

*Pour une mobilité active inclusive, égalitaire et sécuritaire*

Mémoire présenté à la Ville de Québec dans le cadre de  
la démarche de consultation publique de sa Vision de la  
mobilité active

Mars 2021

**FEMMES**  
*et*  
*mobilité*

Rédactrices : Marie-Soleil Gagné et Ella Sargent d'Accès transports viables

Personnes ayant contribué à la rédaction et à la révision : Catherine Rainville, du Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec (TRAAQ); Claire Murati du Regroupement des groupes de femmes de la Capitale-Nationale (RGF-CN); Iulia Tanasescu, du projet *Femmes et mobilité*; Jean-Philippe Goyette, Angèle Pineau-Lemieux, Étienne Grandmont, d'Accès transports viables.

## Table des matières

Pour une mobilité active inclusive, égalitaire et sécuritaire	3
Appliquer l'analyse différenciée entre les sexes dans une perspective intersectionnelle	5
Renforcer le sentiment de sécurité personnelle des femmes dans l'espace public	10
Assurer des déplacements actifs réellement sécuritaires avec de jeunes enfants	12
S'assurer de la pleine participation de toutes les femmes	14
Synthèse des recommandations phares	16

# Pour une mobilité active inclusive, égalitaire et sécuritaire

Le présent mémoire est déposé dans le cadre du projet *Femmes et mobilité*, projet porté par trois organisations : 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). Un comité d'expertes de vécu contribue activement au positionnement et aux activités du projet.

ATV a pour mission principale de promouvoir les modes de déplacement viables et de défendre les droits des utilisatrices et utilisateurs des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage) et actifs (marche, vélo) dans la région de Québec. Le RGF-CN 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, ce regroupement 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. Enfin, le TRAAQ est un regroupement d'organismes communautaires et de groupes citoyens de l'agglomération de Québec formé à l'automne 2016 et dont la préoccupation commune est l'accès au transport en commun des personnes à faible revenu. Sa mission principale est de défendre leur droit à la mobilité.

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 dans la Capitale-Nationale, et plus particulièrement par les femmes vivant en situation de pauvreté. La question de la mobilité reflète une dimension de l'égalité de fait entre les femmes et les hommes qui est peu documentée, peu prise en compte et peu discutée dans l'espace public. La mobilité occupe pourtant une place centrale dans l'exercice de plusieurs droits fondamentaux : celui d'aller au travail, d'aller à l'école, d'avoir accès aux services essentiels, etc. La mobilité a un caractère déterminant sur la qualité de vie des citoyen-ne-s, sur l'autonomisation économique et sur la santé globale.

Or, encore aujourd'hui, les femmes sont généralement moins mobiles que les hommes<sup>1</sup>. Elles ressentent plus souvent de l'insécurité dans le cadre de leurs déplacements, et plus largement dans l'espace public. Elles sont aussi peu représentées dans les cercles où se prennent les décisions. Il est documenté que les femmes et les hommes ont des habitudes de déplacement différentes et, conséquemment, des besoins spécifiques en matière de mobilité et d'aménagements urbains. « Ces différentes réalités engendrent des chaînes de déplacements complexes, une gestion particulière des temps sociaux et personnels ainsi que des comportements de mobilité distincts selon les sexes dont il faut tenir compte. »<sup>2</sup> L'équité

---

<sup>1</sup> Ministère des Transports. (2021). « Portraits genre et transports ». Récupéré de [www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/egalite-hommes-femmes/portrait-genre-transports/Pages/portrait-genre-transports.aspx](http://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/egalite-hommes-femmes/portrait-genre-transports/Pages/portrait-genre-transports.aspx)

<sup>2</sup> Ministère des Transports du Québec. (2016). « Guide d'analyse du genre adapté au domaine des transports ». Récupéré de <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/egalite-hommes-femmes/Documents/guide-analyse-genre-transport-acc.pdf>. P.8.

salariale n'est toujours pas acquise : en 2019, le salaire horaire médian des femmes ne s'élevait qu'à 89% de celui des hommes.<sup>3</sup>

Ces disparités en termes de revenus et de comportements de déplacement s'expliquent entre autres par le travail invisible qu'effectuent encore les femmes en plus grande proportion que les hommes.<sup>4</sup> Leurs obligations familiales, tant envers les enfants qu'en tant que proches aidantes, modèlent profondément leur mode de vie et les décisions qu'elles prennent au quotidien. Les disparités de revenus et de comportements de déplacement s'expliquent aussi par le fait qu'elles sont proportionnellement plus nombreuses que les hommes à occuper des emplois à temps partiel (18,9 % contre 5,5 %), précaires et non syndiqués.<sup>5</sup>

Nous constatons que la planification et l'aménagement des infrastructures de transports actifs ne prennent pas en compte le travail non rémunéré des femmes, et que ces processus s'intéressent surtout à combler les besoins en déplacements linéaires travail-domicile et en déplacements récréatifs. Or, il existe une panoplie de raisons de se déplacer autres que le travail et les loisirs. Dans le cadre de ce mémoire, nous proposons donc des pistes de solution pour une meilleure prise en compte des besoins spécifiques des femmes en matière de mobilité active.

