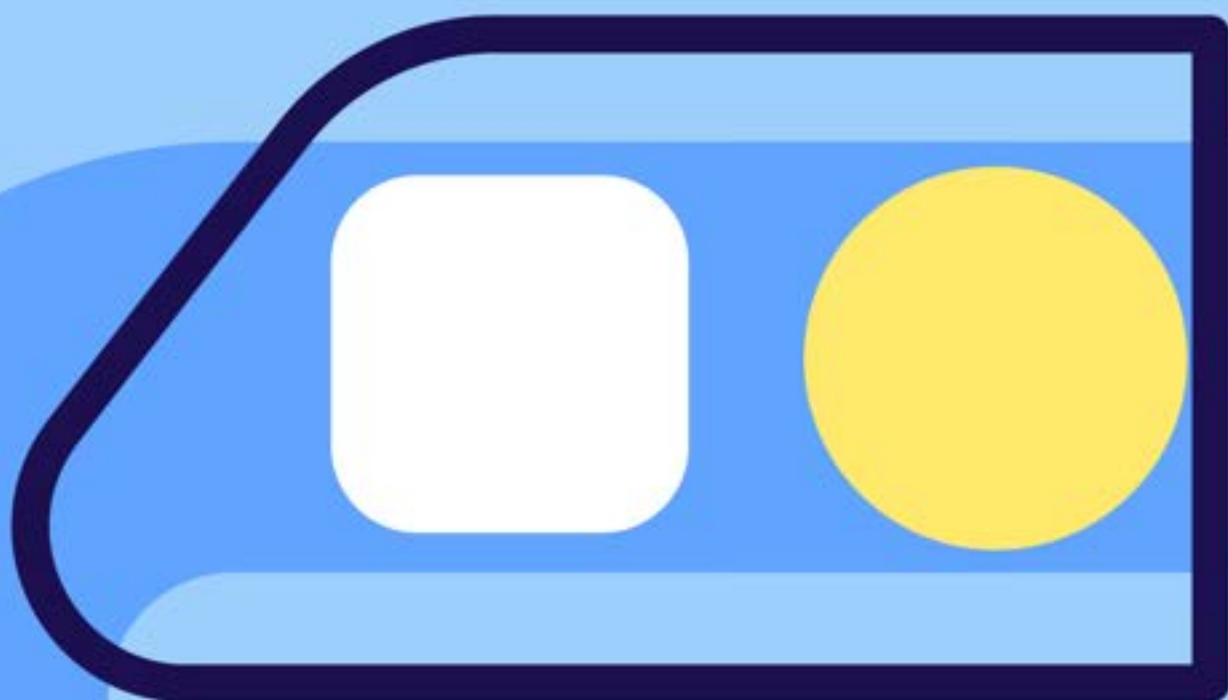


Le réseau structurant et la mobilité à Québec

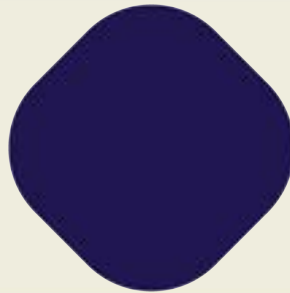
Une analyse différenciée
selon les sexes dans une
perspective intersectionnelle

Rapport



**Accès
transports
viables**





Centre culture et environnement
Frédéric Back

870 avenue de Salaberry, bureau 303
Québec (Québec)
G1R 2T9

Téléphone: 418-648-1242
Courriel : acces@transportsviables.org
Site : www.transportsviables.org

Coordination

Morgane Bouësseau

Recherche et rédaction

Maxime Chamberland
Marie-Soleil Gagné
Morgane Bouësseau
Samuel Deschênes

Révision

Annie Métivier Hudon
Maëva Lucas
Marie-Gabrielle Minguy





Table des matières

Table des matières	4
Liste des figures	6
À propos	7
Faits saillants	9
Introduction	11
Mise en contexte	11
Présentation de la méthodologie	13
L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+)	13
Les données récoltées	17
Les enquêtes Origine-Destination	17
L'indice de défavorisation matérielle et sociale (IDMS)	18
La revue de littérature	19
Limites méthodologiques	20
La mobilité sous le prisme de l'intersectionnalité	22
Des habitudes de mobilité différentes chez les femmes	24
L'enjeu de la conciliation famille-travail-étude	24
Le sentiment d'insécurité	25
La dépendance au transport collectif	26
Des populations davantage impactées	27
Les femmes en situation de pauvreté	27
Les mères monoparentales	28
Les femmes âgées	29
Les femmes en situation de handicap	29
Les femmes racisées ou immigrantes	30
La mobilité à Québec	33
Des populations moins mobiles	33

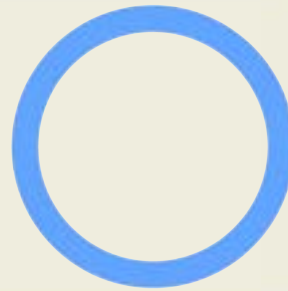
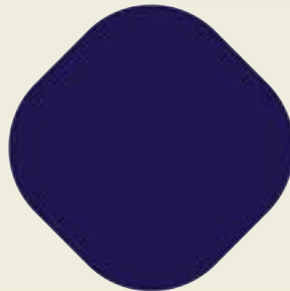


