

La mobilité des femmes et les enjeux environnementaux

Mémoire présenté au Bureau des Audiences
publiques sur l'environnement (BAPE) dans le
cadre Projet de construction d'un tramway à
Québec

30 juillet 2020



Rédactrice principale : Ella Sargent d'Accès transports viables
Coordination : Marie-Soleil Gagné d'Accès transports viables
Personnes ayant contribué à la rédaction et à la révision: Émilie Frémont-Cloutier du Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec, Annie-Pierre Bélanger du Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale Nationale, Marie-Soleil Gagné d'Accès Transports viables, Clément Derym d'Accès transports viables, Iulia Tanasescu et Marianne Desroches du projet *Femmes et mobilité*.

Table des matières

Mémoire présenté au Bureau des Audiences publiques sur l'environnement (BAPE) dans le cadre Projet de construction d'un tramway à Québec 1

Présentation des organismes 4

Présentation du projet *Femmes et mobilité* et lien avec le Réseau Structurant de Transport en Commun (RSTC) 5

Présentation du contexte 7

Nos recommandations 9

Thématique 1 : La justification du projet, l'achalandage et la technologie retenue 9

Thématique 2 : Le tracé, l'intégration au réseau de transport, le développement urbain 10

Thématique 3 : La gouvernance, les finances, les politiques gouvernementales, le cadre réglementaire et la participation publique 12

Thématique 4 : Les répercussions sur le milieu naturel et humain pendant la construction et l'exploitation 12

Conclusion 16

Annexe 1 - « Les besoins des femmes en matière de pauvreté et de transport : État des lieux dans la Capitale-Nationale », Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (Portneuf-Québec-Charlevoix).

Annexe 2 : Introduction à l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspectives intersectionnelle, Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (Portneuf-Québec-Charlevoix).

Annexe 3 : Sécurité et sentiment de sécurité des femmes dans les transports en commun et l'espace public, Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (Portneuf-Québec-Charlevoix).

Présentation des organismes

Le présent mémoire est déposé dans le cadre du projet *Femmes et mobilité*, projet porté par Accès transports viables (ATV), le Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (Portneuf-Québec-Charlevoix) (RGF-CN) et le Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec (TRAAQ).

Accès transports viables a pour mission principale de défendre les intérêts des usagers et usagères des modes de transports collectifs et alternatifs et de faire la promotion de toutes les formes de transports collectifs et alternatifs ainsi que des gains environnementaux, sociaux et économiques qui en découlent.

Le Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (Québec-Portneuf-Charlevoix) est composé d'une quarantaine de groupes membres qui travaillent solidairement à la défense des droits et des intérêts des femmes ainsi qu'à l'amélioration de leurs conditions de vie. Depuis 1990, l'organisme porte les dossiers entourant la lutte contre la pauvreté et la violence, la santé des femmes et la place des femmes dans le développement local et régional.

Le Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec (TRAAQ) est un comité d'action formé à l'automne 2016 par des organismes et associations citoyennes de la ville de Québec et de villes environnantes desservies par le Réseau de transport de la capitale (RTC) préoccupés par l'accès au transport en commun des personnes à faible revenu. La mission principale est de porter ensemble des revendications régionales, en premier lieu la tarification sociale et se soutenir, s'entraider et s'informer des actions locales.

Présentation du projet *Femmes et mobilité* et lien avec le Réseau Structurant de Transport en Commun (RSTC)

L'objectif principal du projet *Femmes et mobilité* est de sensibiliser les décideur-e-s et le grand public aux enjeux de mobilité vécus par les femmes à faibles revenus, un enjeu émergent de l'égalité de fait entre les femmes et les hommes, peu documenté et peu discuté dans l'espace public.

Nombreuses sont les recherches sur les différences liées au sexe dans la mobilité indiquant que les femmes sont moins mobiles que les hommes.¹ Parmi les femmes, celles qui souffrent particulièrement d'un déficit de mobilité sont les mères monoparentales, les femmes seules et les femmes en situation de pauvreté.² Les femmes à mobilité réduite, que ce soit par une situation de handicap, le vieillissement ou l'accompagnement d'un enfant en poussette ou d'une personne aidée, voient également leur mobilité entravée par plusieurs obstacles.³

En plus d'un déficit de mobilité plus courant, les femmes ont aussi des besoins spécifiques en matière de mobilité. La conciliation famille-travail-études est étroitement liée à la mobilité des femmes : elles ont tendance à travailler plus près de leur lieu de résidence et à se déplacer entre les heures d'ouverture des écoles et des garderies.⁴ Pour la plupart des parents, les garderies ne sont pas à distance de marche,⁵ et s'y rendre nécessite donc du transport motorisé.

Par ailleurs, les études sur la mobilité de la population présentent souvent des biais sexistes : absence de prise en compte de la conciliation famille-travail-études, orientation dans le sens des déplacements linéaires domicile-travail et omission des autres motifs de déplacements, l'absence de l'analyse différenciée entre les sexes, etc.⁶

Fort de ces constats, le RGF-CN a entrepris une recherche, de 2017 à 2019, afin de documenter la mobilité des femmes dans la Capitale-Nationale, ce qui a entraîné la publication de « Les besoins des femmes en matière de pauvreté et de transport : État des lieux dans la Capitale-Nationale » (**voir annexe 1**). Cette recherche a mis en lumière le fait que certaines femmes vivent un déficit de mobilité sur le territoire de la Capitale-Nationale : les mères

¹ Coutras, 1997 ; Séguin et Bussière, 1997 ; Wyly, 1998 ; Hanson, 2004, cités dans Vincens Marion, Marie-Hélène Vandersmissen et Marius Thériault, « Impacts de la restructuration du réseau d'autobus de la ville de Québec sur l'accessibilité aux emplois des femmes et sur leur mobilité professionnelle », Cahiers de géographie du Québec, Volume 51, Numéro 144, décembre, 2007, p. 419–446.

² Institut de la statistique du Québec (ISQ). (2014). « Regard sur la mobilité québécoise », Juin 2014, vol. 8, no 3.

³ Office des personnes handicapées du Québec, 2015, "Vers des parcours sans obstacles"

⁴ Statistique Canada. (2016d). Guide du questionnaire détaillé du Recensement de la population 2016.

⁵ Ministère de la Famille et des Aînés. (2012). Distance parcourue entre le lieu de résidence et le lieu de garde, notamment en milieu défavorisée. Rapport de recherche.

⁶ Statistique Canada. (2016d). Guide du questionnaire détaillé du Recensement de la population 2016.

monoparentales et leurs enfants, les femmes seules et les femmes en situation de faible revenu.⁷

Le projet s'appuie sur le fait que la mobilité est un droit dont dépend l'exercice d'autres droits fondamentaux (Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale, 2016). Le transport constitue un aspect structurant de la vie des femmes : il influence le choix du logement, l'accès à un emploi de qualité, le maintien en emploi, l'accès à l'alimentation, la proximité des services, dont l'école et la garderie, et l'accès au réseau social, ce qui en fait un vecteur important de l'autonomie économique des femmes et de l'égalité entre les femmes et les hommes. Il est donc un facteur important de conciliation famille-travail-études, de santé globale, d'autonomie économique, de participation sociale et de qualité de vie générale des femmes.

Sachant « qu'en raison d'un accès moindre à l'automobile du ménage, [les femmes] sont de plus grandes utilisatrices des modes de transport collectif »⁸, il est plus que pertinent que les élu-e-s se mobilisent pour offrir des alternatives à l'automobile aux femmes en situation de pauvreté. C'est pourquoi nous accueillons le nouveau Réseau structurant de transport en commun avec enthousiasme et intérêt.

⁷ Institut de la statistique du Québec (ISQ). (2014). «Regard sur la mobilité québécoise», Juin 2014, vol. 8, no 3.

⁸ Coutras, 1997 ; Séguin et Bussière, 1997 ; Wyly, 1998 ; Hanson, 2004, cités dans Vincens Marion, Marie-Hélène Vandermissen et Marius Thériault, «Impacts de la restructuration du réseau d'autobus de la ville de Québec sur l'accessibilité aux emplois des femmes et sur leur mobilité professionnelle », Cahiers de géographie du Québec, Volume 51, Numéro 144, décembre, 2007, p. 419–446.

Présentation du contexte

C'est dans un contexte fort inéquitable pour les femmes que le projet de Réseau structurant et sa composante de tramway se déploient actuellement. Alors qu'elles sont majoritaires à être utilisatrices du transport en commun (58%),⁹ elles sont pourtant beaucoup moins impliquées que les hommes dans tout le processus décisionnel et les débats entourant son déploiement. À titre d'exemple, dans le questionnaire pré-BAPE que les commissaires ont fait parvenir, il n'y a eu que 36% de répondantes versus 63% de répondants.¹⁰

Comme présenté par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, les études d'impact environnemental ou évaluations environnementales visent à

« protéger la vie, la santé, la sécurité, le bien-être et le confort de l'être humain; à favoriser et à soutenir la participation de la population dans l'évaluation des projets qui influencent son milieu de vie. L'évaluation environnementale est un instrument privilégié de développement durable. »¹¹

Dans la définition tirée de l'article 2 de la Loi sur le développement durable du Québec, le développement durable intègre trois dimensions de la vie humaine, soit l'environnement, l'économie et la société. Les études d'impact environnemental doivent donc prendre en compte des impacts sociaux de chaque projet. Or, parmi tous les documents remis par le BAPE et consultables en ligne, on rencontre peu de mentions des impacts du projet sur l'égalité entre les femmes et les hommes, et plus généralement, sur les inégalités sociales. Les études révèlent davantage d'informations sur « le milieu récepteur »¹² que sur les retombées anticipées pour ces milieux. Nulle mention non plus des répercussions du projet sur les conditions de vie des femmes. La seule mention du genre, dans les études d'impact déposées par le projet, concerne la population touchée par le projet.¹³

Pourtant formellement inscrite comme outil de gouvernance dans la politique gouvernementale pour l'égalité entre les femmes et les hommes depuis 2007 au Québec, nous déplorons que l'analyse différenciée entre les sexes (ADS) n'ait pas été intégrée dans les consultations récentes au sujet de l'aménagement du territoire et du développement des transports. Notez que l'ADS est une initiative du gouvernement du Québec. Le gouvernement du Canada a également mis sur pied une approche en égalité, l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+), qui lui est comparable.

⁹ Les besoins des femmes en matière de pauvreté et de transport - État des lieux dans la Capitale-Nationale - Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (Portneuf-Québec-Charlevoix) www.rgfcn.org/images/RGF-CN-Les-besoins-des-femmes-en-matiere-de-pauvret-et-de-transport-29137VF.pdf

¹⁰ Questionnaire de pré-consultation - Sondage réalisé du 29 mai au 12 juin 2020 dans le cadre de la période préparatoire de la Commission d'enquête sur le Projet de construction d'un tramway à Québec. <https://voute.bape.gouv.qc.ca/dl?id=00000143303>

¹¹ Évaluation environnementale : <http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/inter.htm>

¹² Archives du BAPE, profil sociodémographique, PR3.1 partie 2, section 7.3.

¹³ Archives du BAPE, PR3.2, p. 7-17

Les oppressions liées au sexe/genre se combinent à d'autres, basées par exemple sur l'âge, les personnes racisées, la classe sociale, etc.¹⁴ L'intersectionnalité représente donc un outil de choix pour analyser la manière dont les différents systèmes d'oppression s'articulent et se renforcent mutuellement.¹⁵ L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) consiste à réfléchir, sur la base des besoins différenciés des deux groupes, aux effets distincts sur les femmes et les hommes que pourra avoir l'adoption de politiques,¹⁶ ou de projet. Nous déposons en annexe 2 un document explicatif de la démarche ADS+.

L'ADS+ permet donc d'identifier le danger derrière une retombée jugée positive. Par exemple, dans la synthèse de l'étude d'impact, « l'influence sur la valeur du foncier pour les propriétaires » a été jugée positive.¹⁷ Or, dans la Ville de Québec, la majorité des propriétaires sont des hommes, tandis que les femmes sont majoritaires parmi les ménages locataires.¹⁸ Elles pourraient, conséquemment, être négativement affectées par l'augmentation des loyers dans les secteurs impliqués. Le milieu humain étant fortement hétérogène, l'étude des répercussions et retombées de chaque projet doit tenir compte de cette hétérogénéité d'expériences, de réalités et de besoins : des femmes, des hommes, des personnes immigrantes et non immigrantes, des personnes lettrées et analphabètes, des personnes analphabètes numériques, des personnes âgées, des jeunes, des personnes à mobilité réduite, de proches aidant-e-s, etc. Une analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle est donc tout à fait requise.

S'appuyant sur ces constats, et ce dans le cadre du projet *Femmes et mobilité*, nous avons tenu un atelier de réflexion non mixte le lundi 29 juin 2020 avec des expertes de vécu sur la thématique de « la mobilité des femmes et les enjeux environnementaux » dans le but de mettre en lumière différentes réalités vécues par les femmes. Nous reportons ici le fruit de notre atelier. Ce faisant, au travers de ce mémoire, nous adressons politiquement nos recommandations pour une société plus inclusive et égalitaire au Bureau des Audiences publiques sur l'environnement dans le cadre du Projet de construction de tramway à Québec.