---

<sup>3</sup> Institut de la statistique du Québec, Annuaire québécois des statistiques du travail, 2019.

<sup>4</sup> L'Institut de la statistique du Québec constate encore aujourd'hui que « Les femmes font encore davantage de tâches ménagères et familiales ». Voir « L'emploi du temps professionnel et domestique des personnes âgées de 15 ans et plus », Coup d'œil sociodémographique, no 62, mars 2018.

<sup>5</sup> Condition féminine Canada et Statistique Canada, Femmes au Canada : rapport statistique fondé sur le sexe, 2017.

## Appliquer l'analyse différenciée entre les sexes dans une perspective intersectionnelle

Le domaine des transports étant majoritairement masculin, on observe par conséquent que « les projets issus de ce secteur sont souvent pensés et faits par des hommes qui, involontairement ou inconsciemment, peuvent écarter certaines réalités vécues par les femmes des priorités d'action de la planification stratégique des organisations. »<sup>6</sup>

Loin de nous l'idée de reprocher à ce secteur en particulier, ou à la Ville, de faire preuve de mauvaise foi, mais il peut arriver que des angles morts ne nous permettent pas d'avoir toutes les informations en main lorsque vient le temps de réaliser une politique publique, un projet, etc. Il devient donc primordial pour les gestionnaires et les autorités de prendre en compte l'ensemble des répercussions possibles sur les clientèles selon leur genre pour chaque projet afin d'arriver à une prise de décision éclairée.

Une action que nous jugeons prioritaire et que nous recommandons fortement pour identifier et répondre aux besoins de mobilité spécifiques des femmes est d'appliquer l'analyse différenciée entre les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) à toutes les étapes de la conception et de la mise en œuvre de la Vision de la mobilité active.

En nous appuyant à la fois sur la littérature scientifique, sur les données différenciées entre les sexes disponibles en matière de mobilité et sur les témoignages de résidentes de la Capitale-Nationale récoltés dans le cadre du projet *Femmes et mobilité*, nous proposons de réfléchir ensemble sur les meilleures manières de prendre en compte les intérêts des femmes en matière de mobilité active.

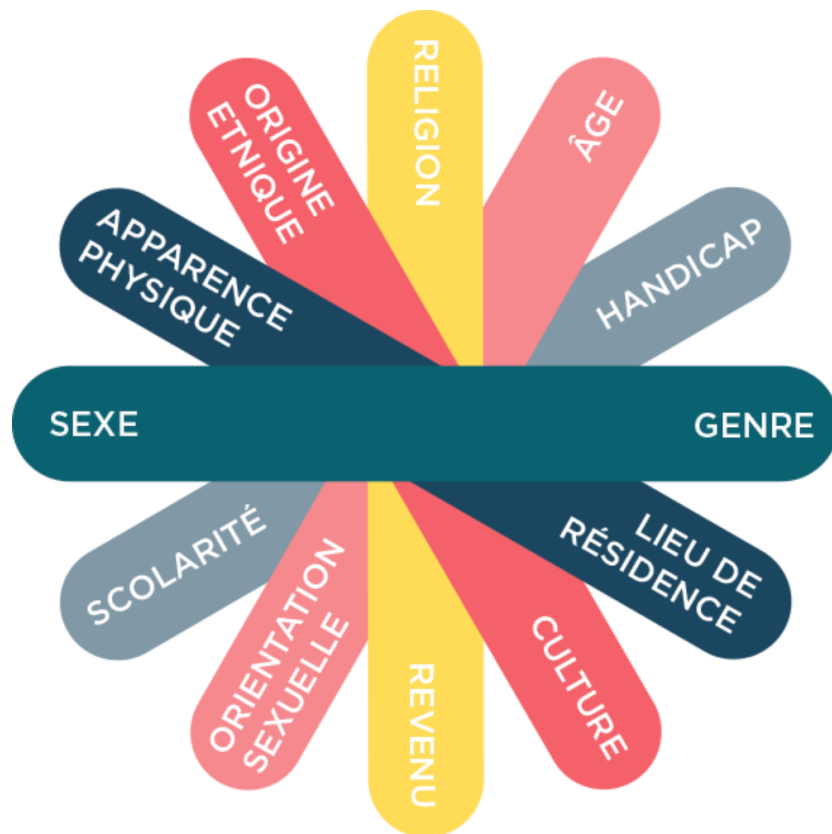
L'analyse différenciée selon les sexes (ADS) est un processus d'analyse favorisant l'atteinte de l'égalité entre les femmes et les hommes par l'entremise des orientations et des actions d'instances décisionnelles de la société sur les plans local, régional et national. L'ADS discerne de façon préventive les effets distincts sur les femmes et les hommes que pourra avoir l'adoption d'un projet destiné aux citoyennes et aux citoyens, et ce, sur la base des réalités et des besoins différenciés des femmes et des hommes.<sup>7</sup>