Les femmes moins mobiles que les hommes	34
L'âge, un facteur aggravant	35
Des inégalités territoriales au sein de l'agglomération de Québec et Wendake	39
Des habitudes de mobilité différentes	43
Des déplacements plus courts et plus fréquents chez les femmes	43
Des différences dans le choix de modes de transport	48
Des différences dans les motifs de déplacement	51
L'offre de transport collectif actuelle - une offre insuffisante pour répondre à l'ensemble des besoins	59
Une offre insuffisante pour desservir les secteurs les plus défavorisés	60
Une offre insuffisante pour répondre aux besoins spécifiques de toutes les femmes	64
L'impact de l'arrivée d'un réseau structurant - les bénéfices d'un tramway sur les populations vulnérables	72
Conclusion	80
Annexes	82
Références	89



Liste des figures

Figure 1 : La rosace de l'intersectionnalité	14
Figure 2 : Le cycle de l'ADS+	16
Figure 3 : Le droit à la mobilité	22
Figure 4 : Taux d'immobilité selon le genre.....	34
Figure 5 : Évolution du taux d'immobilité	36
Figure 6 : Taux d'immobilité selon le genre et l'âge.....	37
Figure 7 : Évolution du taux de non-possession d'un permis de conduire	38
Figure 8 : Taux d'immobilité selon le secteur municipal	39
Figure 9 : Carte de défavorisation sociale et matérielle pour la ville de Québec.	40
Figure 10 : Taux d'immobilité selon le genre par secteur municipal	41
Figure 11 : Taux d'immobilité pour les personnes âgées selon le genre par secteur municipal.....	42
Figure 12 : Évolution du nombre de déplacements quotidiens selon le genre et l'âge.....	44
Figure 13 : Évolution de la moyenne des kilomètres parcourus par déplacement selon le genre et l'âge.....	46
Figure 14 : Moyenne des kilomètres parcourus quotidiennement selon le genre	47
Figure 15 : Heures de déplacement selon le genre	48
Figure 16 : Part modale des déplacements selon le genre.....	49
Figure 17 : Part modale des déplacements selon le genre chez les personnes âgées de 65 ans et plus	51
Figure 18 : Motifs de déplacement (groupés) selon le genre.....	52
Figure 19 : Motifs de déplacement (détails) selon le genre	53
Figure 20 : Évolution du pourcentage du motif « reconduire quelqu'un » selon le genre et l'âge	55
Figure 21 : Évolution du pourcentage du motif « aller chercher quelqu'un » selon le genre et l'âge.....	56
Figure 22 : Carte du réseau du RTC (printemps 2024). Source : RTC.....	60
Figure 23 : Carte de défavorisation sociale et matérielle et de desserte du RTC pour le secteur Montmorency et Courville.....	62
Figure 24 : Carte de défavorisation sociale et matérielle et de desserte du RTC pour le secteur Vanier.....	63



À propos

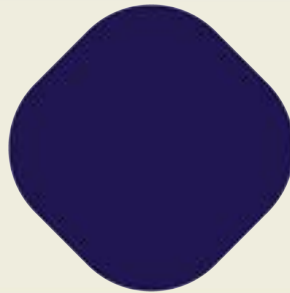
Accès transports viables est un organisme à but non lucratif ayant pour mission de défendre les droits des utilisatrices et utilisateurs des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage) et actifs (marche, vélo), ainsi que de promouvoir la mobilité durable dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches.

Régulièrement, l'organisme documente et intervient sur divers dossiers publics en lien avec les transports et l'urbanisme dans ces deux régions.

Accès transports viables œuvre aussi à la sensibilisation et la mobilisation en faveur de la mobilité durable, autant par des campagnes de promotion que des activités d'éducation.

Enfin, que ce soit par la réalisation de plans de déplacement ou par des mandats d'intervention dans les milieux, Accès transports viables contribue à la création d'environnements favorables à la mobilité durable.





À propos de Femmes et mobilité

Femmes et mobilité est un projet porté par Accès transports viables et le Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec (TRAAQ), ayant pour objectif de rendre visibles les inégalités de genre en matière de mobilité, dans une perspective intersectionnelle.

Femmes et mobilité documente et mobilise les connaissances en lien avec les enjeux de mobilité des femmes, sensibilise le grand public et les instances décisionnelles en prenant part à des actions collectives concertées du milieu communautaire de la Capitale-Nationale, et outille et forme les milieux municipaux et communautaires sur les enjeux et les approches à adopter afin d'obtenir des gains en faveur des femmes en matière de mobilité.



C'est dans le cadre de ce projet que nous avons développé une expertise en Analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+), appliquée au domaine du transport et de l'aménagement du territoire.

Faits saillants

1 Le manque de représentation des femmes et des populations vulnérables dans les domaines de l'urbanisme et du transport conduit à l'absence de prise en compte des inégalités persistantes. Notre réseau de transport actuel ne répond donc pas aux besoins de l'ensemble de la population.

2 Les femmes ont des habitudes de mobilités différentes et des besoins spécifiques. Elles effectuent plus généralement des chaînes de déplacements complexes, multiples, atypiques, hors période de pointe, composés de déplacements plus courts et plus nombreux, en plus d'être souvent responsables de personnes à charge.

3 À Québec, des facteurs sociodémographiques peuvent avoir une influence sur la mobilité des personnes, comme le genre, l'âge, ou encore le lieu de résidence. Par exemple, le taux d'immobilité des femmes s'élève à 17,6% et celui des femmes aînées à 37%. Les personnes résidant dans des quartiers défavorisés matériellement et socialement sont également plus à risque de vivre un déficit de mobilité.



4 Plusieurs groupes de population dépendent du transport collectif pour réaliser leurs déplacements, comme les femmes qui sont majoritaires dans les transports collectifs à Québec, mais aussi les personnes aînées.

5 Le réseau de transport actuel étant insuffisant pour desservir l'ensemble des secteurs les plus défavorisés de l'agglomération, l'arrivée d'un réseau structurant pourrait permettre de corriger ces iniquités territoriales présentes sur le territoire.

