité des femmes : les causes

02 Même si les femmes sont désormais bien intégrées au marché du travail, les inégalités persistent quant à la charge du travail domestique. En effet, les hommes canadiens effectuent en moyenne 37 % moins de travail domestique que les femmes³. Au tableau 1, on observe que les femmes

Faits saillants

- La mobilité des femmes est compromise par la complexité des déplacements qu'elles doivent effectuer pour exécuter les tâches domestiques – d'ailleurs plus nombreuses – qu'elles accomplissent.
- Les femmes effectuent des déplacements 20 % plus courts que les hommes, mais qui comportent un plus grand nombre d'arrêts. Cette situation résulte directement du nombre plus important de tâches nécessitant un déplacement effectuées par les femmes.
- Contrairement à l'idée selon laquelle les femmes assumeraient une plus grande charge domestique parce qu'elles travaillent plus souvent à temps partiel, les données démontrent plutôt l'inverse. Les contraintes en matière de mobilité se traduisent par de moins bonnes opportunités professionnelles pour les femmes.

1 Meryem BOURAS et autres, *Évolution comparative de la mobilité des femmes et des hommes*, Autorité régionale du transport métropolitain, 20 avril 2022, 32 p.

2 *Ibid.*

3 Eve-Lyne COUTURIER et Julia POSCA, *Tâches domestiques : encore loin d'un partage équitable*, Note socioéconomique, Institut de recherche et d'informations socioéconomiques, 9 octobre 2014.

accordent en moyenne une heure de plus par jour aux tâches ménagères que les hommes. Les hommes accordent quotidiennement plus de temps au travail rémunéré, aux loisirs et aux études, alors que les femmes passent plus de temps à effectuer du travail non rémunéré et à se déplacer. Notons également que les femmes sont 16 % plus nombreuses à occuper le rôle de personne proche aidante⁴.

- 03 Ce « deuxième quart de travail » entraîne des habitudes de déplacement différentes chez les hommes et les femmes. D'une manière générale, les femmes effectuent des déplacements 20 % plus courts que les hommes, mais qui comportent un plus grand nombre d'arrêts⁵. Cette situation résulte directement du nombre plus important de tâches nécessitant un déplacement effectuées par les femmes.
- 04 Bien qu'il soit courant de diviser la vie des ménages entre le travail et la maison, plusieurs tâches s'effectuent plutôt entre les deux. Qu'on observe la répartition des tâches domestiques au sein du couple ou bien les principaux motifs de déplacement des hommes et des femmes, un constat émerge : les femmes assument davantage les tâches domestiques nécessitant un déplacement⁶. En moyenne, les hommes se déplacent 23 % moins que les femmes pour effectuer des tâches liées aux activités du ménage⁷. Comme le montre le tableau 2, les femmes sont davantage responsables de conduire les enfants à l'école ou à la garderie, en plus d'aller plus fréquemment aux rendez-vous médicaux et d'effectuer des achats. À l'inverse, les hommes se déplacent principalement pour se rendre au travail.
- 05 La mobilité des femmes est donc restreinte par la complexité de leurs déplacements : les arrêts, plus nombreux, limitent la distance pouvant être parcourue à l'intérieur d'une journée. D'ailleurs, les mères doivent effectuer la plupart de ces trajets avec leur enfant, ce qui réduit davantage leur mobilité. Les arrêts intermédiaires entre la maison et le travail qu'elles doivent effectuer limitent l'organisation de leur temps quotidien, ce qui réduit leurs possibilités de déplacement.
- 06 Enfin, les femmes sont responsables de 75,1 % des familles monoparentales, ce qui augmente leur niveau de précarité socioéconomique⁸. De fait, 29,2 % des mères de familles monoparentales ont un revenu annuel inférieur à 30 000 \$, situation qui n'affecte que 3 % des familles biparentales⁹. En 2016, près du quart des familles du Québec étaient des familles monoparentales dont la charge revenait à une femme¹⁰. Cet état de fait a d'importantes conséquences sur la mobilité des mères. D'une part, élever un enfant seule augmente la précarité économique. Il devient par exemple plus difficile de trouver un logement adapté à ses besoins et à son budget et qui soit bien desservi par les transports en commun¹¹. D'autre part, la plus grande précarité économique de ces femmes restreint leur accès à la possession d'un véhicule privé, ce qui réduit d'autant plus leur mobilité¹².