À cette précédente définition de l'analyse différenciée selon les sexes, nous ajoutons une perspective intersectionnelle (ADS+). L'intersectionnalité est un concept de plus en plus utilisé dans les milieux universitaires et communautaires. Elle désigne la situation de personnes qui subissent plusieurs formes de discrimination croisées (par exemple : être une femme racisée et à mobilité réduite).

---

<sup>6</sup> *Ibid.*

<sup>7</sup> Définition du Secrétariat à la condition féminine tirée de : [www.scf.gouv.qc.ca/ads/definition/](http://www.scf.gouv.qc.ca/ads/definition/)



L'ajout de la perspective intersectionnelle à l'analyse différenciée selon les sexes est essentiel. Il permet de bonifier cette analyse en intégrant des questionnements supplémentaires sur les autres formes d'inégalités sociales (liées à l'âge, à la situation financière, à l'appartenance ethnoculturelle, à la condition physique, etc.). Intégrer la perspective intersectionnelle permet d'interroger les interactions et les effets conjoints de ces différentes formes d'inégalités avec les différences entre les sexes sur les enjeux et besoins en mobilité.

Par exemple, l'ADS+ nous donne la possibilité de mieux aborder *ensemble* les divers défis de mobilité liés à une seule traverse ordinaire sur une rue relativement passante : une femme monoparentale marchant avec deux jeunes enfants TDAH pour aller à la garderie du quartier et une femme en quadriporteur se rendant la clinique médicale du coin auront toutes les deux des besoins en termes de sécurité qui doivent être pris en compte, mais pas les mêmes ! L'application de l'ADS+ permettrait de réfléchir à la sécurisation de cette traverse en abordant l'ensemble des besoins de sécurité des femmes, et pas seulement certains d'entre eux.<sup>8</sup>

**Nous recommandons donc à l'ensemble des services et divisions de la Ville de Québec responsables de l'application de la Vision de la mobilité active d'investir dans la récolte de données différenciées afin de permettre un juste portrait des besoins spécifiques de toutes les catégories de personnes en matière de mobilité active.**

<sup>8</sup> Ministère des Transports du Québec. (2016). *Op cit.*, p.25

**Ce faisant, nous recommandons également à la Ville de Québec d'intégrer à la Vision de la mobilité active une analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle, pour ainsi s'assurer que les besoins de tout le monde — et particulièrement des personnes plus vulnérables — soient pris en compte et effectivement répondus.**

Concrètement, comment faire pour mettre en œuvre l'ADS+ ?

La première étape d'une ADS+ est de répertorier les données différenciées entre les sexes en matière de mobilité active en s'appuyant sur les données quantitatives et qualitatives disponibles, pour ensuite émettre des constats en regard de ces données.

Selon l'enquête origine-destination (OD) de 2017 réalisée pour le secteur Québec-Lévis, « les femmes ont généralement un taux de mobilité plus faible que les hommes. »<sup>9</sup> Cet écart est encore plus marqué pour les femmes en situation de pauvreté, les mères monoparentales et les personnes seules. Or, il faut rappeler qu'un déficit de mobilité a des conséquences importantes sur la santé globale, l'autonomisation économique, la qualité de vie et la conciliation famille-travail-études.<sup>10</sup> D'ailleurs, les femmes qui se déplacent « effectuent en moyenne plus de déplacements que les hommes sur une base quotidienne, avec 3,27 déplacements par jour, comparativement à 3,23 pour les hommes. »<sup>11</sup>

Parallèlement, l'Institut de la statistique du Québec nous indique que la charge mentale de la gestion de la maison est encore de nos jours majoritairement assumée par les femmes : ce sont elles qui « font encore davantage de tâches ménagères et familiales. »<sup>12</sup> Aussi, elles se déplacent davantage pour faire l'épicerie, les commissions et pour chercher/reconduire une autre personne (par exemple : les enfants).<sup>13</sup>

---

<sup>9</sup> Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis, Communauté métropolitaine de Québec, Ville de Québec et Ville de Lévis. (2019). « Enquête origine-destination 2017 sur la mobilité des personnes dans la région de Québec-Lévis – Sommaire des résultats de l'Enquête-ménages ». Récupéré de [https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/quebec/2017/Documents/EOD17\\_faits\\_saillants\\_VF.pdf](https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/quebec/2017/Documents/EOD17_faits_saillants_VF.pdf). Page.177.