6 Le transport collectif étant essentiel à l'autonomie, à l'intégration au marché du travail et à la qualité de vie des femmes et de plusieurs populations vulnérables, il est essentiel de mettre en place un réseau structurant de transport en commun qui prenne en compte les besoins spécifiques de l'ensemble de la population.

7

Le réseau structurant, avec un tramway comme colonne vertébrale, semble plus adapté aux habitudes et aux besoins spécifiques des femmes, et ce pour plusieurs raisons :

- Par sa plus grande fréquence permettant de combiner plus facilement des chaînes de déplacements complexes et de faciliter les déplacements hors des périodes de pointe;
- Par la connectivité entre les différentes lignes de l'ensemble du réseau permettant de simplifier les transferts et d'assurer l'accès à une diversité de destinations;
- Par la fiabilité et la prévisibilité apportées offrant un sentiment de contrôle sur la mobilité et allégeant par le fait même la charge du travail domestique mobile;
- Par l'espace plus important disponible à bord permettant d'accueillir des poussettes ou des fauteuils roulants;
- Par l'amélioration des temps de transport grâce à la vitesse commerciale plus élevée, permettant de se déplacer plus loin en moins longtemps et de réduire les disparités temporelles entre les femmes et les hommes.

8

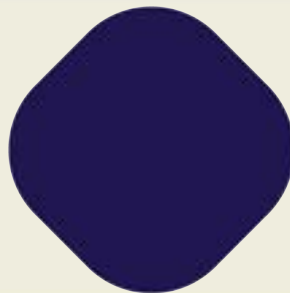
Le tramway offre un niveau d'accessibilité universelle plus élevée grâce, entre autres, à l'accès au véhicule de plain-pied, à la présence de stations abritées et à la stabilité de la conduite sur rail.



9

Le tramway peut potentiellement favoriser le sentiment de sécurité des femmes et des populations vulnérables, et ce pour plusieurs raisons :

- Grâce à la l'amélioration de la lisibilité du transport permettant une meilleure compréhension de l'offre;
- Grâce aux mécanismes de co-visibilité favorisant « les yeux de la rue » et le fait de voir et d'être vu-e;
- Grâce à l'opportunité de réaménagement de façade à façade qu'il présente, permettant une requalification des espaces et une amélioration du sentiment de sécurité, en particulier à la nuit tombée.



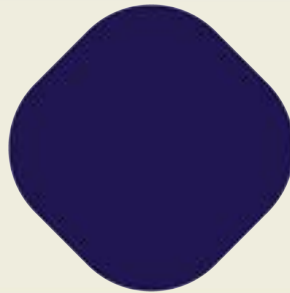
Introduction

Mise en contexte

Depuis la création d'Accès transports viables en 1991, et considérant que l'agglomération de Québec est un espace où l'automobile est reine avec l'un des réseaux d'autoroutes urbaines les plus développés par personne dans toute l'Amérique du Nord et une offre de stationnement abondante et peu dispendieuse, l'organisation s'est engagée fortement en faveur de la mise en place d'un réseau structurant de transport en commun dans la région de Québec.

Selon la plateforme Collectivités viables, pour qu'un réseau de transport soit considéré comme structurant, certaines conditions doivent être réunies, à savoir que :

- Son achalandage représente une part significative des déplacements effectués dans un corridor d'urbanisation de sorte que l'opération de ce réseau s'avère essentielle au bon fonctionnement des activités urbaines qui y sont localisées;
- Le service offert permet de remplir la majeure partie des besoins de mobilité de ses usagères et usagers grâce à une desserte à haut niveau de service;
- Il offre des infrastructures importantes, confortables et durables (stations, voies, équipements intermodaux, dispositifs d'information aux personnes usagères);
- Il comprend des mesures qui assurent sa fiabilité, en lui accordant la priorité sur les autres modes de transport;
- Il propose une fréquence élevée (intervalle maximal de 15 minutes entre deux passages);
- Il offre une capacité et une vitesse commerciale (la vitesse moyenne en comptant le temps passé à l'arrêt) élevées;



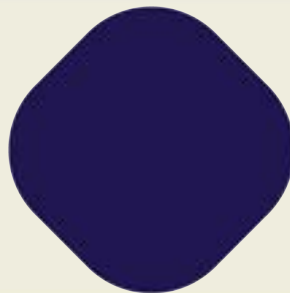
- Il propose une grande amplitude de service, afin de répondre aux besoins des personnes usagères tôt le matin jusqu'à tard le soir, voire la nuit, tant la semaine que la fin de semaine (Vivre en ville, 2013).

Depuis 2006, avec la création de la campagne Un tramway pour Québec qui est devenu par la suite Québec en mouvement, un certain consensus dans les milieux environnemental, socio-économique et institutionnel s'installe : le tramway se révèle être le bon mode de transport puisqu'il répond aux conditions mentionnées ci-haut d'une part, mais aussi parce qu'il pourrait être à même de reconfigurer les transports à l'échelle de la ville en devenant une colonne vertébrale propice aux rabattements et aux interconnexions.

Plusieurs projets ont été évalués afin de répondre aux besoins croissants de la population en matière de déplacements et c'est suite à l'abandon du projet de Service rapide par autobus (SRB) en 2017 qu'une grande mobilisation populaire s'est mise en branle afin de mettre la pression sur les différents paliers gouvernementaux pour que s'accélère le développement d'un réseau structurant de transport en commun. À l'issue de cette mobilisation s'est formée la campagne de promotion du projet de tramway J'ai ma passe à laquelle plus de 10 000 citoyens et citoyennes ont adhéré dans la première semaine de sa création.