4 CONSEIL DU STATUT DE LA FEMME, *Qui sont les personnes proches aidantes?*, Gouvernement du Québec (consulté le 30 juin 2023).

5 BOURAS et autres, *op. cit.*

6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE, *Guide d'analyse du genre adapté au domaine des transports*, Gouvernement du Québec, 2019.

7 COUTURIER et POSCA, *op. cit.*

8 *Ibid.*

9 MINISTÈRE DE LA FAMILLE, « Les familles monoparentales au Québec en 2016 – Un portrait chiffré », *Quelle famille?*, vol. 9, n° 3, automne 2022, 19 p.

10 MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX, « Familles monoparentales », *Statistiques de santé et de bien-être selon le sexe – Tout le Québec*, mis à jour en 2018.

11 CONSEIL DES MONTRÉALAISES, *Vaincre les obstacles à la mobilité des femmes*, Mémoire présenté à la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif dans le cadre de la consultation sur le Plan de transport de la Ville de Montréal, 2007, 42 p.

12 Marie-Andrée GRAVEL, *Regard sur la mobilité de la population québécoise*, Institut de la statistique

Tableau 1

Moyenne de temps accordé à différentes activités (en moyennes d'heures par jour), Québec, 2022

	Femmes	Hommes
Travail rémunéré	7,4	8,1
Travail non rémunéré	4,1	3,1
Tâches domestiques	2,6	2,3
Soins aux enfants	2,3	1,9
Magasinage de biens ou de services	1,4	1,2
Loisirs	1,9	2,1
Étude ou apprentissage	3,8	6,2
Transport	1,5	1,4

SOURCES : Tableau 45-10-0014-01. Moyenne de temps consacré en heures par jour à diverses activités par groupe d'âge et sexe, 15 ans et plus, Canada et provinces », Statistique Canada, consulté le 1^{er} mai 2023.

Tableau 2

Nombre de déplacement des femmes en fonction de celui des hommes selon le motif et le mode de transport, Québec, 2018

	Voiture	Transports en commun
Reconduire et aller chercher	125 %	185 %
Santé	136 %	171 %
Magasinage	127 %	200 %
Travail	80 %	110 %

SOURCES : Meryem BOURAS, Jean-François CANTIN, Jocelyn GRONDINES et Jeremy GELB, *Évolution comparative de la mobilité des femmes et des hommes*, Autorité régionale du transport métropolitain, 20 avril 2022, 32 p.

07 Somme toute, les mères de familles monoparentales sont plus dépendantes des transports collectifs et elles ont généralement accès à de moins bons services. Cette moins grande mobilité, résultant d'une situation socioéconomique défavorable, n'affecte d'ailleurs pas que les femmes, mais aussi les personnes issues de l'immigration¹³.

Moins grande mobilité des femmes : les conséquences

08 Ces contraintes en matière de mobilité condamnent bien des femmes à un statut d'emploi précaire¹⁴. Le ministère des Transports constate que les femmes habitent généralement plus près de leur lieu de travail et occupent davantage un emploi à temps partiel¹⁵. La principale explication de ce phénomène est que, leurs chaînes de déplacement étant plus complexes et leur horaire plus chargé, il est plus ardu pour les femmes, en particulier les mères, de se déplacer sur de longues distances sur une base quotidienne¹⁶. Elles n'ont alors pas la volonté ou la possibilité de rendre leurs déplacements réguliers encore plus exigeants. Ainsi, étant donné le périmètre plus restreint dans lequel elles évoluent, les occasions professionnelles dont elles peuvent se prévaloir sont davantage limitées.