¹⁴ ADS+ : Analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle, fiche synthèse, 2018, Adélaïde Tanguy et Relais-femmes.

¹⁵ Ligue des droits et libertés, 2016, <https://liguedesdroits.ca/lexique/intersectionnalite/>

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Archives du BAPE, PR3.1 partie 1, "Bénéfices du projet"

¹⁸ Statistiques Canada. (2016c). Produits de données, Recensement de 2016. Logement.

Nos recommandations

Devant l'urgence climatique, les écarts de richesse qui se creusent de plus en plus et la nécessité d'améliorer les milieux de vie, il devient plus que nécessaire de favoriser des modes de déplacements durables. Des changements individuels et collectifs s'imposent, et nous nous réjouissons de voir que la Ville de Québec fait des démarches en ce sens.

Pour rappel, la Ville de Québec définit la mobilité durable comme étant

« la capacité, pour les personnes de toutes conditions, de se déplacer de façon sécuritaire, efficace et confortable, par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement ».

Cette définition rappelle que la mobilité durable, et par extension, la ville durable, ne doit en aucun cas exclure l'aménagement du territoire. L'aménagement a le potentiel d'atteindre toute la population, peu importe l'âge, le sexe, les aptitudes physiques, l'origine ethnique et la situation économique, raison pour laquelle les enjeux qui y sont reliés sont si cruciaux.

En partant de cet énoncé, lors de notre atelier du lundi 29 juin 2020, nous avons identifié des recommandations en fonction des 4 thématiques proposées dans le cadre du BAPE.

Thématique 1 : La justification du projet, l'achalandage et la technologie retenue

Posséder une automobile est un privilège qui n'est pas partagé par tou-tes puisque cela coûte en moyenne entre 7 000\$ et 12 000\$ par année.¹⁹ Une part non négligeable de la population n'a pas la possibilité de se déplacer en voiture puisqu'elle n'en a pas les moyens. Les transports actifs et collectifs apparaissent ainsi comme une solution économique qui favorise l'accessibilité universelle, notamment la mobilité des personnes à faible revenu. Le vélo, en particulier, s'avère être un moyen de transport émancipateur. Ainsi, sachant l'importance que revêt particulièrement le vélo en tant que vecteur d'émancipation, il serait tout à fait pertinent de pouvoir embarquer les vélos à l'année dans le futur tramway de Québec tel que proposé dans l'étude d'impact.²⁰ Voici quelques préoccupations qui sont ressorties de l'atelier de réflexion de juin dernier :

- « Comment se fera l'embarquement des vélos sur le tramway ? »
- « Combien de vélo sera-t-il possible d'embarquer en même temps ? »
- « Combien de personnes pourront être assises en même temps ? »
- « Est-ce que des emplacements dédiés aux poussettes sont prévus ? Si oui, combien et où ? »

¹⁹ Coût d'utilisation d'une automobile - CAA Québec
https://www.caaquebec.com/fileadmin/documents/PDF/Sur_la_route/Couts_utilisation/2013_CAA_Driving_Costs_French.pdf

²⁰ Étude d'impact sur l'environnement, page 9-46

« Y aura-t-il un emplacement prévu pour le transport d'effets personnels encombrants (valise, sac à dos, sacs d'épicerie, etc.) ? Si oui, combien et où ? »

Thématique 2 : Le tracé, l'intégration au réseau de transport, le développement urbain

Plusieurs préoccupations relatives à la prise en compte des besoins spécifiques des femmes dans le développement des transports, au rapport des femmes à l'espace public et le sentiment de sécurité dans leurs déplacements sont aussi ressortis lors de notre atelier du lundi 29 juin 2020. À ce titre, nous appuyons les recommandations du RGF-CN communiquées au travers de la Fiche sécurité mars 2020, déposé à l'annexe 3, qui vise à illustrer davantage les réalités vécues par les femmes lors de leurs déplacements et à proposer des solutions à mettre en place pour favoriser l'égalité dans les espaces publics et la mobilité des femmes. Nous rappelons aussi qu'il est de la responsabilité des villes, des municipalités et des sociétés de transport d'aménager des espaces sécuritaires et d'assurer le sentiment de sécurité dans les lieux publics et les transports en commun.

Ce qui insécurise les femmes dans les transports et l'espace public :

- Rues et espaces publics mal éclairés ;
- Achalandage réduit ;
- Attitudes intimidantes de certains hommes, en particulier lorsqu'ils sont en groupe ;
- Interpellations et commentaires non sollicités, aussi appelés harcèlement de rue ;
- Insultes sexistes et gestes à caractère sexuel ;
- Tolérance sociale relativement aux comportements sexistes dans l'espace public (témoins passifs, silence) ;
- Risques d'agressions sexuelles et physiques ;
- Déplacement en solo.

Aménagement et conditions contribuant à renforcer le sentiment d'insécurité :

- Terminus dans des endroits isolés ;
- Aménagements cyclables à l'extérieur des rues passantes ;
- Sentiers piétonniers hors rues ;
- Secteurs connus pour être peu surveillés ;
- Secteurs où une agression a déjà eu lieu (ex. certains terminus d'autobus) ;
- Stress et pression vécus par les piétons lors de l'heure de pointe et des congestions routières ;
- Trottoirs glacés et enneigés qui entraînent des risques de chute ;
- Diffusion insuffisante des services, tels que « Descendre entre deux arrêts ».

Nous recommandons aux élu-es de prévoir des actions visant à renforcer le sentiment de sécurité des femmes aux abords du tracé du futur tramway de Québec. À ce titre, nous proposons quelques pistes de solutions afin de renforcer le sentiment de sécurité des femmes :

- Par un éclairage adéquat des lieux publics, en particulier des lieux de passage reliant les quartiers ou les services, et en évitant les angles morts. ;
- Par un urbanisme qui favorise une vitalité et une diversité de citoyen-nes (présences de café, etc.) ;
- Par des trottoirs élargis, et des trajets plus directs qui éviteraient des détours ;

- Par la conception de rues apaisées (solutions en vue d'apaiser la circulation automobile telles que les rues partagées et les rues étroites)²¹ ;
- Par la mise en place et la diffusion de mesures de protection dans les lieux plus isolés (gardien-ne de sécurité, bouton ou application d'appel à l'aide ou autre dispositif préventif pertinent) ;
- Par l'information des usagères des transports en commun de leurs droits et des services offerts, tels que le service « Descendre entre deux arrêts » ;
- Par l'entretien prioritaire et régulier des trottoirs, à l'exemple du « déneigement pro-égalité » de Stockholm²² ;
- Par l'intégration de l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) au sein des agglomérations et des municipalités régionales de comté (MRC) ainsi que des sociétés de transport, afin de tenir compte des besoins spécifiques des femmes, tels que la sécurité et le sentiment de sécurité (**voir annexe 2**) ;
- Par l'éducation de la population au fait que l'espace public est une zone partagée et égalitaire.

Dans une volonté de faciliter la conciliation famille-travail-études, il nous est apparu indispensable que se trouvent dans les pôles d'échanges, ou à proximité, des garderies, des épiceries et des pharmacies, et que soit permis de faire un arrêt, puis de reprendre la même ligne de transport dans le même sens ou en sens inverse sans coûts supplémentaires (pour les arrêts à la garderie ou à la pharmacie en allant vers le travail, par exemple) pendant une durée de 3 heures au minimum.

Il apparaît aussi comme essentiel de réaliser des mises en situation ou des tests de pôles d'échanges dans le but de s'assurer que l'urbanisme respecte les recommandations évoquées ci-dessus.

Dans une volonté de favoriser l'accessibilité de tous les piéton-ne-s, un allongement des temps de traverses piétonnières permettrait aussi bien aux ainé-e-s, qu'aux familles avec enfants, de pouvoir traverser en toute sécurité.

Nous attirons votre attention sur le phénomène de gentrification qui provoque une augmentation du nombre des résidences de type condominium et une baisse du nombre d'habitations à loyers abordables. Une des mesures pour freiner cette gentrification serait de créer des logements sociaux à une distance maximale de 800 m des stations.

Pour finir, en matière d'accès à l'information et aux données, la prise en compte de la fracture numérique est à anticiper. Une alternative simple et accessible au tout numérique doit être proposée gratuitement. Par exemple, parmi les usagères et usagers du programme TanGo offert par Accès transports viables, un programme d'accompagnement dans les transports en commun s'adressant aux personnes de 60 ans et plus dont la très grande majorité est des femmes, seulement 10 à 20 % utilisent internet.²³

²¹ Conception et mise en œuvre de rues apaisées, Outils pour concilier accessibilité, convivialité et sécurité sur les rues partagées et les rues étroites, 2020, Vivre en ville.

²² Fait d'hiver : et la Suède inventa le "dénéigement féministe", Le point, 2016, https://www.lepoint.fr/monde/fait-d-hiver-et-la-suede-inventa-le-deneigement-feministe-05-12-2016-2088175_24.php

²³ Données du recensement de 2016, Immigration et citoyenneté Canada.

Thématique 3 : La gouvernance, les finances, les politiques gouvernementales, le cadre réglementaire et la participation publique

Actuellement, nous pouvons constater énormément de méconnaissance et de préjugés vis-à-vis du Projet de tramway. Une véritable démocratisation des données générées par la Ville et ses professionnel-le-s permettraient une meilleure appropriation des dossiers par la population, ce qui augmenterait le savoir collectif, gage de prises de décisions plus en phase avec les besoins exprimés.

Afin de diversifier les mécanismes de consultation, d'assurer une indépendance politique et de prendre en compte la diversité des enjeux que peuvent rencontrer les femmes, nous proposons la création d'un groupe d'usagères aux réalités différentes (cyclistes, femmes à mobilité réduite, femmes racisées membres des Premières nations, aînées, mère monoparentale avec une poussette et/ou jeunes enfants...) dans le but de tester le mobilier urbain, la circulation, la technologie, notamment par le biais d'une mise en scène ou de réalité virtuelle.

De plus, une attention particulière doit être portée sur l'alternance de parole femmes/hommes lors des consultations, en plus de révéler, en fin d'assemblée, le temps de parole selon les sexes. Ces mesures sont reconnues pour permettre la participation citoyenne des femmes et prendre conscience de la sous-représentation de la parole des femmes en nombre d'individus, mais surtout en durée de prise de parole.²⁴ En 2016, une enquête de l'Actualité révélait que les politiciennes s'expriment sur des durées nettement moindres à l'Assemblée nationale par rapport à leurs collègues masculins. Sachant qu'elles ne représentaient que 29% des député-e-s (en 2016), on peut se questionner sur la sous-représentation politique des Québécoises et sur son effet sur la société québécoise.²⁵

Ce phénomène est aussi observable à notre échelle. Par exemple, lors des consultations de la Ville de Québec sur le projet de réseau structurant, Annie-Pierre Bélanger du RGF-CN avait souligné à l'assemblée citoyenne que, malgré une forte présence de femmes dans la salle, elle était la deuxième femme sur quatorze (14) à intervenir publiquement. D'ailleurs, le comité du projet est majoritairement masculin et seuls les hommes répondaient aux questions.²⁶

Thématique 4 : Les répercussions sur le milieu naturel et humain pendant la construction et l'exploitation

²⁴ “Micro pour les femmes et micro pour les hommes chez Québec solidaire” - Article Le Soleil - 5 avril 2019 <https://www.lesoleil.com/opinions/point-de-vue/micro-pour-les-femmes-et-micro-pour-les-hommes-chez-quebec-solidaire-79e3ceb1b1174d3841a6448a7a3ef351>

²⁵ “L'Assemblée nationale est sexiste et en voici la preuve” - L'Actualité - 2 août 2016 <https://lactualite.com/politique/deputees/>

²⁶ Séance du 13 juin 2019, Ville de Québec, rapporté dans PR3.1 partie 1, p. 5-22.

Comme l'égalité entre les femmes et les hommes est une valeur fondamentale de la société québécoise, nous recommandons que tous les partenaires en mobilité se forment et intègrent l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle à chacune des étapes d'élaboration, de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation des projets et services (**voir annexe 2**).

a) L'ADS : Comment tenir compte des besoins des femmes?

Il est indispensable de tenir compte des différentes formes d'exclusion et de discrimination que subissent les femmes dans la région pour agir en vue d'une réelle autonomie économique. Ces discriminations sont basées sur le genre, mais également sur l'origine, les situations de handicap physiques ou intellectuelles et les limitations dues à un problème de santé mentale, l'âge, l'apparence, la situation familiale, et bien d'autres. Ainsi, l'ADS a été développée pour faire ressortir les besoins particuliers de chaque genre et ainsi poser des actions plus ciblées. Ces outils demeurent toutefois peu utilisés par les différents actrices et acteurs concerné-e-s tant par la lutte à la pauvreté que par la mobilité des femmes.

L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle, l'ADS+, consiste à :

- Prévenir la reproduction ou la création d'inégalités entre les femmes et les hommes en discernant les effets que peut avoir un projet comme une loi, un règlement, une politique, une stratégie, un plan d'action, un programme, une mesure, un service ou toute décision ayant une incidence sur les citoyennes et les citoyens ;
- Contrer la discrimination systémique qui peut se produire dans le cadre d'interventions d'apparence neutre ;
- Prendre en compte l'intersectionnalité (c'est-à-dire les autres formes de discrimination telles que l'âge, la condition socio-économique, l'appartenance ethnoculturelle, la présence de limitations, l'orientation sexuelle, etc., et leurs effets conjoints).