De 2019 à 2023, un bureau de projet travaillait sur un projet de tramway jusqu'à ce que le gouvernement du Québec décide de mettre le projet sur pause afin de commander un mandat d'étude à la CDPQ-Infra.

30 ans après le début des mobilisations en faveur d'un réseau structurant de transport en commun à Québec, les usagers et usagères du transport collectif attendent toujours.



Présentation de la méthodologie

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

L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) est un outil d'aide à la décision, reconnu comme outil de gouvernance par le gouvernement du Québec depuis 2005, qui vise à tenir compte des réalités et des besoins particuliers de toutes les personnes lors de la mise en place de projets. Elle propose un cadre d'analyse et une méthodologie concrète pour prévoir les effets et les impacts des projets sur les différents groupes sociaux. L'ADS+ peut être comparée à une paire de lunettes qui permettrait de percevoir les enjeux d'inégalité, d'éclairer la prise de décision et de l'orienter vers les interventions qui maximisent ses retombées égalitaires (Massé et al., 2002).

L'ADS+ est un levier de transformation des rapports sociaux : elle permet de combattre les discriminations sociohistoriques, en luttant contre les rapports de domination, les préjugés et les biais inconscients. Cette analyse questionne notamment le poids des comportements et des normes masculines comme référence de la neutralité et de l'université (*ibid.*). Ce faisant, elle favorise in fine l'atteinte de l'égalité de fait.

Concrètement, l'ADS vise à discerner de façon préventive les effets distincts sur les femmes et les hommes que pourrait avoir un projet. Avec l'introduction de l'intersectionnalité (le « + »), l'approche va au-delà de la distinction femme-homme pour prendre en compte d'autres facteurs (figure 1). L'approche intersectionnelle consiste à reconnaître et considérer que certaines personnes peuvent vivre plusieurs oppressions simultanément, que ces oppressions ne sont pas dissociables les unes des autres, et qu'elles ne peuvent être hiérarchisées. Ces oppressions peuvent être liées à de multiples facteurs



sociaux tels que le genre, l'âge, la situation de handicap, l'orientation sexuelle, la classe sociale, la langue, la religion, l'origine ethnique, le niveau de littératie, etc.

L'ADS+ propose un cadre d'analyse et une méthodologie concrète, aisément applicable à une pluralité de contextes. Elle suit les étapes du cycle de gestion d'un projet (figure 2). Elle permet de se poser les bonnes questions aux bons moments pour remédier aux potentiels angles morts, de la phase de mise en place d'un projet à l'étape finale de l'évaluation. Surtout, l'ADS+ repose sur l'étude approfondie de données désagrégées selon différentes caractéristiques sociodémographiques, mais également sur un processus de consultation exhaustif et une communication claire et inclusive.

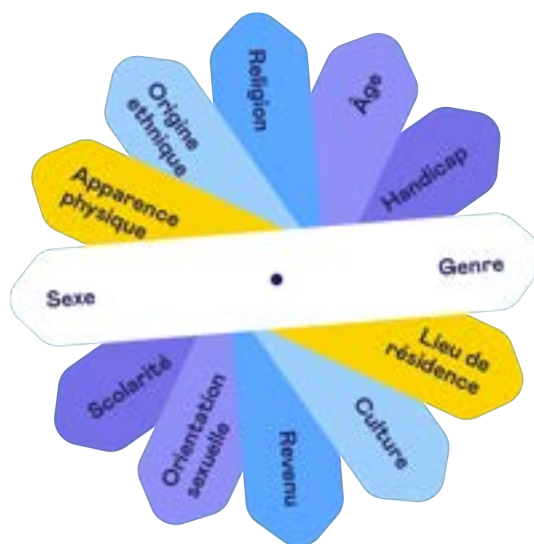


Figure 1 : La rosace de l'intersectionnalité

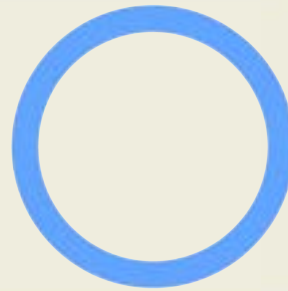
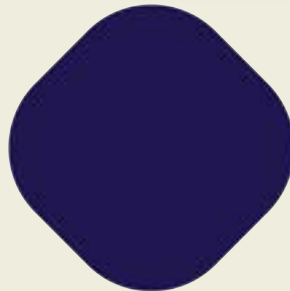
L'objectif de ce rapport est d'utiliser l'ADS+ pour étudier la mobilité à Québec et analyser le projet de réseau structurant. La perspective intersectionnelle est rarement prise en compte dans la planification du transport. Pourtant, elle est essentielle pour comprendre les différentes réalités des personnes qui se déplacent à Québec et saisir les besoins différenciés qui en découlent. Cette nouvelle compréhension des enjeux de mobilité nous permettra d'aborder le projet de réseau structurant sous une autre perspective, afin de révéler les effets distincts qu'un tel projet pourrait avoir sur une diversité de groupes sociaux, notamment les plus vulnérables.

Comme mentionné, l'ADS+ s'applique à toutes les étapes d'un projet, de la phase initiale de l'identification des besoins à la phase finale du suivi et de l'évaluation (figure 2). Pour ce rapport, nous nous pencherons essentiellement



sur la première étape du cycle, à savoir l'évaluation des besoins. Cette analyse pourra ainsi servir de point de départ pour pérenniser le processus ADS+ dans la planification du projet de réseau structurant à Québec. La première étape de l'ADS+ consiste à évaluer les besoins différenciés de la population au regard d'un projet. Elle comprend trois objectifs principaux, qui ont guidé la rédaction de ce rapport :

- Réaliser un portrait exhaustif des personnes concernées et de leurs besoins spécifiques grâce à une récolte de données désagrégées (quantitatives et qualitatives);
- Identifier les enjeux différenciés vécus par les personnes concernées;
- Réaliser le portrait des impacts potentiels.