<sup>10</sup> Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale. (2017). « Mémoire sur la mobilité durable et la santé ». Récupéré de [https://www.ciussc-capitalexationale.gouv.qc.ca/sites/default/files/memoire\\_mobilite\\_durable\\_sante.pdf](https://www.ciussc-capitalexationale.gouv.qc.ca/sites/default/files/memoire_mobilite_durable_sante.pdf)

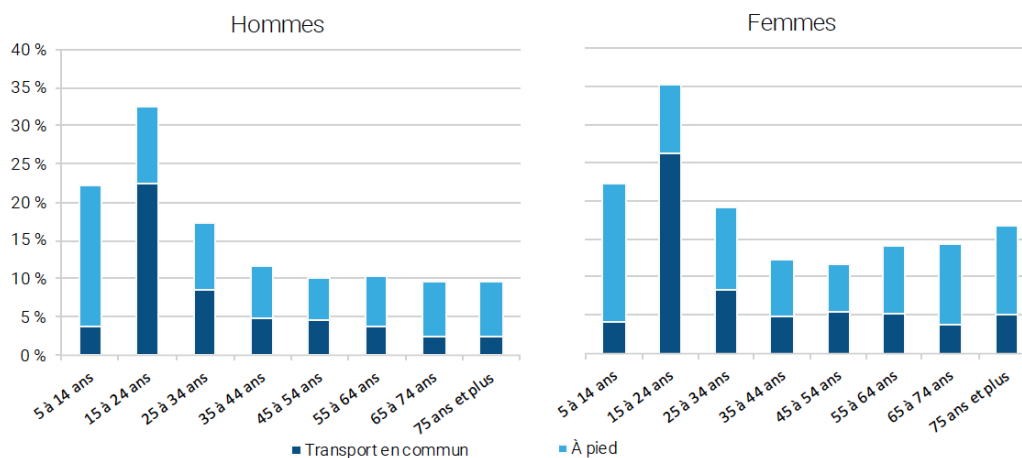
<sup>11</sup> MTQ, RTC, STLévis, CMQ, Ville de Québec et Ville de Lévis (2019). *Op cit.*

<sup>12</sup> Institut de la statistique du Québec. (2018). « L'emploi du temps professionnel et domestique des personnes âgées de 15 ans et plus », Coup d'œil sociodémographique, no 62, mars. Récupéré de <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/lemploi-du-temps-professionnel-et-domestique-des-personnes-agees-de-15-ans-et-plus.pdf>

<sup>13</sup> Ministère des Transports. (2021). *Op. cit.*



Figure 7 – Parts modales du transport en commun et de la marche selon l'âge et le genre



L'enquête OD révèle aussi que les femmes sont de plus grandes utilisatrices du transport en commun.<sup>14</sup> En termes de groupe d'âge, les jeunes et les aînées utilisent aussi davantage le transport en commun. Quant aux transports actifs, les plus fortes parts modales de la marche sont observées chez les moins de 14 ans et sont plus élevées pour les femmes que les hommes.<sup>15</sup> Des réseaux piétonniers de qualité s'avèrent donc une infrastructure très importante pour plusieurs catégories de personnes, dont la marche est le mode de transport principal.

Il est intéressant de souligner que « le vélo est plus utilisé par les hommes que par les femmes, peu importe l'âge [et que] près de 70 % des déplacements à vélo sont faits par des hommes. »<sup>16</sup> Ce phénomène est largement répandu en Amérique du Nord et plusieurs facteurs expliquent cette disparité. « Pour les femmes, la préoccupation envers le manque de sécurité encadrant le transport à vélo est l'un des principaux facteurs qui les découragent à en faire ». <sup>17</sup> Or, des solutions existent : là où les infrastructures cyclables sont plus développées et plus sécuritaires, il y a plus de femmes qui font du vélo.<sup>18</sup> Nous reviendrons plus tard sur les nombreuses solutions pouvant être mises en œuvre pour lutter contre le sentiment d'insécurité vécu par les femmes dans le cadre de leurs déplacements.

De plus, les chaînes de déplacement complexes engendrées par le fait que les femmes assument généralement les responsabilités domestiques et familiales, impliquant plus souvent qu'autrement le transport de biens ou de passagers (enfants), restreignent l'accès au cyclisme comme moyen de transport.<sup>19</sup> Notons qu'un investissement visant à faciliter l'intermodalité permettrait de réduire la complexité des déplacements effectués par les femmes.