Elle s'applique à toutes les étapes d'un projet, de la préparation à l'évaluation, en passant par la mise en œuvre.²⁷ Elle permet donc l'atteinte de l'égalité de fait entre les femmes et les hommes ainsi qu'entre toutes les femmes et la prévention des biais sexistes dans la collecte de données, la production de connaissances, rapports, bilans.

Plus précisément dans le cadre du projet de tramway, l'ADS+ permettrait : d'appréhender l'impact de l'environnement sur les femmes et ses répercussions ; d'anticiper le nombre d'emplois créés et de s'assurer d'une proportion égalitaire entre les femmes et les hommes ; de prendre en considération que l'augmentation du prix des logements aux abords du tramway va amplifier la difficulté des femmes locataires à se loger. Une ADS+

²⁷ Gouvernement du Québec, Plan d'action pour l'égalité vers 2021 et Trajectoires de violence conjugale et recherche d'aide [TRAJETVI], L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle, 2018.

du projet de tramway permettrait de prévenir les impacts inéquitables sur les femmes et les hommes et d'éviter de renforcer des inégalités sociales.

b) Tarification sociale basée sur le revenu, pour le respect du droit à la mobilité

Nous rappelons que le transport constitue un aspect structurant de la vie des femmes : il influence le choix du logement, l'accès à un emploi de qualité, le maintien en emploi, l'accès à l'alimentation, la proximité des services, dont l'école et la garderie, et l'accès au réseau social. Il est donc un facteur important de conciliation famille-travail-études, de santé globale, d'autonomie économique, de participation sociale et de qualité de vie générale des femmes. De la même façon, tous ces éléments influencent à leur tour la mobilité d'une personne. Par exemple, le manque de ressources financières peut justifier le choix d'un logement éloigné des services essentiels et du travail. C'est alors que la qualité, l'accessibilité et la rapidité du transport vont contribuer positivement ou négativement à la vie des femmes.

La Centre d'étude sur les réseaux, le transport, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) distingue tarification sociale (revenu) versus tarification solidaire (catégorie d'utilisateurs) : « La tarification sociale se distingue par un strict critère de ressources basé sur un montant de revenus évaluable par des indicateurs ; (...) par contre, la tarification solidaire concerne les catégories d'utilisateurs dont les politiques tarifaires sont à la limite du domaine social et du domaine commercial. » Plus directement, à l'instar du Mouvement pour un transport public abordable, nous retiendrons qu'il s'agit d'offrir un « tarif spécial à moindre coût pour les personnes en situation de pauvreté ».

À titre d'exemple, de nombreuses villes canadiennes d'une taille comparable à celle de Québec ont introduit une tarification sociale dans leur grille tarifaire. À Calgary, ville jumelée à Québec, la tarification sociale est adoptée depuis 2005 et pour les personnes gagnant 12 000\$ et moins, le coût d'une passe mensuelle est de 5,15\$. À Ottawa : « La Ville a autorisé l'automne dernier la création d'un titre à tarifs réduits pour les ménages défavorisés. Le niveau de faible revenu a été fixé à 20 000 \$ par année pour une personne seule et à 38 000 \$ pour une famille de quatre personnes ».²⁸

Étant donné que le transport collectif contribue grandement à l'autonomie économique des femmes, il est démontré que la mobilité est un facteur important de pauvreté et d'exclusion sociale.²⁹ Elle détermine l'accès au logement, à l'emploi et à l'éducation, à un réseau social et aux services. Un déficit de mobilité a des conséquences importantes sur la santé, la qualité de vie et la conciliation famille-travail-études.³⁰ Ainsi, il importe d'agir

²⁸ *Pour un développement sans exclusion*, 2017, Mémoire présenté à la Ville de Québec Dans le cadre des consultations publiques pour la mobilité durable et un réseau structurant de la ville de Québec, Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec (TRAAQ).

²⁹ Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale (CIUSSS CN). (2017). Mémoire sur la mobilité durable, Québec, 41 p.

³⁰ Les besoins des femmes en matière de pauvreté et de transport - État des lieux dans la Capitale-Nationale - Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (Portneuf-Québec-Charlevoix). <http://www.rgfcn.org/images/RGF-CN-Les-besoins-des-femmes-en-matiere-de-pauvret-et-de-transport-29137VF.pdf>

sur les facteurs qui engendrent et qui maintiennent la pauvreté, en prenant en compte les différentes réalités des femmes.

Le déficit de mobilité est une des causes de leur maintien dans la pauvreté.³¹ Depuis 2010, si l'augmentation du coût des titres de transport du Réseau de transport de la Capitale (RTC) (+29%) et des laissez-passer mensuels (+21%) ont suivi l'augmentation du salaire minimum (26%), les prestations d'aide sociale ont quant à elle augmenté de seulement 12 % pour la même période. Le laissez-passer mensuel du RTC (88,50 \$) représente 14% du revenu total mensuel (633 \$ en 2018),³² sans compter le coût du laissez-passer pour les enfants de 6 ans et plus. Proportionnellement, c'est comme si une personne gagnant le revenu médian dans la Capitale-Nationale (32 394 \$ après impôts) payait 378 \$ pour son laissez-passer mensuel d'autobus.

La mise en place du Réseau structurant en 2026 est l'occasion de développer une tarification sociale à l'échelle de la métropole de Québec. Nous croyons que l'implantation d'un tel système ne peut qu'être gagnant pour notre ville. Faciliter notre accès au transport en commun, alors que nous sommes un nombre croissant, aidera considérablement au développement de l'achalandage dans le RTC. En fait, grâce à la tarification sociale, celles et ceux d'entre nous qui sont déjà nombreux-ses à être des utilisatrices et utilisateurs assidu-e-s le seront encore plus. Cette mesure garante d'équité et de solidarité permettra aussi de faciliter l'accès au travail, aux épiceries, aux soins de santé, aux ressources communautaires, etc.

³¹ Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale (CIUSSS CN). (2017). Mémoire sur la mobilité durable, Québec, 41 p.

³² Les besoins des femmes en matière de pauvreté et de transport - État des lieux dans la Capitale-Nationale - Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (Portneuf-Québec-Charlevoix). <http://www.rgfcn.org/images/RGF-CN-Les-besoins-des-femmes-en-matiere-de-pauvret-et-de-transport-29137VF.pdf>

Conclusion

Nous accueillons avec grand enthousiasme le projet de tramway dans la Ville de Québec et souhaitons discuter des enjeux évoqués dans le présent mémoire. Nous aimerions aussi savoir comment le gouvernement compte répondre à ces obligations en matière de mobilité, de droits et de lutte contre la pauvreté relativement à l'accès aux transports en commun dans la Capitale-Nationale. Nous nous tenons à votre disposition pour plus d'informations.

Résumé des recommandations

1. Intégration d'une analyse différenciée selon les sexes (ADS+) dans une perspective intersectionnelle.
2. S'assurer d'une parité femmes/hommes lors des participations citoyennes.
3. Renforcer le sentiment de sécurité des femmes dans le transport (tramway) et dans l'espace public (aux abords du tramway).
4. Implantation de services essentiels aux pôles d'échange pour la conciliation famille-travail-études.
5. Implantation d'une tarification sociale basée sur le revenu.
6. Création d'un groupe d'usagers aux réalités différentes pour tester les différentes infrastructures.
7. S'assurer de plusieurs moyens d'accès à l'information et aux données autre que le tout numérique.
8. Création de logements sociaux dans un rayon de 800 mètres autour des stations du tramway.
9. Possibilité d'embarquer facilement plusieurs vélos lors des déplacements à bord du tramway.
10. Conserver une part importante de places assises.
11. Réserver des emplacements pour les poussettes et les effets personnels encombrants.
12. Réaliser des mises en situation réelle ou virtuelle aux abords des pôles d'échanges.
13. Augmentation du temps des traverses piétonnes.



LES BESOINS DES FEMMES

en matière de pauvreté et de transport

État des lieux dans la Capitale-Nationale



RGF - CN

Recherche et rédaction

Annie-Pierre Bélanger et Élise Landriault-Dupont, Regroupement des groupes de femmes de la Capitale-Nationale (Portneuf-Québec-Charlevoix)

Coordination du projet

Nancy Beauseigle, RGF-CN

Comité de lecture

Laurie Laplanche, Institut Femmes, Sociétés, Égalité et Équité

Monique Foley, Centre des femmes de la Basse-Ville

Sahar Irfani, RGF-CN

Stéphanie Laloi, Accès transports viables

Révision

Judy Coulombe, RGF-CN

Graphisme

Viva Design

Merci à toutes les femmes et organisations qui ont contribué à la rédaction de ce document!

Présentation du RGF

Le Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (Portneuf-Québec-Charlevoix) est composé d'une quarantaine de groupes membres qui travaillent solidairement à la défense des droits et des intérêts des femmes ainsi qu'à l'amélioration de leurs conditions de vie. Depuis 1990, l'organisme porte les dossiers entourant la lutte contre la pauvreté et la violence, la santé des femmes et la place des femmes dans le développement local et régional.

La réalisation de ce projet est rendue possible grâce au soutien financier du Secrétariat à la condition féminine.

Québec 

© Tous droits réservés

Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (Portneuf-Québec-Charlevoix)

978-2-9816455-1-7 – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2019

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2019

TABLE DES MATIÈRES

Contexte	4
Présentation des enjeux	4
Description de la région	5
L'ADS : comment tenir compte des besoins des femmes?	5
Femmes et pauvreté	6
Des services essentiels	6
Des services pour toutes les femmes	6
Du transport pour les femmes en situation de pauvreté	6
Des logements sociaux et communautaires qui répondent aux besoins des femmes	7
Un difficile accès au logement subventionné	7
Un logement pour toutes les femmes, sans discrimination.....	7
Des habitations accessibles et salubres en région rurale.....	7
Un logement sécuritaire pour les femmes	7
Des organismes manquant de ressources	8
Des préjugés à combattre	8
Un revenu suffisant et des politiques sociales équitables	8
Le plein emploi des femmes dans la Capitale-Nationale, du mythe à la réalité	8
Des femmes prises dans les mailles du filet social... insuffisant.....	8
Portraits de femmes	9
Le transport	10
Comment les femmes se déplacent-elles dans la capitale-nationale?	11
La mobilité est un droit	11
Principaux besoins des femmes en matière de transport	12
Du transport accessible.....	12
Des aménagements et des transports inclusifs.....	12
Sécurité et sentiments de sécurité : des notions essentielles de la mobilité des femmes.....	13
Les chantiers en cours : un rendez-vous manqué	13
Conclusion	14
Recommandations	15
Bibliographie	17

CONTEXTE



Au cours des dernières années, beaucoup de changements sont survenus dans l'organisation des instances de développement régional : dissolution des Conférences régionales des élus (CRÉ) et des Agences régionales de santé et services sociaux, abolition des antennes régionales du Conseil du statut de la femme. Les répercussions d'une telle déconstruction organisationnelle se font toujours sentir dans toutes les régions du Québec.



Dans la Capitale-Nationale, les instances avec lesquelles le Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (RGF-CN) travaillait sur des enjeux d'égalité n'existent plus, non plus que l'entente spécifique et les budgets régionaux réservés à la condition féminine. Le Forum des élus de la Capitale-Nationale a été créé en 2015 pour remplacer la CRÉ. Or, sa structure actuelle sans la présence de représentant-e-s de la société civile a peu permis au RGF-CN jusqu'à maintenant de faire entendre la voix des femmes sur les enjeux régionaux en matière de condition féminine.



Avec cet état des lieux, le RGF-CN veut mettre en lumière les besoins des femmes concernant deux enjeux qui touchent particulièrement les femmes de la Capitale-Nationale, soit la pauvreté et le transport. Le Regroupement espère qu'il permettra de s'assurer que les préoccupations de condition féminine soient au cœur du développement régional, afin d'améliorer concrètement les conditions de vie des femmes de l'ensemble de la région. Le contexte de la mise en œuvre régionale du *Plan d'action gouvernemental pour l'inclusion économique et la participation sociale* nous offre l'opportunité de se donner les moyens d'agir de façon concertée afin d'améliorer les conditions de vie des femmes de notre région.



Ce document a été réalisé à partir des recherches récentes et d'une consultation effectuée auprès des membres du RGF-CN le 23 octobre 2018. Son élaboration a été l'occasion de réaliser une analyse différenciée selon les sexes de la pauvreté et du transport dans la Capitale-Nationale dont découlent les recommandations visant à améliorer les conditions de vie des femmes de la région qui se retrouvent à la fin du document.

Présentation des enjeux



Le premier enjeu qui préoccupe le RGF-CN est la persistance de la pauvreté des femmes, malgré la situation économique actuellement favorable au plein emploi. Le deuxième enjeu est l'accessibilité au transport pour les femmes. Aucun portrait régional sur la mobilité des femmes n'a été réalisé à ce jour dans la Capitale-Nationale, alors que la mobilité a une influence directe sur les conditions de vie des femmes telles que l'accès à l'emploi, au logement, aux services et au réseau social.