09 Contrairement à l'idée selon laquelle les femmes assumerait une plus grande charge domestique parce qu'elles travaillent plus souvent à temps partiel, les données démontrent plutôt l'inverse. En effet, c'est bien souvent parce qu'elles ont une charge domestique élevée que les femmes doivent se contenter de travailler à temps partiel, et ce, plus près de leur domicile¹⁷. En 2023, les femmes sont toujours 10 fois plus nombreuses que les hommes à travailler à temps partiel en raison du soin des enfants¹⁸. Comme on l'observe au tableau 3, il s'agit de la seconde raison du travail à temps partiel chez les femmes, un motif qui ne concerne que marginalement les hommes. Bien que peu discuté, le manque de mobilité des mères est lié à leurs contraintes temporelles et constitue un frein important à l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes.

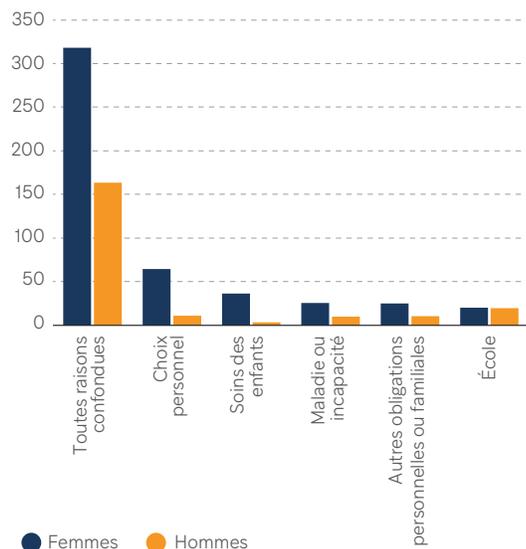
Le transport en commun doit être adapté aux besoins des femmes et des familles

10 Bien que l'inégale répartition des responsabilités familiales soit la cause principale de la moins grande mobilité des femmes, il n'en demeure pas moins que l'amélioration des services de transport en commun pourrait avoir un impact favorable sur l'égalité entre les hommes et les femmes. Les femmes prennent généralement plus le transport en commun que les hommes, mais les services sont moins bien adaptés à leurs besoins. En effet, les femmes doivent faire des arrêts plus nombreux, souvent hors des heures de pointe et pour se rendre dans un lieu autre que le travail¹⁹.

11 Dans un contexte de diminution de la fréquentation des transports en commun, plusieurs sociétés de transport ont annoncé une baisse de leurs services ou une augmentation de leur tarification. La crise climatique rend néanmoins incontournable une plus grande utilisation des transports

Graphique 1

Raison du travail à temps partiel selon le sexe (millier de personnes), Québec, mars 2023



SOURCES : Tableau 14-10-0028-01. Emploi à temps partiel selon la raison, données mensuelles non désaisonnalisées (x 1 000), Statistique Canada.

du Québec, Données sociodémographiques en bref, vol. 18, n° 3, juin 2014, p. 23-30.

13 Ibid.

14 Mei-Po KWAN, « Gender, the Home-Work Link, and Space-Time Patterns of Nonemployment Activities », *Economic Geography*, vol. 75, n° 4, octobre 1999, <https://www.jstor.org/stable/144477>; BOURAS et autres, op. cit.

15 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, op. cit.

16 BOURAS et autres, op. cit.

17 KWAN, op. cit.

18 STATISTIQUE CANADA, « Emploi à temps partiel selon la raison », 5 avril 2023.

19 Priyanka BABBAR et autres, *Understanding And Responding To The Transit Needs Of Women In Canada*, janvier 2022, 68 p.

collectifs, comme nous l'avons vu dans la première fiche de cette série. Adapter ces services afin qu'ils répondent davantage aux besoins des femmes et des familles pourrait donc s'avérer positif tant pour l'égalité entre les hommes et les femmes que pour la transition écologique.