<sup>14</sup> MTQ, RTC, STLévis, CMQ, Ville de Québec et Ville de Lévis (2019). *Op cit.*, p.181.

<sup>15</sup> *Ibid.*

<sup>16</sup> *Ibid.*, p.182.

<sup>17</sup> Stéphane Van de Maele. (2018). « Genre et cyclisme : un transport alternatif inaccessible pour certaines ». Récupéré de <http://www.vrm.ca/genreetcyclisme/>

<sup>18</sup> Ministère des Transports. (2016). *Op cit.*, p.21.

<sup>19</sup> Stéphane Van de Maele. (2018). *Op cit.*

En résumé, nous jugeons que les disparités en termes de parts modales de la marche et du vélo entre les hommes et les femmes justifient l'intégration d'indicateurs genrés dans la prise de décision et l'évaluation relatives à la Vision de la mobilité active.

Enfin, **nous recommandons à la Ville d'établir « des objectifs précis en matière d'égalité entre les femmes et les hommes »<sup>20</sup> en matière de mobilité active afin de produire un effet de changement à long terme.**

---

<sup>20</sup> Ministère des Transports du Québec. (2016). *Op cit.*, p.14.

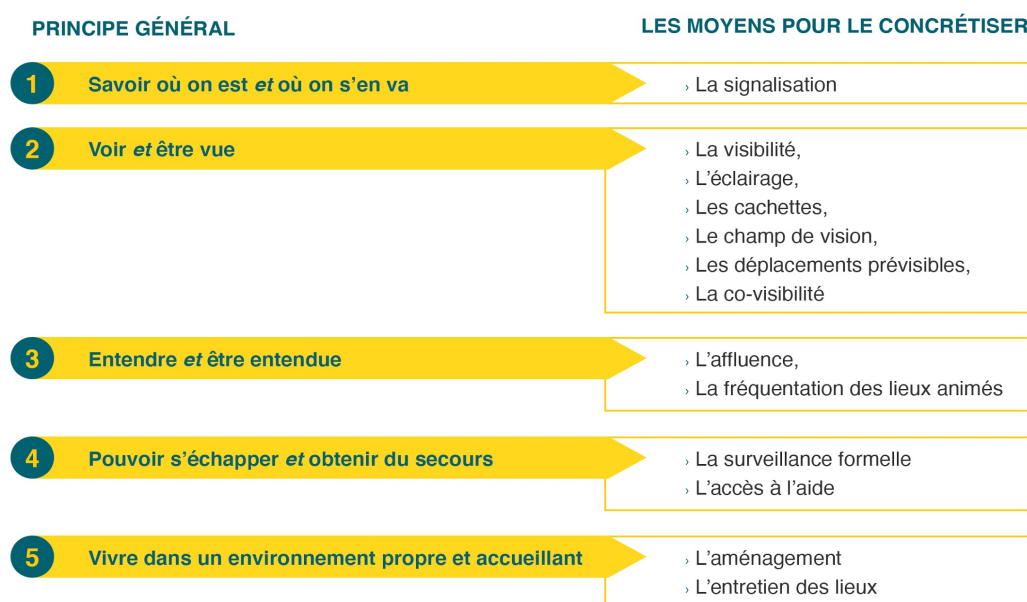
# Renforcer le sentiment de sécurité personnelle des femmes dans l'espace public

Les femmes représentent le groupe le plus touché par l'insécurité urbaine dans les rues, dans les installations de transports en commun (par exemple, arrêts ou terminus d'autobus) et dans les stationnements.<sup>21</sup> Cette insécurité entraîne des conséquences importantes dans la vie des femmes. Par exemple, après la tombée de la nuit, le sentiment de sécurité des femmes diminue au point que plusieurs modifient leur trajet ou s'empêchent de sortir (autrement dit, elles se contraignent à un couvre-feu personnel). Dans le cadre du projet *Femmes et mobilité*, nous avons rencontré plusieurs résidentes de Québec qui ont témoigné d'un sentiment d'insécurité qui s'exacerbe le soir.

*« Je ne sors pas le soir, et j'évite des déplacements en soirée car je ne me sens pas en sécurité. » - Anonyme, 58 ans*

Ce sentiment d'insécurité a un effet sur le choix du mode de transport. Il limite l'égalité des chances en termes de mobilité, de liberté, et d'accès aux lieux publics. Or, la mobilité est un droit. La Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) explique que « le droit à la mobilité couvre à la fois les dimensions collective et individuelle. C'est à la société, et donc à l'État, que revient la responsabilité d'assurer l'exercice du droit collectif à la mobilité. »<sup>22</sup> Il est donc fondamental de renforcer le sentiment de sécurité des femmes dans tous les lieux publics. Il faut aménager les réseaux piétonniers et cyclables en conséquence.