Description de la région

La région de la Capitale-Nationale, tout comme le reste de la province, est traversée par des phénomènes économiques et sociaux qui ont un impact différencié sur les femmes et les hommes. De plus, la région, à la fois rurale et urbaine, est caractérisée par un fort étalement urbain, ce qui pose des défis relativement à l'accès au transport collectif sur l'ensemble du territoire¹.

Depuis quelques années, dû au faible taux de chômage dans la région (4,7 %)², on parle de pénurie de main-d'œuvre et de plein emploi. Paradoxalement, la pauvreté des femmes demeure, avec 12 % des femmes vivant sous le seuil de la pauvreté selon la mesure du faible revenu après impôt (MFR-Apl). De plus, l'écart salarial entre les femmes et les hommes persiste, particulièrement dans les MRC de Portneuf et de Charlevoix-Est, où les femmes travaillant à temps plein gagnent 0,76 \$ pour chaque dollar gagné par un homme, tandis que le revenu médian des femmes de Charlevoix-Est constitue 63 % de celui des hommes, ce qui est bien en deçà de l'écart régional de 78 %³. Quels sont les freins à l'égalité économique des femmes, alors que le contexte économique devrait y être favorable ? Une réflexion et des actions s'imposent.

Dans un autre ordre d'idées, la région fait face au vieillissement de sa population, avec 20,1 % de personnes de 65 ans et plus, particulièrement dans la MRC de Charlevoix (27,5 %) et de l'Île-d'Orléans (26,4 %). Bien que les hommes et les femmes se répartissent à peu près également dans toutes les tranches d'âge, les femmes composent 69 % des personnes âgées de 85 ans et plus⁴. Ces réalités ont un corollaire important : les femmes âgées vivent davantage dans la pauvreté que les hommes (19,1 % des femmes de 65 ans et plus vivent sous le seuil de faible revenu MFR-Apl contre 11,5 % des hommes⁵); plusieurs ont besoin d'accompagnement pour leurs déplacements; alors que d'autres exercent un rôle de proche aidante; celles qui vivent seules sont plus à risque d'isolement si elles n'ont pas accès à un moyen de transport, qu'elles ne sont plus aptes à conduire ou si la voiture ne répond pas à leurs besoins dans une région fortement axée sur la circulation automobile, etc.

Ces circonstances, et leurs répercussions dans la vie des femmes, particulièrement des femmes en situation de vulnérabilité ou d'exclusion, doivent être prises en compte dans le développement régional et dans les projets qui seront mis en œuvre au cours des prochaines années.



L'ADS : comment tenir compte des besoins des femmes?

Il est indispensable de tenir compte des différentes formes d'exclusion et de discrimination que subissent les femmes dans la région pour agir en vue d'une réelle autonomie économique. Ces discriminations sont basées sur le genre, mais également sur l'origine, les limitations physiques ou mentales, l'âge, l'apparence, la situation familiale, et bien d'autres. L'analyse différenciée selon les sexes (ADS) a été développée pour faire ressortir les besoins particuliers de chaque genre et ainsi poser des actions plus ciblées¹. Ces outils demeurent peu utilisés par les différents acteurs et actrices concernés tant par la lutte à la pauvreté que par la mobilité des femmes.

i. De son côté, le gouvernement fédéral a développé l'Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) pour laquelle il existe des modules de formation en ligne. <https://cfc-swc.gc.ca/gba-acsc/index-fr.html>

FEMMES ET PAUVRETÉ



La pauvreté constitue une injustice sociale qui expose les femmes à un cercle vicieux de vulnérabilité quant à leur santé, à leur sécurité et à leur intégrité — facteurs qui, à leur tour, aggravent la pauvreté⁶. Pour agir collectivement sur les enjeux liés à la pauvreté dans la région, une prise de conscience des réalités des femmes est primordiale.



DES SERVICES ESSENTIELS

Pour l'ensemble de la population, de nombreux services essentiels demeurent insuffisants ou inaccessibles, tels que des services en santé mentale et physique (p. ex. psychologue, dentiste, physiothérapeute), du répit pour les proches aidantes et pour les familles, une offre alimentaire accessible, des services de garde publics, une éducation réellement gratuite pour les enfants, des programmes de formations accessibles pour les adultes, du transport collectif sur l'ensemble du territoire⁷. Considérant que les femmes sont de plus grandes utilisatrices de soins médicaux que les hommes⁸ et qu'une plus grande part des responsabilités familiales leur revient⁹, l'accès à ces services a un impact majeur dans leurs vies. Des services essentiels accessibles et gratuits constituent donc un des fondements de l'autonomie économique et de l'inclusion sociale des femmes.

Des services pour toutes les femmes

Des services universels et « grands publics » ne sont pas nécessairement accessibles à toutes les femmes, que ce soit pour une question de langue, de culture, d'âge, de condition physique, etc. Dans une perspective d'intersectionnalité^{ii 10}, il importe de tenir compte des besoins pluriels des femmes et des risques de discrimination inhérents à des services en apparence neutres. On peut penser à l'importance de services pour les femmes immigrantes, notamment dans l'agglomération de Québec

où la concentration des personnes immigrantes est plus marquée. D'ailleurs, en 2016, 1065 femmes ne connaissaient ni l'anglais ni le français¹¹. Si les hommes émigrent plus souvent pour un emploi, les femmes sont plus nombreuses parmi les demandeuses secondaires et les immigrantes parrainées par leur famille¹². Ces différences de statut supposent des défis distincts pour les femmes quant à l'autonomie, à l'apprentissage du français, au revenu et à l'intégration socioprofessionnelle.



DU TRANSPORT POUR LES FEMMES EN SITUATION DE PAUVRETÉ

Le transport collectif contribue grandement à l'autonomie économique des femmes. Il est démontré que la mobilité est un facteur important de pauvreté et d'exclusion sociale¹³. Elle détermine l'accès au logement, à l'emploi et à l'éducation, à un réseau social et aux services. Un déficit de mobilité a des conséquences importantes sur la santé, la qualité de vie et la conciliation famille-travail-études¹⁴. Ainsi, il importe d'agir sur les facteurs qui engendrent et qui maintiennent la pauvreté, en prenant en compte les différentes réalités des femmes.

ii. L'intersectionnalité est une approche intégrée des rapports sociaux (genre, appartenance ethnoculturelle, statut socioéconomique, limitations, etc.) qui va au-delà de la simple reconnaissance de la multiplicité des systèmes d'oppression et qui postule leur interaction dans la production et la reproduction des inégalités sociales (Bilge, 2009). En terme concret, un service peut répondre aux besoins de la majorité des femmes tout en étant une forme d'oppression pour une catégorie de ces femmes située à l'intersection de rapports sociaux définis (ex. 1. les femmes racisées et l'intervention en violence conjugale, voir Crenshaw, 1991; ex. 2. Les personnes trans et les toilettes publiques genrées).



DES LOGEMENTS SOCIAUX ET COMMUNAUTAIRES QUI RÉPONDENT AUX BESOINS DES FEMMES

Le logement est un droit et un facteur constituant de la sécurité économique et de la santé des femmes. Plus qu'un simple toit, le logement constitue un milieu de vie au cœur des conditions d'existence des femmes. On assiste à une pénurie de logements abordables, salubres, sécuritaires, de qualité, à proximité des services et du transport, et surtout adaptés aux besoins des femmes — notamment des femmes seules, des femmes à mobilité réduite, des aînées et des cheffes de famille¹⁵.

Dans l'ensemble de la Capitale-Nationale, 30,6% des ménages locataires consacrent 30% ou plus de leur revenu aux frais de logement¹⁶. Cette situation est particulièrement marquante pour les femmes, qui sont majoritaires à être le principal soutien financier des ménages locataires¹⁷.

Un difficile accès au logement subventionné

Beaucoup de femmes n'ont d'autre choix que de se tourner vers le logement privé, faute de logements sociaux en nombre suffisant. Dans la région, la grande majorité des familles locataires vivent en logement privé (89,1%)¹⁸, parmi lesquelles 1 922 ménages sont en attente d'un logement subventionné avec un délai d'attente moyen de 14,5 mois¹⁹. Les femmes constituent 57% de cette liste dont 78% sont des femmes seules²⁰.

Il est reconnu que les logements sociaux et communautaires, par la participation des locataires, constituent un levier vers la participation sociale, développent des capacités et des compétences²¹, en plus de diminuer les coûts associés au logement. L'accès qu'ils offrent au transport public et aux services, ainsi que leur positionnement au sein des villes et municipalités doivent être considérés et structurés dans l'optique de la mixité et de l'inclusion sociales²².

Un logement pour toutes les femmes, sans discrimination

Les familles monoparentales prestataires d'aide sociale reçoivent en moyenne 624,56 \$ par mois²³ plus des allocations familiales pour couvrir les besoins du parent et des enfants. Compte tenu du coût mensuel moyen d'un logement de deux chambres à Québec (828 \$²⁴), il est généralement impossible pour ces familles de se loger convenablement. En effet, cette situation est très loin d'un budget équilibré, où 30% et moins des dépenses sont

affectées au logement. Ces femmes sont contraintes de réduire les dépenses associées à d'autres besoins tout aussi essentiels.

En plus de l'aspect financier, l'accès à un logement peut être freiné par de multiples discriminations²⁵, notamment envers les femmes issues de l'immigration, les femmes avec enfants, les femmes en situation de précarité et celles qui tentent de sortir d'une situation d'itinérance ou de dépendance. Les formulaires de location, qui demandent des renseignements personnels sur les locataires (numéro d'assurance sociale, âge, revenu, emploi, etc.), ainsi que les enquêtes de crédit, sont monnaie courante et ouvrent la porte à une sélection discriminatoire des locataires puisqu'aucune réglementation n'encadre le processus de location²⁶.

Des habitations accessibles et salubres en région rurale

En zone rurale, si le coût des loyers et des propriétés est généralement moindre qu'en zone urbaine, la difficulté à trouver un emploi de qualité à proximité du domicile, ainsi que le coût lié aux déplacements mettent une pression de plus sur les ménages. Des propriétaires à faible revenu manquent de ressources pour vivre dans une habitation adéquate et salubre²⁷.

Un logement sécuritaire pour les femmes

Les femmes ont besoin d'un logement stable et sécuritaire sans quoi elles peuvent être exposées à des situations nuisibles ou dangereuses afin d'éviter de se retrouver à la rue²⁸. Par exemple, des femmes locataires n'osent pas demander des réparations ou des améliorations par peur de représailles (hausse de loyer, évincement ou harcèlement)²⁹.

Les femmes victimes de violence conjugale et celles vivant des situations à risque comme l'itinérance ou la prostitution ont aussi besoin d'accompagnement pour sortir de ces situations dangereuses et accéder à de meilleures conditions de vie. Les maisons d'hébergement et de seconde étape en violence conjugale, ainsi que les hébergements transitoires, constituent des ressources essentielles pour ces femmes. Chaque année, dans l'ensemble du Québec, près de 10 000 femmes sont refusées par les maisons d'hébergement par manque de places³⁰. Le problème est de plus en plus urgent dans la région : entre 2013 et 2017, le taux de refus par manque de place a bondi de 77%³¹. Les besoins sont croissants et les ressources, tant matérielles (espaces pour accueillir les femmes) qu'humaines (personnel pour les accompagner) sont insuffisantes.

DES ORGANISMES MANQUANT DE RESSOURCES

Les organismes communautaires font les frais de la pauvreté des femmes. Ils doivent pallier le manque de moyens de leurs membres ou de leur clientèle, notamment en assumant des frais de transport ou de repas pour faciliter la participation et l'accès à leurs services. Aussi, beaucoup de temps doit être consacré à combler les besoins de base des femmes plutôt que d'investir dans leur processus de reconstruction, leur rétablissement et leur inclusion sociale³². De plus, le sous-financement des organismes communautaires autonomesⁱⁱⁱ contribue à fragiliser leur capacité d'intervention auprès des femmes. C'est ainsi que les organismes communautaires autonomes se trouvent détournés de leur mission.

DES PRÉJUGÉS À COMBATTRE

La condition sociale (être en situation de pauvreté, notamment en tant que prestataire de l'aide sociale) constitue un des principaux facteurs de discrimination et le motif le plus associé à la méfiance ou à l'intolérance³³. Il est d'ailleurs reconnu que les politiques sociales peuvent encourager ou renforcer les préjugés³⁴.

C'est toute la société qui souffre des préjugés, car ceux-ci nuisent à la cohésion sociale, maintiennent les inégalités et constituent un obstacle majeur à la justice sociale et à la lutte à la pauvreté. Du point de vue individuel, les préjugés ont de graves effets sur les personnes qui en sont la cible, allant de problèmes de santé physique et mentale, à une faible estime de soi, en passant par la honte et l'autostigmatisation³⁵. De plus, ils réduisent l'accès aux services, puisque certaines femmes refusent d'aller chercher de l'aide à cause de la stigmatisation, ce qui contribue au cycle d'appauvrissement³⁶.