Le cycle de l'ADS+



*Inspiré de : Secrétariat à la condition féminine. (2023). Cadre de référence pour les projets pilotes en analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) 2022-2027.

Figure 2 : Le cycle de l'ADS+



Les données récoltées

La première étape de l'ADS+ se concentre sur l'analyse de données, quantitatives et qualitatives, afin de saisir les besoins et les enjeux différenciés des populations concernées par le projet. Ce rapport s'appuie donc sur plusieurs types de données:

- Les résultats de l'enquête Origine-Destination Québec-Lévis de 2017;
- L'indice de défavorisation matérielle et sociale (IDMS) 2021 de l'Institut national de la santé publique du Québec (INSPQ);
- La littérature scientifique existante;
- Les données récoltées depuis 2019 dans le cadre du projet Femmes et mobilité.

Ces différentes sources nous ont permis d'établir un portrait des enjeux de mobilité vécus par la population sur le territoire de la ville de Québec, dans une perspective intersectionnelle, et d'analyser les potentiels impacts de l'implantation d'un réseau structurant.

Les enquêtes Origine-Destination

Les enquêtes Origine-Destination (EOD) sont des enquêtes de grande envergure permettant de dresser un portrait précis des habitudes de déplacements de la population. Elles sont menées dans plusieurs régions du Québec, notamment Montréal, Gatineau et Québec, et sont renouvelées régulièrement afin de suivre l'évolution des besoins.

Ce rapport repose une partie de son analyse sur les données les plus récentes de l'enquête Origine-Destination de la région de Québec (2017). L'EOD fournit des données pour l'ensemble du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), mais nous nous concentrons ici sur les déplacements des personnes qui résident dans l'agglomération de Québec et sur le territoire de



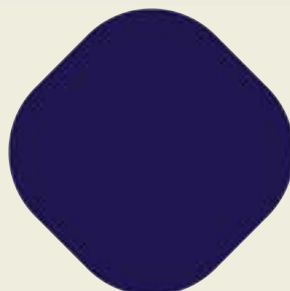
Wendake, lesquelles seront les plus touchées par le projet de réseau structurant.

L'échantillon retenu est ainsi composé de 52 209 personnes (27 019 femmes et 25 190 hommes) et 134 862 déplacements. Il s'agit d'une banque de données considérable, représentative de la population, nous permettant de faire des constats fiables. Pour évaluer les impacts du projet de réseau structurant de Québec sur les différents groupes de population, l'équipe de recherche a désagrégé les données selon le sexe, le genre, l'âge et le quartier de résidence. Les données disponibles dans l'EOD en matière de profil sociodémographique ne permettent pas de faire une analyse intersectionnelle plus approfondie, étant donné l'absence de certaines variables, par exemple celles reliées à la diversité de genre ou à l'origine ethnique. Certaines variables qui n'étaient disponibles que par ménage, et non par individu, ont également été écartées (comme le revenu ou la présence de handicaps).

L'indice de défavorisation matérielle et sociale (IDMS)

Indice conçu à la fin des années 1990, l'IDMS permet de caractériser et illustrer la défavorisation matérielle et sociale à l'échelle des aires de diffusion définies dans les recensements fédéraux. Trois indicateurs sont utilisés pour évaluer la dimension matérielle, soit l'éducation, l'emploi et le revenu. Ceux-ci ont une influence directe sur la capacité des personnes à avoir accès à des biens et commodités de la vie courante. Quant à la dimension sociale, elle fait référence à la fragilité sociale et est évaluée par le fait d'être une personne vivant seule, d'être une personne monoparentale, séparée, divorcée ou veuve (Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), 2024).

Les données de l'IDMS pour l'année 2021 à l'échelle du Québec ont été utilisées dans ce rapport. La variable sélectionnée pour représenter les niveaux de défavorisation à l'échelle de l'agglomération de Québec est Com3RTS. Cette variable permet de représenter de façon combinée les



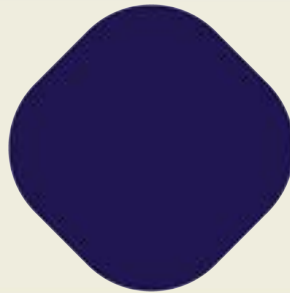
niveaux de défavorisation matérielle et sociale en quintile de tailles identiques. Avec cette variable, il est donc possible de mesurer l'écart d'un quintile à l'autre entre tous les groupes de population.

En plus d'une caractérisation des niveaux de défavorisation à l'échelle de l'agglomération, l'IDMS a été croisé aux données du Réseau de transport de la Capitale (RTC) afin de caractériser la desserte en fonction du niveau de défavorisation. Pour ce faire, les données ouvertes du RTC incluant notamment les arrêts et les différents parcours (régulier et Métrobus) ont été utilisées. Pour évaluer l'offre de transport, notre analyse se base sur la desserte des Métrobus, soit des parcours à haute fréquence circulant sur les artères principales de l'agglomération. Pour représenter l'accessibilité des personnes utilisatrices, deux échelles ont été utilisées, soit une zone à 250 mètres d'un parcours Métrobus et une autre à 500 mètres.