Cela passe par 5 grands principes illustrés dans la figure<sup>23</sup> suivante :



<sup>21</sup> Ministère des Transports du Québec. (2016). *Op cit.*, p.28.

<sup>22</sup> Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale. (2019). « Les besoins des femmes en matière de pauvreté et de transport, État des lieux dans la Capitale-Nationale ». Récupéré de <http://www.rgfcn.org/images/RGF-CN-Les-besoins-des-femmes-en-matiere-de-pauvret-et-de-transport-29137VF.pdf>

<sup>23</sup> Disponible sur <https://femmesetmobilitte.org/solutions/>

Cette grille de principes permet d'évaluer si des infrastructures, par exemple cyclistes ou piétonnières, améliorent ou non le sentiment de sécurité des femmes dans l'espace public.

Plusieurs autres solutions existent, notamment la réalisation de marches exploratoires, l'éducation populaire, les aménagements urbains sécuritaires, etc.

**Ainsi, nous recommandons à l'ensemble des services et divisions de la Ville de Québec compétentes de se pencher et d'enquêter sur le sentiment d'insécurité vécu par les femmes, notamment en matière de harcèlement sexuel, dans l'espace public.**

Bien que ce soit un phénomène bien réel, il reste très peu documenté.<sup>24</sup> Une enquête conscientisante permettrait la récolte de données et de témoignages, ainsi que l'identification d'actions prioritaires à mener à ce sujet.

La recherche et les pratiques d'aménagement urbain de plusieurs villes en Europe mettent en évidence la corrélation très marquée entre la présence d'infrastructures dédiées à la marche et au vélo et les parts modales associées à ces modes. « Dans plusieurs villes du nord de l'Europe, le transport actif représente aujourd'hui 30 % à 40 % de l'ensemble des déplacements. »<sup>25</sup> Ces villes ont fait le choix d'investir massivement dans les infrastructures dédiées aux transports actifs et dans l'éducation populaire. Selon le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale :

« Les mesures visant à séparer les cyclistes (ex. : bande cyclable, piste cyclable sur l'emprise de la route) et les piétons (ex. : présence de trottoirs) de la circulation automobile et les mesures visant à sécuriser les intersections (ex. : avancées de trottoir, îlots de refuge pour les piétons, feux de circulation protégés pour les piétons et les cyclistes) sont également des mesures reconnues efficaces pour prévenir les traumatismes routiers lors des déplacements actifs. »<sup>26</sup>

Enfin, des environnements urbains sécuritaires peuvent aussi se traduire par une signalisation claire, uniforme, apparente, précise et stratégiquement disposée : un éclairage adéquat des lieux publics ; de larges champs de vision (supprimer les cachettes) ; des mesures de protection dans les lieux plus isolés ; et, l'entretien prioritaire et régulier des trottoirs, à l'exemple du « déneigement pro-égalité » de Stockholm<sup>27</sup>.

---

<sup>24</sup> Ministère des Transports du Québec. (2016). *Op cit.*, p.28.

<sup>25</sup> Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale. (2017). *Op.cit.*, p.20.

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> Radio-Canada, le 15-18 avec Annie Desrochers. (27 novembre 2020.) « La politique de déneigement non sexiste suédoise ». Récupéré de <https://ici.radio-canada.ca/premiere/emissions/le-15-18/segments/chronique/211555/neige-municipale-egalite-homme-femme>

## Assurer des déplacements actifs réellement sécuritaires avec de jeunes enfants

Les femmes sont encore aujourd'hui celles qui ont à se déplacer le plus en compagnie de jeunes enfants. Cela s'explique à la fois par leurs obligations familiales – résultant de la répartition inégale de la gestion de la maisonnée – mais aussi du fait qu'elles sont beaucoup plus nombreuses que les hommes à être cheffes de famille monoparentale (73 % contre 27 % en 2016 dans l'agglomération de Québec).

Effectuer des déplacements actifs en compagnie de jeunes enfants implique pour toute personne adulte responsable de rester constamment alerte aux sources potentielles de danger pour ces enfants, et de modifier en conséquence les trajets et les comportements de déplacement selon le danger potentiel perçu. Si les accès aux parcs de quartier et aux écoles primaires sont généralement sécuritaires en ville pour se déplacer en compagnie de jeunes enfants, nous constatons qu'il en est autrement pour l'ensemble des autres lieux publics. Les trottoirs, les traverses piétonnes et les infrastructures cyclables ne semblent pas a priori réfléchis et aménagés pour assurer la sécurité routière de ces individus de très petite taille (donc peu visibles), qui marchent ou pédalent à une vitesse beaucoup plus lente qu'une personne adulte, qui sont transportés en poussette ou en chariot cargo, etc.