UN REVENU SUFFISANT ET DES POLITIQUES SOCIALES ÉQUITABLES

Le plein emploi des femmes dans la Capitale-Nationale, du mythe à la réalité

Le plein emploi sous-entend l'abondance d'emplois de qualité. Pourtant, dans la région, 59,1 % des femmes sont en emploi, alors que c'est le cas de 65,2 % des hommes³⁷. Parmi elles, 53 % travaillent à temps partiel, contre 49 % des hommes³⁸. Les femmes demeurent minoritaires dans toutes les tranches de revenu supérieur à 50 000 \$³⁹. Au Québec, elles sont surreprésentées (58 %) au sein des emplois au salaire minimum⁴⁰. Toutes ces réalités fragilisent la sécurité économique des femmes.

Des femmes prises dans les mailles du filet social... insuffisant

Les femmes assument encore davantage les tâches domestiques et familiales ainsi que le rôle de proche aidante⁴¹. Ces rôles contribuent à ce que plusieurs femmes occupent des emplois à temps partiel — elles ne bénéficient donc pas des protections et des avantages sociaux conçus sur le modèle du travail à temps plein.

De plus, plusieurs femmes éloignées ou exclues du marché du travail passent entre les mailles du filet social, notamment à cause de mesures qui se fondent sur l'emploi (la Régie des rentes du Québec, l'assurance-emploi, le Régime québécois d'assurance parentale). Les critères d'admissibilité de certaines politiques sociales constituent une discrimination systémique^{iv}⁴² en privant des femmes du soutien de l'État ou en les plaçant en situation de précarité.

Les femmes qui ont recours à l'assistance sociale doivent subvenir à leurs besoins avec des moyens insuffisants pour préserver leur dignité. En 2018, pour la ville de Québec, le déficit annuel entre les revenus de personnes prestataires de l'aide sociale et la Mesure du panier de consommation (MPC) est de 8 264 \$ pour une personne seule et de 3 383 \$ pour une personne monoparentale vivant avec un enfant⁴³. De surcroît, la MPC étant constituée pour mesurer la couverture des besoins de base, elle représente un minimum vital ; elle ne constitue pas un indicateur suffisant pour marquer une réelle sortie de la pauvreté.

iii. Les 4000 organismes d'action communautaire autonome, réunis dans leur campagne Engagez-vous pour le communautaire réclament 475 millions \$ de plus par an pour retrouver leur capacité d'agir et assumer pleinement leur mission.

iv. La discrimination systémique peut être définie comme : « la somme d'effets d'exclusion disproportionnés qui résultent de l'effet conjugué d'attitudes empreintes de préjugés et de stéréotypes, souvent inconscients, et de politiques et pratiques généralement adoptées sans tenir compte des caractéristiques des membres de groupes visés par l'interdiction de la discrimination ». Commission scolaire régionale de Chambly c. Bergevin. (1994).



PORTRAITS DE FEMMES

Détournement des pensions alimentaires

En considérant la pension alimentaire comme un revenu, les femmes prestataires de l'assistance sociale, de l'aide juridique, de l'allocation logement et de l'aide financière aux études sont privées de services et de ressources financières vitales pour subvenir aux besoins de leur famille.

Discrimination envers les femmes enceintes

Les femmes qui ont perdu leur emploi en cours de congé de maternité ne peuvent pas avoir recours à l'assurance-emploi après leur congé.

Les femmes sans statut enceintes au Québec vivent de l'anxiété, de la peur et de l'isolement. Craignant d'être déportées et devant assumer elles-mêmes les coûts des soins périnataux, elles recourent peu aux services et aux soins médicaux⁴⁴.

Impacts de la proche aidance

Les proches aidantes s'appauvrissent et leur santé est affectée par l'épuisement, l'anxiété ou la surmédicalisation⁴⁵. Les risques de décès des proches aidant-e-s avant l'aidé-e, augmentent de 63% dans les trois premières années lorsque la personne proche aidante est elle-même âgée et en mauvaise santé⁴⁶.

Contrôle social des prestataires d'aide de dernier recours

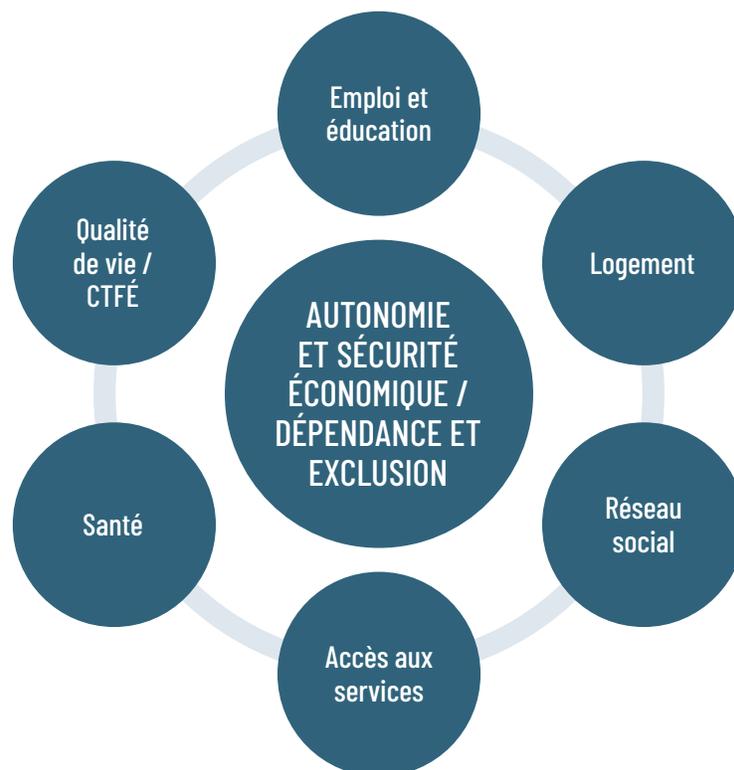
Le fait que les prestations d'aide sociale ne soient pas individualisées prive les femmes de ressources financières et leur impose une double contrainte : soit voir leurs prestations réduites ou coupées en habitant avec leur partenaire, soit préserver leurs ressources financières, mais se priver de la cohabitation avec leur partenaire. Des femmes ne reçoivent pas de prestations parce que le conjoint ou la conjointe a des revenus trop importants aux yeux de l'État, avec le risque accru de contrôle que cela implique.

LE TRANSPORT



Le transport constitue un aspect structurant de la vie des femmes : il influence le choix du logement, l'accès à un emploi de qualité, le maintien en emploi, l'accès à l'alimentation, la proximité des services, dont l'école et la garderie, et l'accès au réseau social. Il est donc un facteur important de conciliation famille-travail-études, de santé globale, d'autonomie économique, de participation sociale et de qualité de vie générale des femmes.

De la même façon, tous ces éléments influencent à leur tour la mobilité d'une personne. Par exemple, le manque de ressources financières peut justifier le choix d'un logement éloigné des services et du travail. C'est alors que la qualité, l'accessibilité et la rapidité du transport vont contribuer positivement ou négativement à la vie des femmes.



L'aménagement du territoire et l'accessibilité au transport permettent d'améliorer la qualité de vie, la santé et la sécurité économique des femmes lorsque ceux-ci sont développés en tenant compte des facteurs qui favorisent leur mobilité.

COMMENT LES FEMMES SE DÉPLACENT-ELLES DANS LA CAPITALE-NATIONALE?

- La nécessité de détenir une voiture dans les zones rurales entraîne des coûts de déplacement deux fois plus élevés⁴⁷.
- Les femmes qui travaillent – tout comme les hommes – utilisent très majoritairement la voiture (77,6 %) ⁴⁸, et ce, même en zone urbaine.
- Les femmes sont plus nombreuses que les hommes dans le transport en commun (13,4 % contre 9,4 %) ⁴⁹. Elles forment 58 % des utilisateurs et utilisatrices du RTC ⁵⁰.
- Les femmes sont deux fois moins nombreuses à vélo (0,8 % contre 1,9 %) ⁵¹.
- Les femmes sont plus nombreuses à avoir un déficit de mobilité, en particulier les mères monoparentales, les femmes seules ou en situation de pauvreté ⁵².

Déficit de mobilité

« Les nombreuses recherches sur les différences liées au sexe dans la mobilité ont démontré, entre autres, que les femmes sont moins mobiles que les hommes, et qu'en raison d'un accès moindre à l'automobile du ménage, elles sont de plus grandes utilisatrices des modes de transport collectif ⁵³. »

Or, le temps de déplacement en transport en commun est plus long ⁵⁴, ce qui affecte l'emploi des femmes ⁵⁵, la conciliation famille-travail-études et la santé ⁵⁶.

- La conciliation famille-travail-études est étroitement liée à la mobilité des femmes : elles ont plus tendance à travailler près de leur lieu de résidence et à se déplacer entre les heures d'ouverture des écoles et des garderies ⁵⁷. Pour la plupart des parents, les garderies ne sont pas à distance de marche ⁵⁸.
- Les femmes âgées ont plus souvent besoin d'accompagnement dans leurs déplacements que les hommes (33,8 % des femmes au Québec 13,1 % hommes) ⁵⁹. Plusieurs d'entre elles, socialisées à l'usage de la voiture, vont perdre leur permis dans les prochaines années et risquent de souffrir d'isolement ⁶⁰.



LA MOBILITÉ EST UN DROIT

La mobilité est la capacité d'une personne de se déplacer selon ses besoins. Elle comprend le transport et l'aménagement du territoire. « **Il s'agit en fait d'un droit qui détermine la réalisation d'autres droits tout aussi fondamentaux, ce qui illustre son importance particulière dans la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale** ⁶¹. »

La mobilité réduite

La mobilité réduite réfère au déplacement des femmes âgées, en perte d'autonomie, handicapées sur le plan moteur, intellectuel ou sensoriel, temporairement blessées, enceintes ou se déplaçant avec une poussette ou un chargement (chariot d'épicerie) ou encore accompagnant une personne aidée ou un enfant ⁶². Il n'existe actuellement aucune norme unifiée au Québec ⁶³. L'aménagement du territoire compte donc plusieurs obstacles pour les personnes à mobilité réduite, tandis que le transport adapté accuse d'importantes lacunes, tant sur le plan de la qualité ⁶⁴ que sur le plan de l'offre ⁶⁵.

PRINCIPAUX BESOINS DES FEMMES EN MATIÈRE DE TRANSPORT

À la lumière des différentes données et études sur la mobilité des femmes, de même qu'après consultation de nos groupes membres, les principaux besoins des femmes en matière de transport dans la Capitale-Nationale sont les suivants : autonomie pour les personnes n'ayant pas accès à un véhicule privé; accompagnement pour un déplacement; accès à l'information; facilitation du transport avec de jeunes enfants; transport adapté; proximité des services, du logement, du travail, des études ou des autres occupations; accessibilité financière; aménagements et transports accessibles aux personnes à mobilité réduite; sécurité et sentiment de sécurité. Dans le cadre de cet état des lieux, trois de ces besoins seront examinés plus en profondeur parce qu'ils touchent particulièrement les femmes.

Du transport accessible

Le coût du transport en commun est un frein majeur à la mobilité des femmes les plus pauvres, alors même que leur déficit de mobilité est une des causes de leur maintien dans la pauvreté⁶⁶.

Depuis 2010, si l'augmentation du coût des titres de transport du RTC (+29%) et des laissez-passer mensuels (+21 %) a suivi l'augmentation du salaire minimum (26%), les prestations d'aide sociale ont augmenté de seulement 12 % pour la même période. Le laissez-passer mensuel du RTC (88,50 \$) représente alors 14 % du revenu total mensuel (633 \$ en 2018). De plus, il faut ajouter le coût du laissez-passer pour les enfants de 6 ans et plus.

Coût du transport pour les femmes assistées sociales

Proportionnellement, c'est comme si une personne gagnant le revenu médian dans la Capitale-Nationale (32 394 \$ après impôts) payait 378 \$ pour son laissez-passer mensuel d'autobus!

Le transport collectif est insuffisant, surtout en zone rurale. En ville, le transport est limité la nuit, les fins de semaine et les jours fériés. En zone rurale, le transport n'est pas toujours disponible au moment voulu, les attentes et retards sont fréquents, plusieurs municipalités et rangs ne sont pas desservis, ce qui accentue le déficit de mobilité de certains groupes de femmes.

Des aménagements et des transports inclusifs

Plusieurs situations d'exclusion persistent dans la région :

- **Des quartiers et municipalités défavorisés mal desservis en transport collectif et en services de proximité.** Leur population se trouve isolée, ce qui contribue à leur exclusion et à leur pauvreté tout en ayant des effets néfastes sur leur santé⁶⁷;
- **L'absence de mixité sociale dans les plans de mobilité.** Certaines MRC ont développé un système de transport pour les personnes n'ayant pas accès à un véhicule privé; d'autres se sont concentrées sur un transport en commun visant à faciliter les déplacements domicile-travail ou domicile-études des personnes ayant déjà accès à une voiture pour leurs autres déplacements essentiels (épicerie, rendez-vous de santé, sociabilité). La plupart ont développé le transport adapté en parallèle. Les services ne sont pas structurés dans une perspective d'accès universel et cela limite de manière importante la mobilité des femmes en situation de vulnérabilité et de celles qui n'ont pas accès à un véhicule privé;
- **La qualité variable du transport adapté.** Non disponible dans certaines municipalités et mal arrimé entre les MRC ainsi que pour le Québec métropolitain (rive-nord et rive-sud), la lourdeur administrative, le manque de respect des horaires et des besoins des usagères de même que le manque de flexibilité réduisent considérablement la mobilité des personnes ayant des limitations⁶⁸. De plus, les personnes vivant avec certains troubles de santé mentale (syndrome de stress post-traumatique, agoraphobie, trouble d'anxiété généralisée) peinent à obtenir le service, alors qu'elles ne sont pas aptes à utiliser le transport régulier^v;

v. Le Ministère du Transport du Québec (MTO) établit les critères d'accès au transport adapté dont l'un est « l'incapacité de maîtriser des situations ou des comportements pouvant être préjudiciables à sa propre sécurité ou à celle des autres » (MTO, Politique d'admissibilité au transport adapté) qui devrait s'appliquer dans les cas d'agoraphobie, d'anxiété ou de syndrome de stress post-traumatique. Pourtant, des groupes membres du RGF-CN ont rapporté plusieurs situations de femmes inadmissibles au transport adapté (RGF-CN, 2018).