Bien qu'une distance de 500 mètres soit considérée comme acceptable pour marcher jusqu'à un arrêt d'autobus (Lachapelle & Noland, 2012), l'échelle de 250 mètres a aussi été représentée, car elle semble être plus propice à l'accessibilité aux transports collectifs pour les personnes rencontrant des difficultés à se déplacer (Oxley & Benwell, 1985 ; Berrett et al., 1988). Pour cette partie de l'analyse, seuls les quartiers comprenant les secteurs municipaux avec les plus hauts taux d'immobilité (résultats obtenus à partir des données de l'EOD) ont été cartographiés, par souci de priorisation.

La revue de littérature

Pour compléter ces données quantitatives, une analyse non exhaustive de la littérature scientifique existante a été réalisée afin d'étudier les enjeux de mobilité dans une perspective intersectionnelle. Des articles issus de la littérature québécoise, canadienne, française et états-unienne ont été examinés.



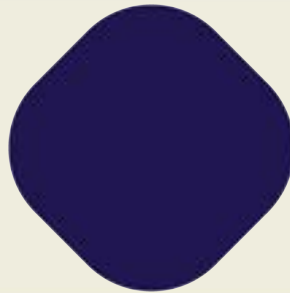
Limites méthodologiques

La prise en compte du genre dans le domaine du transport et de la mobilité ne s'est faite que tardivement. Les analyses féministes ont longtemps été peu investies dans le champ de recherche sur les mobilités, en particulier dans le monde francophone (Forum Vies Mobiles, 2022). Toutefois, dans les dernières décennies, de nombreux travaux ont mis au jour les interdépendances entre le genre et la mobilité (*ibid.*). La littérature scientifique fournit désormais de nombreux articles abordant la mobilité des femmes. Mais la perspective intersectionnelle, quant à elle, est encore trop peu abordée.

Les études et les enquêtes institutionnelles sur les déplacements des populations semblent accuser un certain retard : absence de prise en compte de la conciliation famille-travail-études, orientation dans le sens des déplacements linéaires domicile-travail, omission des autres motifs de déplacements, etc. Surtout, l'accès à des données ventilées selon une variété de variables sociodémographiques est parfois difficile, ce qui constitue l'un des principaux obstacles à la réalisation d'une ADS+.

En ce sens, les enquêtes Origine-Destination présentent plusieurs écueils qui limitent leur capacité à fournir une image complète de la mobilité des individus. Bien que la variable du genre soit renseignée, ces enquêtes souffrent d'un manque de données ventilées selon une plus grande diversité de variables sociodémographiques. En effet, elles ne prennent pas en compte des facteurs cruciaux tels que le revenu par personne, la situation de handicap, le statut d'immigration ou d'autochtone, et d'autres variables qui influencent la mobilité. De plus, la binarité dans la catégorisation des genres est un autre défaut majeur, car elle ne reflète pas la pluralité des identités de genre.

Une autre lacune importante réside dans le manque d'intérêt pour les non-déplacements. L'enquête se concentre sur les déplacements réalisés, mais ne



s'intéresse que très peu à l'absence de déplacements. Les obstacles rencontrés par les personnes immobiles ne sont pas approfondis.

Cette absence de diversité dans les données est l'un des principaux obstacles que nous avons rencontrés dans la réalisation de cette ADS+. Davantage de données désagrégées auraient été nécessaires pour approfondir la perspective intersectionnelle. De plus, les données traitées datant de 2017, les évolutions plus récentes de la mobilité à Québec n'ont pas été prises en compte.



La mobilité sous le prisme de l'intersectionnalité

Cette section présente les résultats de la revue de littérature non exhaustive effectuée afin d'étudier les enjeux de mobilité dans une perspective intersectionnelle.

Le droit à la mobilité - une ressource inégalement répartie

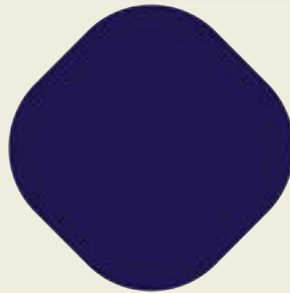
La mobilité peut être considérée comme un droit fondamental, car l'exercice d'autres droits fondamentaux en dépend, notamment le droit au travail, le droit au logement, le droit à la santé, le droit à l'éducation, le droit à la libre association, etc. (figure 3).

Le transport constitue un aspect structurant de la vie, et donc un vecteur important de l'autonomisation économique, de l'inclusion sociale et de la participation citoyenne des personnes. Plusieurs facteurs, tels que la situation socio-économique, le genre, les capacités physiques, cognitives et linguistiques des individus, le statut d'autochtone ou la couleur de peau influent sur leur capacité à se déplacer. Toutes les personnes ne sont donc pas égales par rapport à ce droit essentiel.



Figure 3 : Le droit à la mobilité

Aborder les enjeux de mobilité dans une perspective intersectionnelle permet de saisir l'architecture complexe des inégalités de déplacement. « La ville est une projection au sol des rapports sociaux », écrivait Henri Lefebvre en 1968. La ville n'est pas un espace neutre dénué de signification, mais elle reflète et

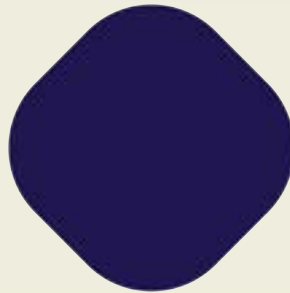


perpétue les inégalités et les systèmes d'oppression. Sur bien des facettes, notre environnement urbain est façonné par la société patriarcale dans laquelle nous vivons. La ville repose sur une urbanité genrée : elle est le résultat d'un continuum historique de siècles de ségrégation destinant les femmes à la sphère privée et octroyant l'espace public aux hommes, dont ils ont pu (et peuvent toujours) jouir pleinement et sans entraves (Lapalud et al., 2016).