Ce manque de sécurité des espaces publics pour les jeunes enfants a un effet important sur les femmes qui en sont majoritairement responsables et qui ont à se déplacer avec eux. Elles doivent se priver d'effectuer une partie des déplacements souhaités, allonger leurs trajets et prendre des détours trop grands mais plus sécuritaires, et opter lorsqu'elles le peuvent pour un mode de transport motorisé (prendre l'autobus ou la voiture pour un court déplacement plutôt que de risquer d'y aller à vélo ou à pied).

Pour garantir une mobilité réelle, égale, sécuritaire et sereine pour toutes les femmes qui doivent se déplacer occasionnellement ou régulièrement en compagnie de jeunes enfants, **nous recommandons à l'ensemble des services et divisions de la Ville de Québec compétentes en la matière de planifier et d'aménager l'ensemble des infrastructures de transports actifs (et d'intermodalité) pour assurer la sécurité pleine et entière des enfants en bas âge.**

Voici nos recommandations à cet effet.

### Marche

- Modifier, en augmentant, l'ensemble du temps des traverses piétonnes pour offrir un temps adéquat de traverse à un enfant âgé de 3 ans qui marche, y compris pour les grands boulevards urbains. Lorsque cela n'est pas possible, aménager un terre-plein suffisamment grand et sécurisé pour permettre la traversée en deux temps.
- Dénéiger les trottoirs du réseau pour laisser partout, une fois le déneigement terminé, une largeur minimale réelle de 1,2 m pour permettre la circulation aisée et sécuritaire des poussettes en hiver.

- Déneiger réellement l'ensemble des descentes de trottoirs. Souvent, nous remarquons que plusieurs trottoirs sont bien déneigés mais que des amas de neige restent présents sur les descentes. Ceux-ci empêchent littéralement l'accès à ces trottoirs aux jeunes enfants et aux mamans en poussette, qui sont ainsi contraintes à marcher en pleine rue.
- Appliquer aux alentours des CPE et des garderies subventionnées l'ensemble des aménagements et des règles de sécurité présentement en vigueur aux alentours des écoles primaires (élargissement des trottoirs près des installations, avancées de trottoirs aux coins de rue environnants, déneigement prioritaire en semaine des rues et des trottoirs environnants, signalisation visible de traverses d'enfants, campagnes de sensibilisation auprès des parents reconduisant leurs enfants en voiture, etc.).

### Vélo

- Aménager et revoir les bandes cyclables pour qu'elles soient entièrement sécuritaires pour les jeunes enfants circulant à vélo, ainsi que pour les cyclistes adultes munis d'un siège pour enfant ou encore d'un chariot cargo arrière.
- Réaménager les bandes cyclables qui longent les voitures stationnées (ex : 3<sup>e</sup> Avenue à Limoilou) et qui constituent un danger important d'emportière (particulièrement lorsque l'enfant circule sur son propre vélo). Actuellement, elles ne sont que très peu empruntées par les femmes se déplaçant avec des enfants.
- Aménager les boulevards urbains sur lesquels circulent des voitures à grande vitesse ainsi que des véhicules lourds de cargaison pour qu'ils soient munis de pistes cyclables suffisamment larges et isolées des voies de circulation motorisée. Une bande cyclable élémentaire ne suffit pas pour assurer une sécurité réelle (ex : sud du boulevard Pierre-Bertrand).
- Privilégier le développement de pistes et de voies cyclables entièrement sécuritaires pour les déplacements en compagnie d'enfants aux alentours de tous les CPE, garderies subventionnées et écoles primaires publiques et privées.

### Intermodalité

- Autoriser l'installation sur les supports à vélo du RTC de vélos munis d'un siège pour enfant. L'interdiction actuelle prive les femmes de tout déplacement intermodal vélo-autobus avec des enfants.
- Développer un réseau pédestre vers les stations de transport en commun.
- Allonger la période d'utilisation des supports à vélo du RTC. Nous suggérons comme période du 1<sup>er</sup> avril au 1<sup>er</sup> décembre.

## S'assurer de la pleine participation de toutes les femmes

Les femmes sont minoritaires dans toutes les instances de pouvoir (monde politique, conseils d'administration, etc.) de la société. Les domaines des transports et de l'aménagement urbain ne font malheureusement pas exception.<sup>28</sup> Parmi les femmes présentes dans ces lieux de pouvoir, beaucoup sont privilégiées socialement. En effet, il y a peu de représentation des femmes qui vivent avec une limitation physique (motrice, auditive et/ou visuelle), des femmes immigrantes, des femmes racisées, des femmes autochtones, etc.