- **Le transport en commun actuel ne répond pas aux besoins de toutes les femmes.** La ville de Québec est aménagée selon le modèle du déplacement automobile⁶⁹. Pour ces raisons, « c'est le plus souvent l'automobile qui permet aux femmes d'améliorer leur mobilité⁷⁰ ». Dans certains cas, les réalités des femmes sont difficiles à concilier avec le transport collectif : femmes ayant des horaires atypiques (12,5%)⁷¹, se déplaçant avec des enfants en bas âge ou avec des charges importantes comme des sacs d'épicerie, ou vivant avec certaines limitations mentales (syndrome de stress post-traumatique, agoraphobie, trouble d'anxiété généralisée), etc.;
- **Des horaires et des aménagements qui ne tiennent pas compte la conciliation famille-travail-études.** Surtout dans les zones rurales et périurbaines, les services d'autobus du matin terminent parfois avant l'ouverture des services de garde en milieu scolaire et des garderies, alors que d'autres nécessitent que le parent fournisse un siège d'auto (ce qui implique de le transporter avec lui jusqu'à son retour). En général, le transport en commun n'est pas adapté aux déplacements multiples. Par exemple, le parent en situation de pauvreté qui achète des titres de transport limités doit payer à nouveau un billet d'autobus s'il s'arrête à la garderie avant de reprendre son chemin avec le même autobus. De plus, la desserte manque de connectivité pour ce type de déplacement (domicile-garderie-travail-épicerie-retour). Enfin, entrer avec une poussette dans les autobus lors des heures de pointe engendre souvent le mécontentement ou un manque de courtoisie des usagers et des usagères;
- **L'accès à l'information, en particulier pour les femmes âgées.** La disparition des moyens traditionnels d'information (dépliants contenant les trajets, horaires et tarifs, affichage dans les arrêts d'autobus, diminution du service à la clientèle par téléphone, etc.) au profit des technologies de l'information affecte en particulier les femmes âgées et les femmes en situation de pauvreté qui utilisent moins internet et les téléphones intelligents^{vi}.

Sécurité et sentiments de sécurité : des notions essentielles de la mobilité des femmes

La sécurité couvre trois aspects : la sécurité routière à proprement parler (les accidents de la route); la sécurité face à l'intégrité des femmes (les agressions sexuelles, notamment) et le sentiment de sécurité, généralement associé au transport actif ou en commun dans l'espace public, le soir ou la nuit.

La sécurité et le sentiment de sécurité sont mis à rude épreuve dans les déplacements : trottoirs enneigés ou glacés, partage de la route difficile avec les automobilistes, stress et congestion associés aux heures de pointe, risques d'agression, terminus d'autobus éloignés ou fréquentés par des individus intimidants, pistes cyclables éloignées et sombres. Après la tombée de la nuit, le sentiment de sécurité des femmes diminue à tel point que plusieurs modifient leur trajet ou s'empêchent de sortir. L'achalandage réduit, la tolérance face aux comportements sexistes dans l'espace public (insultes sexistes, interpellation des femmes, gestes à caractère sexuel, etc.), les attitudes intimidantes des hommes lorsqu'ils sont en groupe, de même que les risques d'agression sexuelle expliquent ce sentiment de peur généralisé⁷².

LES CHANTIERS EN COURS : UN RENDEZ-VOUS MANQUÉ

Plusieurs chantiers sont en cours relativement au transport dans la région. Malheureusement, aucune des consultations récentes au sujet de l'aménagement du territoire et du développement des transports n'a intégré une analyse différenciée selon les sexes (ADS)⁷³. De plus, les études sur la mobilité de la population présentent parfois des biais sexistes : absence de prise en compte de la conciliation famille-travail-études^{vii} 74, orientation dans le sens des déplacements linéaires domicile-travail et omission des autres motifs de déplacement. Il est ainsi fort probable que leurs constats et recommandations ne correspondent pas aux besoins des femmes.

vi. Parmi les usagères et usagers du programme TanGo offert par Accès transports viables, un programme d'accompagnement dans les transports en commun s'adressant aux personnes de 60 ans et plus dont la très grande majorité sont des femmes, seulement 10 à 20 % utilisent internet. Données recueillies par Accès transports viables.

vii. Par exemple, Statistique Canada ne prend pas en compte le temps passé à déposer un enfant à la garderie ou à l'école dans la durée du déplacement quotidien (Statistique Canada, 2016d).

CONCLUSION

L'analyse différenciée selon les sexes de la pauvreté et du transport dans la Capitale-Nationale a permis de démontrer que plusieurs inégalités persistent entre les femmes et les hommes, malgré le contexte économique favorable dans la région. Ceci amène le RGF-CN à conclure, d'une part, que les mesures de lutte à la pauvreté orientées vers l'emploi ne suffisent pas pour garantir l'autonomie économique des femmes. Celle-ci dépend également de l'accès au logement et aux services essentiels; de l'inclusion sociale par la lutte contre les préjugés; de l'accès à un revenu suffisant et à des protections sociales en adéquation avec les rôles sociaux assignés aux femmes.

D'autre part, le RGF-CN constate que la mobilité est un des leviers pouvant améliorer cette autonomie, mais que les réalités des femmes n'ont pas été suffisamment prises en compte dans le développement des transports, que ce soit la pauvreté, la mobilité réduite, la conciliation famille-travail-études ou le rapport des femmes à l'espace public et le sentiment de sécurité dans leurs déplacements. Afin d'assurer une meilleure prise en compte des besoins des femmes en matière de pauvreté et de transport dans la région, le RGF-CN présente des recommandations à la page suivante. Ces dernières seront présentées aux acteurs et actrices de la lutte à la pauvreté et de la mobilité des femmes dans la Capitale-Nationale. Le RGF-CN invite toutes les organisations et les personnes concernées à passer à l'action pour améliorer les conditions de vie des femmes de la région.

RECOMMANDATIONS



- 1 Intégrer, à chacune des étapes d'élaboration, de mise en œuvre, de suivi et d'évaluation, l'analyse différenciée selon les sexes (ADS) afin de s'assurer que les actions mises de l'avant répondent aux besoins et aux différentes réalités des femmes de la Capitale-Nationale.

ACCÈS AUX SERVICES

- 2 Favoriser l'offre de services universels et gratuits, notamment en matière de santé physique et mentale, de soutien à la famille, de proche aide et d'éducation.
- 3 Mettre en place des moyens pour faire connaître les services, programmes, formations et ressources existantes qui répondent aux besoins des femmes.
- 4 Favoriser des projets, programmes et mesures qui répondent aux besoins des femmes et qui auront un effet à long terme sur la diminution de la pauvreté de celles-ci.

LOGEMENT

- 5 Augmenter l'offre de logements sociaux et communautaires et cibler les besoins des femmes.
- 6 Lutter contre la discrimination fondée sur le genre, l'origine, le statut socioéconomique et le statut familial dans le marché locatif privé par des mesures de sensibilisation et par un encadrement juridique du processus de location en logement privé.
- 7 Développer des politiques d'habitation dans les villes et municipalités de la région, en y incluant :
 - une réglementation en matière de salubrité et d'entretien;
 - une politique d'inclusion obligatoire de logements sociaux et communautaires dans les développements immobiliers.
- 8 Favoriser l'accès aux mesures de soutien aux propriétaires à faible revenu, entre autres dans les zones rurales de la région, afin de garantir la salubrité et la qualité de leur habitation.

SOUTIEN AUX ORGANISMES

- 9 Augmenter les ressources financières, humaines et matérielles en hébergement de première et de deuxième étape en violence conjugale, et en hébergement de transition pour répondre aux besoins croissants des femmes dans la région.
- 10 Soutenir financièrement les initiatives des organismes communautaires, afin qu'ils puissent continuer à défendre les droits des femmes, à briser leur isolement et à améliorer leurs conditions de vie.

LUTTE AUX PRÉJUGÉS

- 11** Appuyer les initiatives favorisant la lutte aux préjugés envers les femmes en situation de pauvreté ou d'exclusion.

REVENU

- 12** Améliorer les conditions d'emploi et de revenu des femmes dans la région en soutenant des changements à l'échelle nationale :
- a. l'augmentation du salaire minimum à 15 \$;
 - b. un régime d'assurance-emploi universel et équitable pour les femmes;
 - c. une assistance sociale équitable pour les femmes, notamment par la hausse des prestations, l'augmentation des gains de travail permis, l'individualisation des prestations, l'abolition des catégories d'aide sociale et des pénalisations liées à la vie maritale et à l'entraide;
 - d. la fin du détournement des pensions alimentaires dans les programmes d'assistance sociale, d'aide juridique, d'allocation logement et d'aide financière aux études.

TRANSPORT

MOBILITÉ

- 13** Concevoir la mobilité comme un droit : intégrer les aspects sociaux dans les plans de mobilité et favoriser l'implication de tous les acteurs et actrices publics et privés concernés par le transport.
- 14** Répondre aux principaux besoins des femmes en matière de transport : autonomie pour les personnes n'ayant pas accès à un véhicule privé ; accompagnement pour un déplacement; accès à l'information; facilitation du transport avec de jeunes enfants; transport adapté; proximité des services, du logement, du travail, des études ou des autres occupations; accessibilité financière; aménagements et transports accessibles aux personnes à mobilité réduite; sécurité et sentiment de sécurité.
- 15** Planifier le soutien et l'accompagnement des femmes pour favoriser leur mobilité, en particulier celles qui vivent hors des centres urbains, les femmes âgées, les femmes ayant des limitations et les nouvelles arrivantes.

ACCESSIBILITÉ

- 16** Favoriser des transports inclusifs, intégrés et universellement accessibles.
- 17** Mettre en place une tarification sociale dans les transports en commun pour les personnes en situation de pauvreté ainsi que la gratuité pour les enfants de tout âge.
- 18** Assurer une desserte équitable dans tous les quartiers et municipalités de la Capitale-Nationale, en particulier les quartiers et municipalités défavorisés, tant en transport régulier qu'en transport adapté.
- 19** Augmenter l'accessibilité aux modes de transport alternatifs et soutenir l'accès à un véhicule privé et au permis de conduire pour les personnes dont les réalités sont irréconciliables avec le transport collectif. Reconnaître les limitations reliées à la santé mentale (syndrome de stress post-traumatique, agoraphobie, trouble d'anxiété généralisée) dans l'accès au transport adapté.

SÉCURITÉ

- 20** Prévoir et agir sur le sentiment de sécurité des femmes dans les plans de mobilité et d'aménagement, tant dans les rues que dans les arrêts d'autobus, les parcs, le transport en commun et les transports alternatifs publics et privés.