Les hommes occupent la majorité des emplois dans les métiers de l'urbanisme, de l'ingénierie ou des transports (Ministère des Transports, 2019 ; Vitrine statistique sur l'égalité, 2022). Ainsi, 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 (Ministère des Transports, 2019).

Ce manque de représentation conduit à l'absence de prise en compte des inégalités persistantes entre les hommes et les femmes dans les politiques, dans les plans d'aménagement, dans les enquêtes de mobilité, dans les planifications d'infrastructures de transport, en bref dans l'ensemble de la planification urbaine. Les hommes planifient la ville selon leurs propres vécus et leurs propres perceptions. Les décisions qui sont prises correspondent donc principalement aux besoins d'un homme, sans limitations ou incapacités. C'est en cela que l'on peut affirmer que la ville est faite « par et pour les hommes » (Raibaud, 2015).

L'absence de prise en compte de ces inégalités dans la ville génère des déficits de mobilité, qui peuvent être aggravés par plusieurs facteurs liés au genre, à l'âge, au revenu, à la couleur de peau, au statut d'autochtone ou encore à la situation de handicap. Ces déficits sont peu analysés sous une perspective intersectionnelle et il existe peu de données dressant un portrait réaliste de ces enjeux de mobilité. L'application de l'ADS+ permet de lever cet angle mort



de la planification urbaine et de mieux comprendre les habitudes de mobilité de toutes les personnes.

Des habitudes de mobilité différentes chez les femmes

La mobilité des personnes peut être influencée par des caractéristiques sociodémographiques. En l'occurrence, il appert que le genre a une influence sur la façon dont les personnes se déplacent.

De nombreuses recherches démontrent que les femmes et les hommes ont des habitudes de mobilité différentes. Les femmes sont moins mobiles que les hommes et ont tendance à davantage utiliser le transport collectif et la marche dans leurs déplacements (Coutras, 2005 ; Séguin et Bussière, 1997 ; Wylly, 1998 ; Hanson, 2004, Vincens et al.; 2008 ; Jarouche & St-Pierre, 2018). Elles effectuent plus souvent des chaînes de déplacements complexes, multiples, atypiques et hors période de pointe, en plus d'être davantage responsables de déplacements avec des personnes à charge (Grisé et al., 2022). Même si les femmes ont tendance à réaliser plus de déplacements quotidiens que les hommes, ces déplacements sont généralement plus courts et comportent un plus grand nombre d'arrêts (Grisé et al., 2022 ; Ouellette, 2024).

L'enjeu de la conciliation famille-travail-étude

L'enjeu de la conciliation famille-travail-étude est central pour comprendre les inégalités de genre en matière de mobilité. Le partage équitable des responsabilités familiales entre les femmes et les hommes n'est pas encore atteint au Québec, les femmes effectuant encore davantage de tâches ménagères et familiales (Crespo, 2018). C'est d'ailleurs l'arrivée d'un enfant qui vient généralement créer des inégalités de mobilité au sein des ménages (Ouellette, 2024).



C'est pourquoi les femmes réalisent plus souvent des chaînes de déplacements complexes, caractérisées par un grand nombre d'arrêts. Elles subissent davantage le poids du « travail domestique mobile », signifiant que les femmes assument davantage les tâches domestiques nécessitant un déplacement (*ibid.*). En moyenne, les hommes se déplacent 23% moins que les femmes pour effectuer des tâches liées aux activités du ménage (*ibid.*)

Dès lors, le nombre de déplacements pouvant être réalisés en une journée est directement influencé par la charge du travail domestique mobile : les femmes sont davantage responsables de conduire les enfants à l'école ou à la garderie, et vont plus fréquemment aux rendez-vous médicaux et effectuer des achats (*ibid.*). Ce faisant, elles ont tendance à travailler plus près de leur domicile et à se déplacer entre les heures d'ouvertures des écoles et des garderies (Le Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (RGF-CN), 2019). Le poids du travail domestique mobile, qui pèse particulièrement sur les mères, constitue une contrainte temporelle qui limite les distances pouvant être parcourues en une seule journée.

Ces difficultés de mobilité constituent un frein important à l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes et condamnent de nombreuses femmes à un statut d'emploi précaire (Ouellette, 2024).

Le sentiment d'insécurité

Le sentiment d'insécurité, lié entre autres à la peur du harcèlement de rue, est une clé essentielle pour comprendre la mobilité de nombreuses personnes. Des études démontrent que le sentiment d'insécurité dans les espaces publics est plus fort chez les femmes que chez les hommes (Condon, Lieber et Maillochon, 2005 ; Gilow, 2015 ; Gilow et Lannoy, 2017 ; Lieber, 2008 cités dans Forum Vies Mobiles, 2022).



Dans une étude réalisée à Montréal, on apprend que 60% des femmes ont déclaré avoir peur de se promener seule le soir dans leur quartier de résidence, comparativement à 17% des hommes (Ville de Montréal, 2003). Dans une autre enquête, on apprend que près du deux tiers des personnes répondantes (65,3%) ont rapporté avoir vécu du harcèlement de rue à Montréal en 2020-2021. Ce taux s'élève à 83,7 % pour les personnes de la diversité de genre et à 68,7% pour les femmes cisgenres. Les transports en commun ont également été identifiés comme l'un des endroits où le harcèlement de rue est le plus fréquent (Courcy et al., 2022).

Ce sentiment d'insécurité entraîne des conséquences importantes, notamment 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 (RGF-CN, 2019). Le sentiment d'insécurité affecte donc directement la mobilité des femmes : il affecte le nombre, la portée ainsi que l'itinéraire de leurs déplacements (Forum Vies Mobiles, 2022).