Si les femmes vivant avec une ou plusieurs limitations personnelles (physique, numérique, financière, linguistique, etc.) ne sont ni représentées ni impliquées dans les lieux de consultations publiques et de décisions politiques ou administratives, il est très probable que leurs besoins et intérêts spécifiques soient incompris ou qu'ils ne soient pas explicités et considérés à leur juste valeur. Nous croyons donc qu'il est essentiel de favoriser la représentation publique et la participation politique de toutes ces femmes aux profils variés.

Voici donc **des pistes de solutions identifiées par la recherche et par notre expérience communautaire, que nous recommandons afin de favoriser la participation sociale et l'inclusion de toutes les femmes dans les processus consultatifs, décisionnels et de participation citoyenne** :

- Répertorier, documenter et bien faire connaître au sein des lieux décisionnels les obstacles à la participation citoyenne des femmes.
- Bien connaître le portrait de la population et collecter des données selon l'approche de l'ADS+.
- Engager des personnes représentatives dans des postes décisionnels et des postes administratifs clés.
- Constituer un comité consultatif de suivi de la VMA et y inviter des organismes représentant les points de vue spécifiques des femmes.
- Identifier, au sein des équipes et divisions de la Ville, une ou des personnes responsables du respect des mesures égalitaires et inclusives (ex : une alternance de tours de paroles hommes-femmes), et de l'adoption d'une approche réflexive face aux pratiques mises en place (ex : éviter les stéréotypes de genre dans les outils de communications).
- Multiplier les moyens et les lieux de communication afin de s'assurer de rejoindre les femmes là où elles se tiennent (par exemple, dans les centres de femmes).
- Organiser des groupes d'échange constitués uniquement de femmes.

---

<sup>28</sup> Ministère des Transports du Québec. (2016). *Op cit.*, p.30.

- Choisir des lieux accessibles pour toutes, et des horaires qui prennent en considération les réalités et les besoins des mères.
- Communiquer de façon accessible (en utilisant un langage simple et des visuels accessibles pour les personnes ayant des difficultés de lecture).
- Offrir le remboursement des frais de garde ou offrir un service de halte-garderie, et offrir le remboursement des frais de transport en commun aux personnes participantes.
- Intégrer l'approche AVEC<sup>29</sup>, qui inclut les personnes directement concernées par un projet, qu'on appelle les expertes de vécu. L'approche AVEC considère que les expertes de vécu développent une expertise propre et profonde de leur quotidien. En appliquant l'approche AVEC, les expertes de vécu peuvent faire valoir leurs savoirs, leurs expériences, leurs expertises et leurs analyses afin de transformer les mentalités, les cadres de références et les pratiques de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale. L'approche AVEC emploie des méthodes d'éducation populaire, de conscientisation, d'intervention féministe, d'empowerment et de recherche-action participative.

---

<sup>29</sup> Collectif pour un Québec sans pauvreté. (2014). « L'AVEC, pour faire ensemble ». Récupéré de <http://www.pauvrete.qc.ca/document/lavec-pour-faire-ensemble/>



## Synthèse des recommandations phares

- Intégrer à la Vision de la mobilité active une récolte de données différenciées afin de permettre un juste portrait des besoins spécifiques de toutes les catégories de personnes en matière de mobilité active. (p.6)
- Intégrer à la Vision de la mobilité active une analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+), pour ainsi s'assurer que les besoins de tout le monde — et particulièrement des personnes plus vulnérables — soient pris en compte et effectivement répondus. (p.6)
- Établir, à la Ville de Québec, des objectifs précis en matière d'égalité entre les femmes et les hommes en matière de mobilité active afin de produire un effet de changement à long terme. (p.9)
- Se pencher et enquêter, à la Ville de Québec, sur le sentiment d'insécurité vécu par les femmes, notamment en matière de harcèlement sexuel dans l'espace public. (p.10)
- Planifier et aménager, à la Ville de Québec, l'ensemble des infrastructures de transports actifs (et d'intermodalité) pour assurer la sécurité pleine et entière des enfants en bas âge. (p.11)
- Engager des personnes représentatives dans des postes décisionnels et des postes administratifs clés et identifier, au sein des équipes et divisions de la Ville, une ou des personnes responsables du respect des mesures égalitaires et inclusives. (p.14)
- Favoriser la participation sociale et l'inclusion de toutes les femmes dans les processus consultatifs, décisionnels et de participation citoyenne en intégrant des facteurs identitaires variés. (p.15)