BIBLIOGRAPHIE

1. Boutin, Marc. (2014). *Compte-rendu de la présentation : Aménagement urbain et transport en commun à Québec*, cité dans Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert (CAPMO). (2016). Carrefour d'animation et de participation à un monde ouvert (CAPMO). (2016). *Enquête conscientisante sur l'accessibilité sociale du transport en commun sur le territoire du Réseau de transport de la Capitale*. Québec. Québec, 126 p.
2. Institut de la statistique du Québec (ISQ). (2018). *Panorama des régions. Édition 2018*. Gouvernement du Québec.
3. Statistiques Canada. (2016a). *Profil de recensement*. Gouvernement du Canada. Données compilées pour la Capitale-Nationale et ses MRC.
4. Idem.
5. Idem.
6. Chaire Claire-Bonenfant — Femmes, Savoirs et Sociétés et Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale. (2017). *Se mobiliser pour la santé des femmes dans la Capitale-Nationale!* Québec, Université Laval, 54 p.
7. Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (RGF-CN). (2018). Consultation sur les femmes et le transport menée auprès des membres le 23 octobre 2018 à Québec.
8. Conseil du statut de la femme (CSF). (2013). *Avis Femmes et santé : plaider pour un accès ouvert à la première ligne médicale*. 46 p.
9. Conseil du statut de la femme (CSF). (2018). *Portrait des Québécoises*. 52 p.
10. Bilge, Sirma. (2009). « Théorisation féministe de l'intersectionnalité », dans Diogène, 2009, vol. 1 no 225, p. 70 à 88. Voir aussi Crenshaw, Kimberlé Williams. (1991). « Cartographie des marges : intersectionnalité, politiques de l'identité et violences contre les femmes de couleur », dans *Cahier du genre*, 2005, vol. 2 no 39, p. 51-82.
11. Statistiques Canada. (2016a). *Op. cit.*
12. Statistiques Canada. (2016b). Produits de données, Recensement de 2016. *Immigration et citoyenneté*.
13. Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale (CIUSSS CN). (2017). *Mémoire sur la mobilité durable*, Québec, 41 p.
14. RGF-CN. (2018). *Op. cit.*
15. RGF-CN. (2018). *Op. cit.*
16. Statistiques Canada. (2016c). Produits de données, Recensement de 2016. *Logement*.
17. Société canadienne d'hypothèques et de logements (SCHL). (2011). *Profil statistique du Québec et ses régions*, Capitale-Nationale, tableau 03-12.
18. Statistiques Canada. (2016a). *Op. cit.*
19. Société d'habitation du Québec (SHQ). (2018). Demande de statistiques.
20. Idem.
21. Centre de recherche sociale appliquée (CRSA) et Torres, Sandy. (2016). *Le logement social et communautaire dans la dynamique territoriale : retombées socioéconomiques des projets d'habitation AccèsLogis au Québec*, Rapport de recherche, 159 p.
22. Idem.
23. Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale (MTESS). (2018). *Rapport statistique sur la clientèle des programmes d'assistance sociale, Octobre 2018*.
24. Société canadienne d'hypothèques et de logements (SCHL). (2017). *Rapport sur le marché locatif*, automne 2017, cité dans « Coût du logement », site du Ministère Immigration, Diversité et Inclusion.
25. Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU). (2015). *Femmes, logement et pauvreté*, 11 p.
26. Bureau d'animation et d'information logement du Québec métropolitain (BAIL). (2018). « La discrimination », site du BAIL.
27. RGF-CN. (2018). *Op. cit.*
28. Regroupement pour l'aide aux itinérants et itinérantes de Québec (RAIIQ) et Regroupement des groupes de femmes de la Capitale-Nationale (RGF-CN). (2008). *La Spirale de l'itinérance au féminin : Pour une meilleure compréhension des conditions de vie des femmes en situation d'itinérance de la région de Québec*, Rapport de recherche qualitative, 101 p.
29. RGF-CN. (2018). *Op. cit.*
30. Fédération des maisons d'hébergement pour femmes. Donnée disponible en ligne.
31. Données statistiques fournies par la Fédération des maisons d'hébergement pour femmes, 2018.
32. RGF-CN. (2018). *Op. cit.*
33. Sondage réalisé entre avril et juin 2015 auprès de 1501 répondant-e-s par le Centre de recherche en droit public à la demande de la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse (CDPDJ), sur le site de la CDPDJ.
34. Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale (CIUSSS CN). (2017a). *Les préjugés à l'égard des personnes en situation de pauvreté et d'exclusion sociale : rapport de documentation*. Direction de la Santé publique, 65 p.

35. CIUSSS CN., (2017a). *Op. cit.* Et Centraide. (2011). *Un préjugé, c'est coller une étiquette. La lutte contre la pauvreté s'arrête là où commencent nos préjugés*. 4^e document de réflexion, Centraide Québec et Chaudière-Appalaches.
36. RGF-CN. (2018). *Op. cit.*
37. Statistiques Canada. (2016a). *Op. cit.*
38. Idem.
39. Idem.
40. Demers, Marc-André. (2015). *Plus de 450 000 Québécois et Québécoises sont rémunérés au salaire minimum... ou presque*. Institut de la Statistique du Québec (ISQ). Direction des statistiques du travail et de la rémunération.
41. Institut de la statistique du Québec (ISQ). (2018). « L'emploi du temps professionnel et domestique des personnes âgées de 15 ans et plus », *Coup d'œil sociodémographique*, no 62, mars.
42. Commission scolaire régionale de Chambly c. Bergevin, [1994] 2 R.C.S. 525, sur le site de la CDPDJ.
43. Hurteau, Philippe (2018). « Le revenu viable : indicateur de sortie de pauvreté en 2018, Des données pour différentes localités du Québec », dans *Note socioéconomique*. Institut de recherche et d'informations socio-économiques (IRIS), Avril 2018.
44. Ricard-Guay, Alexandra ; et al. (2014). « Chapitre 3. Mère et sans-papiers au Québec », *L'intégration des familles d'origine immigrante : Les enjeux sociosanitaires et scolaires*. Presses de l'Université de Montréal.
45. Chaire Claire-Bonenfant – Femmes, Savoirs et Sociétés et RGF-CN. (2017). *Op. cit.*
46. Association des proches aidants de la Capitale-Nationale. Donnée disponible en ligne.
47. Hatfield, Michael, Wendy Piper et Burton Gustajtis. (2010). *Premier rapport complet de la mesure du faible revenu fondée sur un panier de consommation. Rapport final*. Ressources humaines et Développement des compétences Canada et Statistiques Canada.
48. Statistiques Canada. (2016a). *Op. cit.*
49. Statistiques Canada. (2016a). *Op. cit.*
50. Léger Marketing. (2014). *Étude des clientèles actuelles et potentielles du RTC*. Printemps 2014. Cité dans « Entreprise » sur le site du RTC Québec.
51. Statistiques Canada. (2016a). *Op. cit.*
52. Institut de la statistique du Québec (ISQ). (2014). « Regard sur la mobilité québécoise », Juin 2014, vol. 8, no 3.
53. Vincens Marion, Marie-Hélène Vandersmissen et Marius Thériault, « Impacts de la restructuration du réseau d'autobus de la ville de Québec sur l'accessibilité aux emplois des femmes et sur leur mobilité professionnelle », *Cahiers de géographie du Québec*, Volume 51, Numéro 144, décembre, 2007, p. 419-446.
54. Statistiques Canada. (2010). *Se rendre au travail : Résultat de l'Enquête sociale générale de 2010*.
55. Idem.
56. Idem.
57. Statistiques Canada. (2016a). *Op. cit.*
58. Ministère de la Famille et des Aînés. (2012). *Distance parcourue entre le lieu de résidence et le lieu de garde, notamment en milieu défavorisé. Rapport de recherche*.
59. Institut de la statistique du Québec (ISQ). (2014). *Art. cit.*
60. Gouvernement du Québec. (2018). *Cadre d'intervention en transport collectif régional*.
61. Comité consultatif de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale. (2016). *La mobilité : un droit déterminant*, Bulletin no20, nov. 2016.
62. Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ). (2015). *Vers des parcours sans obstacles. Éléments à considérer pour favoriser l'accessibilité des espaces publics extérieurs*. Section 2.1. Gouvernement du Québec.
63. Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ). (2015). *Op. cit.*
64. RGF-CN. (2018). *Op. cit.*
65. Alliance des regroupements des usagers du transport adapté du Québec (ARUTAQ), cité dans L'Express. (10 avril 2017). « Indignation chez les usagers du transport adapté ».
66. CIUSSS CN. (2017). *Op. cit.*
67. Idem.
68. RGF-CN. (2018). *Op. cit.*
69. Boutin. (2014). *Op. cit.*
70. Coutras, 1997 ; Séguin et Bussière, 1997 ; Wyly, 1998 ; Hanson, 2004, cités dans Vincens Marion et al. *Op. cit.*
71. Statistiques Canada. (2016a). *Op. cit.*
72. RGF-CN. (2018). *Op. cit.*
73. Développement social intégré (DSI) Charlevoix, MRC Charlevoix et MRC Charlevoix-Est. (2018). *Étude de faisabilité technique et financière pour la mise en œuvre d'un plan de transition du transport collectif de Charlevoix* ; MRC de Portneuf. (2017). *Enquête origine-destination* ; Gouvernement du Québec. (2011). *Enquête Origine - Destination 2011, ville de Québec*.
74. Statistique Canada. (2016d). *Guide du questionnaire détaillé du Recensement de la population 2016*.



Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale
(Québec - Portneuf - Charlevoix)

ADS+

INTRODUCTION À L'ANALYSE DIFFÉRENCIÉE SELON LES SEXES DANS UNE PERSPECTIVE INTERSECTIONNELLE



L'ADS+ consiste à mettre des lunettes égalitaires pour voir la réalité complexe et éviter ou corriger la discrimination.

- ▶ Une méthode d'analyse rigoureuse pour atteindre l'égalité de fait
- ▶ Un outil d'efficience gouvernementale et municipale pour tous projets, politiques, programmes, activités, services et autres actions
- ▶ Un moyen pour lutter contre les inégalités et la discrimination
- ▶ Une façon de se poser les bonnes questions à toutes les étapes d'élaboration, de mise en œuvre et d'évaluation





QUI SOMMES-NOUS ?

Le Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (Québec - Portneuf - Charlevoix) est composé d'une quarantaine de groupes membres qui travaillent solidairement à la défense des droits et des intérêts des femmes ainsi qu'à l'amélioration de leurs conditions de vie. Depuis 1990, l'organisme porte les dossiers entourant la lutte contre la pauvreté et la violence, la santé des femmes et la place des femmes dans le développement local et régional.

À QUI S'ADRESSE L'ADS+ ?

Cet outil s'adresse à tous les acteurs et actrices des milieux local, régional et gouvernemental:

LE PERSONNEL DES MRC ET DES MUNICIPALITÉS

LES ÉLU·E·S MUNICIPAUX ET RÉGIONAUX ET LEURS REPRÉSENTANT·E·S

LE PERSONNEL DES ORGANISATIONS PARAGOUVERNEMENTALES

TOUTE PERSONNE QUI PARTICIPE AU DÉVELOPPEMENT D'UN PROJET, QU'ELLE SOIT CITOYENNE OU EXPERTE DU VÉCU

LES EMPLOYÉ·E·S DES ORGANISATIONS, ENTREPRISES ET ORGANISMES FINANCÉS PAR DES FONDS PUBLICS

QU'EST-CE QUE L'ADS+ ?

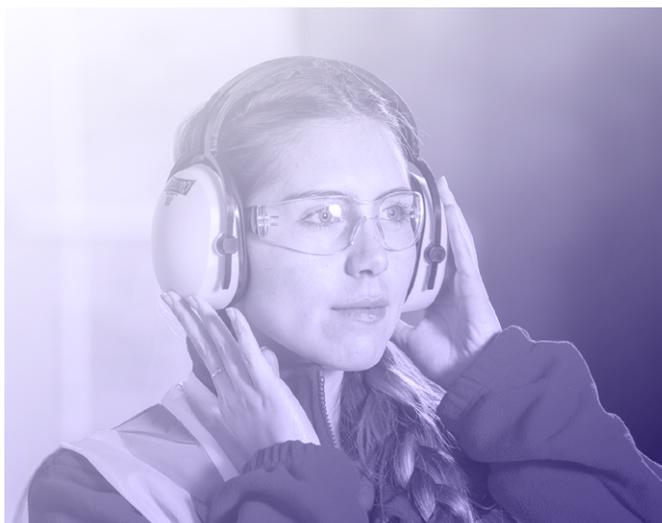
L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) consiste à :

- ▶ prévenir la reproduction ou la création d'inégalités entre les femmes et les hommes en discernant les effets que peut avoir un projet comme une loi, un règlement, une politique, une stratégie, un plan d'action, un programme, une mesure, un service ou toute décision ayant une incidence sur les citoyennes et les citoyens ;
- ▶ contrer la discrimination systémique qui peut se produire dans le cadre d'interventions d'apparence neutre ;
- ▶ prendre en compte l'intersectionnalité (c'est-à-dire les autres formes de discrimination telles que l'âge, la condition socio-économique, l'appartenance ethnoculturelle, la présence de limitations, l'orientation sexuelle, etc., et leurs effets conjoints) ;

Elle s'applique à toutes les étapes d'un projet, de la préparation à l'évaluation, en passant par la mise en œuvre.

Source: Cf. Gouvernement du Québec, Plan d'action pour l'égalité vers 2021 et Trajectoires de violence conjugale et recherche d'aide [TRAJETVI], L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle, 2018.

Note: L'ADS est une initiative du gouvernement du Québec. Le gouvernement du Canada a également mis sur pied une approche en égalité, l'Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+), qui lui est comparable.



QU'EST-CE QUE L'INTERSECTIONNALITÉ ?

Modèle d'analyse et approche pour penser les effets conjoints des différents systèmes d'oppression et pour voir comment ces intersections mettent en place des expériences particulières d'oppression et de privilège afin de développer des stratégies inclusives.

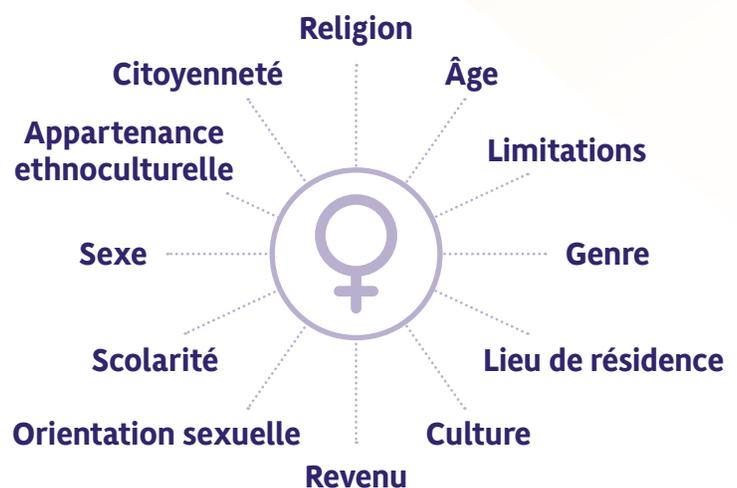
Source: Corbeil et Marchand, *L'approche intersectionnelle: origines, fondements théoriques et apport à l'intervention féministe. Défis et enjeux pour l'intervention auprès des femmes marginalisées*, 2006.