- 12 Notons que les familles avec de jeunes enfants constituent aujourd'hui le type de ménage utilisant le moins les transports en commun²⁰. En effet, 85 % des parents d'enfants mineurs utilisent la voiture comme mode de transport principal²¹. Les transports en commun sont souvent une option évacuée *de facto* par les familles²². L'un des facteurs importants dans ce choix est le coût élevé des maisons en ville, qui repousse les parents d'enfants mineurs vers la banlieue, où les services de transport en commun sont moins développés²³. À titre d'exemple, une étude du début des années 2000 avait montré que seulement 38 % des ménages montréalais des quartiers centraux comptaient un enfant de 18 ans et moins contre 58 % dans les quartiers périphériques (à plus de 20 kilomètres du centre-ville)²⁴.
- 13 Mais un autre facteur est en cause : le manque de flexibilité des transports collectifs par rapport à la voiture, notamment pour effectuer des arrêts intermédiaires pour aller chercher ou déposer les enfants à un service de garde. L'adaptation des services de transport collectif à la réalité des femmes et des familles permettrait de leur éviter de choisir entre le recours à des services mésadaptés et l'achat d'une voiture. Cela permettrait aussi d'accroître à long terme l'utilisation des transports en commun, car le choix du mode de transport est un apprentissage qui commence dès l'enfance²⁵.

Recommandations

MIEUX DESSERVIR LA PÉRIPHÉRIE DES VILLES ET ACCROÎTRE LES PASSAGES HORS DES HEURES DE POINTE

La fréquence de passage du transport collectif ne doit pas se limiter qu'aux horaires « normaux » de travail de bureau, mais doit aussi prendre en considération les horaires de travail atypiques et les contraintes du travail domestique. De plus, il est nécessaire que les services soient aussi bien développés en périphérie des villes qu'en leur centre. Cela permettrait d'augmenter la mobilité des personnes n'ayant pas une situation économique suffisante à l'établissement dans un quartier bien desservi par les transports collectifs.

20 BOURAS et autres, *op. cit.*

21 MINISTÈRE DE LA FAMILLE, « Quelles sont les habitudes de déplacement domicile-travail des parents au Québec? », *Quelle famille?*, vol. 4, n° 2, printemps 2016.

22 *Ibid.*

23 Sandrine JEAN, « Ville ou banlieue. Les choix résidentiels des jeunes familles de classe moyenne dans la grande région de Montréal », *Recherches sociographiques*, vol. 55, n° 1, janvier-avril 2014.

24 STATISTIQUE CANADA, *L'opposition ville-banlieue : comment la mesurer?*.

25 OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS ET DES RYTHMES DE VIE, *À l'école sans voiture?*, Agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine, juin 2017.

INTÉGRER LES FEMMES DANS LES PLANS DE TRANSITION

Comme les hommes n'ont généralement pas les mêmes priorités que les femmes, leur capacité à prendre en considération les besoins et les défis particuliers de ces dernières est limitée. Les hommes considèrent par exemple que les priorités du ministère du Transport devraient être de transporter davantage les marchandises par train et par bateau et d'électrifier les voitures. De leur côté, les femmes demandent plutôt l'amélioration de la sécurité routière, cyclable et piétonne, ainsi que l'amélioration des services de transport en commun²⁶. La surreprésentation des hommes dans les instances de décision politique, notamment au ministère des Transports²⁷, se reflète dans les plans de transition écologique, axés davantage sur l'électrification de la voiture que sur le développement des transports collectifs. Il serait par conséquent souhaitable que les femmes se retrouvent en plus grand nombre dans les lieux où se prennent ces décisions.

26 *Ibid.*

27 MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *op. cit.*