Au niveau de l'individu

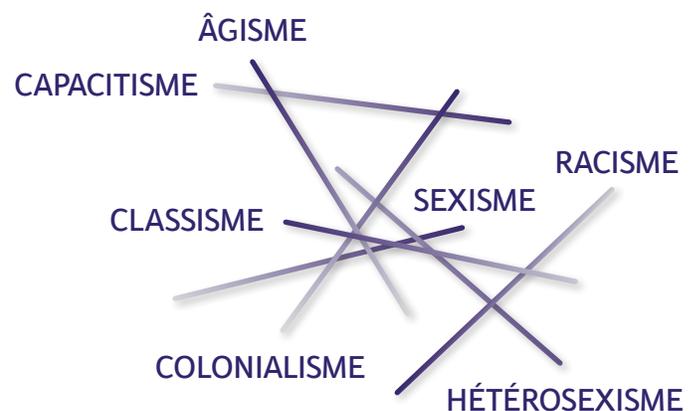
Le groupe « femmes » n'est pas homogène: il existe plusieurs réalités.

Au niveau social

Les personnes situées aux points d'intersection des rapports sociaux vivent des expériences particulières qui ne trouvent pas écho dans les services sociaux et les luttes sociales.



EFFETS CONJOINTS
EXPÉRIENCES PARTICULIÈRES
INTERSECTIONS PRIVILÈGES
OPPRESSIONS
STRATÉGIES INCLUSIVES



POURQUOI APPLIQUER L'ADS+ ?

- ✓ Atteindre l'égalité *de fait* entre les femmes et les hommes ainsi qu'entre toutes les femmes
- ✓ Éviter les biais sexistes dans la collecte de données, la production de connaissances, rapports, bilans
- ✓ Prévenir ou réduire les inégalités entre les femmes et les hommes touchés par un projet, une politique, un service
- ✓ Corriger les inégalités
- ✓ Assurer l'équité
- ✓ Cibler les actions pour obtenir de meilleurs résultats
- ✓ Faire du développement durable
- ✓ Éviter les effets indésirables d'une mesure en apparence neutre

QUAND UTILISER L'ADS+ ?



ADS+ EN TERMES SIMPLES

Se poser la question, à toutes les étapes :

« **Qu'en est-il pour les femmes ?** »

- ▶ Est-ce que leurs réalités et leurs besoins sont les mêmes que les hommes ? que les femmes des groupes X, Y, Z ?
- ▶ Est-ce que ces besoins ont été pris en compte ?
- ▶ Est-ce que cette solution répond à leurs besoins ?
- ▶ Est-ce que cette solution exclut ou limite leur participation (ex. à la vie sociale, au marché du travail, aux avantages, aux ressources) ? Ou est-ce que leur fardeau de contraintes est plus lourd ?

Et des questions intersectionnelles telles que :

- ▶ Qu'en est-il pour les femmes âgées ?
- ▶ Qu'en est-il pour les femmes immigrantes ?
- ▶ Qu'en est-il pour les femmes vivant avec des limitations ?
- ▶ Qu'en est-il pour les femmes * LGBTQ+ ?
- ▶ ETC.

COMMENT FAIRE UNE ADS+ ?

- 1** Diviser le projet en étapes et en activités
- 2** Se poser la question, à toutes les étapes : « **Qu'en est-il pour les femmes ?** » de même que les **sous-questions** et les questions **intersectionnelles**.
- 3** Tenir compte de nos réponses à ces questions, chercher des solutions inclusives et les intégrer à chaque étape du projet.



EXEMPLES DE QUESTIONS CONCRÈTES POUR CHAQUE ÉTAPE

Étapes du projet	Exemples de questions
1. Évaluation des besoins	<p>Que connaissons-nous des réalités propres à chaque genre?</p> <p>Quels sont nos préjugés inconscients?</p> <p>Quelle est la proportion de femmes et d'hommes visés par le projet?</p> <p>Les données utilisées sont-elles différenciées selon les sexes? ADS+?</p> <p>Y a-t-il des écarts statistiques? Et comment s'expliquent-ils?</p> <p>Est-ce que ce sont les mêmes réalités chez toutes les femmes (âgées, limitations, etc.)?</p> <p>S'il n'y a pas de données différenciées selon les sexes, comment irons-nous les chercher?</p> <p>Avons-nous consulté les personnes concernées ou des groupes les représentant?</p>
2. Planification	<p>Les objectifs visés réduiront-ils les inégalités entre les femmes et les hommes, de même que les inégalités sociales en général?</p> <p>Les résultats seront-ils les mêmes pour les femmes et les hommes?</p> <p>Les indicateurs retenus tiennent-ils compte des besoins et réalités différenciés?</p> <p>Comment les rôles seront-ils répartis entre les personnes? Renforcent-ils les stéréotypes de genre?</p> <p>Quels sont les privilèges des hommes par rapport aux autres groupes sociaux? Comment rendre l'accès équitable?</p> <p>De la formation et de la sensibilisation sont-elles prévues dans la mise en œuvre?</p> <p>Comment le projet rejoindra-t-il toutes les femmes concernées?</p>
3. Mise en œuvre	<p>Est-ce que les personnes qui mettent en œuvre le projet ont reçu une formation ADS+?</p> <p>Ont-elles été sensibilisées aux réalités différenciées?</p> <p>Observe-t-on des inégalités ou des effets indésirables dans l'accès ou la mise en œuvre du projet?</p> <p>Comment les corriger?</p>
4. Évaluation et suivi	<p>Les données collectées et analysées sont-elles différenciées selon les sexes et selon les autres variables pertinentes?</p> <p>Les résultats sur la réduction et la prévention des inégalités ont-ils été atteints?</p> <p>Quelles recommandations en retenir?</p>

MODÈLE DE TABLEAU POUR FAIRE UNE ADS+

Étapes ou activités	Comment les besoins et les réalités de toutes les femmes seront-ils pris en compte tout au long du projet ?
Évaluation des besoins	<hr/> <hr/> <hr/>
Planification	<hr/> <hr/> <hr/>
Mise en œuvre	<hr/> <hr/> <hr/>
Évaluation et suivi	<hr/> <hr/> <hr/>

POUR ALLER PLUS LOIN

- ▶ **Formation introductive à l'ADS+** offerte par le RGF-CN, durée 2 h. ad@rgfcn.org
- ▶ **Formation en ligne gratuite sur l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)**, Condition féminine Canada. <https://cfc-swc.gc.ca/gba-acsc/course-cours-fr.html>
- ▶ **ADS pour y voir clair. Trousse complète**, Table de concertation du mouvement des femmes de la Mauricie, sur demande. <http://www.femmescentreduquebec.qc.ca/fichiers/Promo-trousse-ADS.pdf>
- ▶ **ADS+ : Analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle**, Trajectoires de violence conjugale et de recherche d'aide (TRAJETVI), Adélaïde Tanguy et Relais-femmes. http://www.relais-femmes.qc.ca/index.php?option=com_k2&view=item&id=313:l-approcheintersectionnelle-origines-fondements-theoriques-et-apport-a-l-intervention-feministe&Itemid=633
- ▶ **Formation sur les préjugés inconscients** comme le sexisme, l'âgisme, les préjugés envers les Autochtones, etc. Chaires de recherche du Canada. <https://www.chairs-chaire.gc.ca/program-programme/equity-equite/bias/module-fra.aspx?peditable=false>

Ce projet a été rendu possible grâce au soutien financier du Secrétariat à la condition féminine.

SÉCURITÉ ET SENTIMENT DE SÉCURITÉ DES FEMMES

DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'ESPACE PUBLIC

Le rapport *Les besoins des femmes en matière de pauvreté et de transport: État des lieux dans la Capitale-Nationale* a montré que la mobilité est un des leviers de l'autonomie économique des femmes. Cependant, les réalités des femmes n'ont pas été suffisamment prises en compte dans le développement des transports, notamment le rapport des femmes à l'espace public et le sentiment de sécurité dans leurs déplacements.

Cette fiche vise à illustrer davantage les réalités vécues par les femmes lors de leurs déplacements et à proposer des solutions à mettre en place pour favoriser l'égalité dans les espaces publics et la mobilité des femmes.

Ce qui insécurise les femmes dans les transports et l'espace public

- ▶ Rues et espaces publics mal éclairés
- ▶ Achalandage réduit
- ▶ Attitudes intimidantes de certains hommes, en particulier lorsqu'ils sont en groupe
- ▶ Interpellations et commentaires non sollicités, aussi appelés harcèlement de rue
- ▶ Insultes sexistes et gestes à caractère sexuel
- ▶ Tolérance sociale face aux comportements sexistes dans l'espace public (témoins passifs, silence)
- ▶ Risques d'agressions sexuelles et physiques
- ▶ Déplacement seule

CHAQUE FOIS QU'UNE FEMME EST AGRESSÉE DANS UN LIEU PUBLIC, C'EST LE SENTIMENT DE SÉCURITÉ DE TOUTES LES FEMMES QUI S'EN TROUVE DIMINUÉ.

Des aménagements et des conditions qui contribuent à renforcer cette insécurité

- ▶ Terminus dans des endroits isolés
- ▶ Aménagements cyclables à l'extérieur des rues passantes
- ▶ Sentiers piétonniers sombres et isolés traversant un parc ou servant de jonction entre deux quartiers ou entre un centre de services et un quartier
- ▶ Secteurs connus pour être peu surveillés
- ▶ Secteurs où une agression a déjà eu lieu (ex. certains terminus d'autobus)
- ▶ Stress et pression vécus par les piétons lors de l'heure de pointe et des congestions routières
- ▶ Trottoirs glacés et enneigés qui entraînent des risques de chute
- ▶ Manque de diffusion des services, tels « Descendre entre deux arrêts »

APRÈS LA TOMBÉE DE LA NUIT, LE SENTIMENT DE SÉCURITÉ DES FEMMES DIMINUE À TEL POINT QUE PLUSIEURS MODIFIENT LEUR TRAJET OU S'EMPÊCHENT DE SORTIR.

POUR DIMINUER LES RISQUES, LES FEMMES VONT PRIVILÉGIER UN TRAJET ÉCLAIRÉ, SITUÉ DANS DES ZONES ACHALANDÉES, PLUTÔT QU'UN TRAJET DIRECT TRAVERSANT PARCS OU ZONES ISOLÉES.

Quelques pistes d'actions et de réflexion pour améliorer la sécurité des femmes et leur sentiment de sécurité

Notre recommandation: Prévoir et agir sur le sentiment de sécurité des femmes dans les plans de mobilité et d'aménagement, tant dans les rues que dans les arrêts d'autobus, les parcs, le transport en commun et les transports alternatifs publics et privés.

Les villes, les municipalités et les sociétés de transports ont la responsabilité d'aménager des espaces sécuritaires et d'assurer le sentiment de sécurité dans les lieux publics et les transports en commun.

COMMENT ?

- ▶ Par un éclairage adéquat des lieux publics, en particulier des lieux de passage reliant les quartiers ou les services.
- ▶ Par la mise en place et la diffusion de mesures de protection dans les lieux plus isolés (gardien·ne de sécurité, bouton ou application d'appel à l'aide ou autre dispositif préventif pertinent).
- ▶ Par l'information des usagères des transports en commun de leurs droits et des services offerts, tels que le service « Descendre entre deux arrêts ».
- ▶ Par l'entretien prioritaire et régulier des trottoirs, à l'exemple du « déneigement pro-égalité » de Stockholm.
- ▶ Par l'intégration de l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) au sein des agglomérations et MRC ainsi que des sociétés de transport, afin de tenir compte des besoins spécifiques des femmes, tels que la sécurité et le sentiment de sécurité (voir fiche ADS+ du RGF-CN).
- ▶ Par l'éducation de la population au fait que l'espace public est une zone partagée et égalitaire.



SAVAIS-TU QUE ?

Tu peux descendre du bus entre deux arrêts après 20h *

* Valide pour le RTC à l'exception des Métro-bus. Les heures diffèrent pour la STL. Sur demande après 20h pour PLUMobile. Non offert par la TCJC (Jacques-Cartier). Ne s'applique pas pour Charlevoix.

EN SAVOIR PLUS...

Consultez notre rapport **Les besoins des femmes en matière de pauvreté et de transport: État des lieux dans la Capitale-Nationale**

Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (Québec - Portneuf - Charlevoix), 2019

<http://www.rgfcn.org/nouvelles/120-des-besoins-specifiques-pour-les-femmes-en-matiere-de-pauvrete-et-de-transport-dans-la-capitale-nationale-il-est-temps-d-agir>



Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (Québec - Portneuf - Charlevoix)

Ce projet a été rendu possible grâce au soutien financier du Secrétariat à la condition féminine.

Québec