La dépendance au transport collectif

Les femmes sont généralement de plus grandes utilisatrices du transport collectif (Vincens et al., 2008). Au Canada, 14% des femmes utilisent le transport collectif pour leurs déplacements de navettage, comparativement à 10,3% des hommes (Grisé et al., 2022). À Toronto, 44,3% des femmes utilisent le transport collectif comme moyen de transport principal pour se rendre au travail, comparativement à 30,1% des hommes (*ibid.*). Les mêmes tendances se retrouvent à Vancouver et à Montréal (*ibid.*).

Cette surreprésentation des femmes parmi les personnes usagères du transport collectif peut être expliquée par plusieurs raisons. Tout d'abord, les femmes sont plus susceptibles d'avoir un revenu plus bas, en raison de l'iniquité salariale qu'elles subissent (en 2019, le salaire horaire médian des femmes ne s'élevait qu'à 89% de celui des hommes) (Demers, 2020). Les femmes sont



aussi moins nombreuses à occuper un emploi et sont proportionnellement plus nombreuses que les hommes à occuper des emplois à temps partiel (18,9% contre 5,5%), précaires et non syndiqués (Moyser, 2017). Pour toutes ces raisons, les femmes sont plus à risque de vivre une situation de précarité financière.

Ces contraintes socio-économiques, additionnées à leur plus faible taux de possession d'un permis de conduire et à leur accès moindre à l'automobile, expliquent en partie que les femmes sont plus susceptibles d'être captives du transport collectif, qui représente alors le mode de transport le plus accessible financièrement (Vandersmissen et al., 2005 ; Grisé et al., 2022).

Des populations davantage impactées

Les femmes sont plus nombreuses à avoir un déficit de mobilité. Toutefois, cette réalité n'est pas vécue uniformément par toutes les femmes. Certaines vont être davantage susceptibles de vivre des obstacles dans leur mobilité quotidienne, en raison de plusieurs facteurs comme le fait d'être cheffe de famille monoparentale, le fait d'être aînée, d'être racisée ou immigrante, d'être en situation de handicap ou encore en situation de pauvreté.

Les femmes en situation de pauvreté

Les femmes en situation de pauvreté subissent une double discrimination, à la croisée de leur identité de genre et de leur situation financière, qui aggrave leur déficit de mobilité.

La mobilité est le deuxième poste de dépenses en ordre d'importance chez les ménages québécois, représentant en moyenne 18,4% de leur revenu total. Des obstacles, financiers notamment, peuvent restreindre la mobilité quotidienne des individus. En 2017, au Québec, entre 1,4 et 1,6 million de personnes vivaient sous le seuil de revenu viable, c'est-à-dire un revenu « permettant de vivre



dignement et d'échapper à la pauvreté ». Il s'agit de 17% à 19% de la population (Couturier & Labrie, 2020). Parmi ces personnes, 743 000 avaient un revenu faible au point de ne pas pouvoir subvenir convenablement à leurs besoins de base (logement, nourriture, vêtements, etc.) (Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion (CEPE), 2020). Dans ces conditions, il devient extrêmement difficile pour ces personnes de consacrer de l'argent à leurs déplacements. C'est pourquoi la totalité des personnes à faible revenu vit un déficit de mobilité.

Pour rappel, et comme mentionné précédemment, les femmes sont plus à risque de vivre une situation de précarité. Selon la Fondation canadienne des femmes, plus de 1,5 millions de Canadiennes vivent dans la pauvreté ; les aînées, les mères monoparentales, les femmes autochtones, les femmes en situation de handicap, les personnes LGBTQIA2S+, et les femmes issues d'une minorité visible étant encore plus à risque de vivre une situation de pauvreté (Howard 2021 dans Grisé et al., 2022)

Ces inégalités économiques se reflètent dans les habitudes de mobilité. En raison de la précarité qui les touche disproportionnellement, les femmes sont plus nombreuses à ne pas avoir accès à une voiture, et à dépendre des autres moyens de transport, comme le transport collectif, pour réaliser leurs déplacements. En l'absence d'un réseau de transport en commun adapté à leurs besoins, accessible et abordable, cette réalité limite notamment leur capacité à se trouver un emploi bien payé et contribue à les maintenir dans le cycle de la pauvreté (Solidarité rurale du Québec, 2002).

Les mères monoparentales

En 2014 au Canada, les mères seules constituaient 81% des familles monoparentales. (Statistique Canada, 2015). Ces femmes qui élèvent seules un enfant sont plus susceptibles de vivre un déficit de mobilité (RGF-CN, 2019).



Cette situation augmente le risque de précarité financière. Ce faisant, il est difficile d'une part d'avoir accès à une automobile privée, et d'autre part de trouver un logement au centre-ville, ou proche de services de proximité, qui soit bien desservi par les transports en commun (Ouellette, 2024).

Les mères de famille monoparentale, qui par ailleurs assument seules la charge du travail domestique mobile, ont donc généralement accès à de moins bons services et deviennent *in fine* davantage dépendantes de l'offre de transport collectif (Ouellette, 2024).

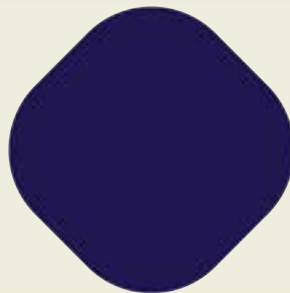
Les femmes âgées

Les femmes âgées sont également plus à risque de vivre un déficit de mobilité. Elles sont plus nombreuses à ne pas posséder de permis de conduire, et à avoir besoin d'accompagnement dans leurs déplacements (33,8% des femmes au Québec, contre 13,1% des hommes) (Grisé et al., 2022 ; RGF-CN, 2019). Avec l'âge, elles ont donc tendance à avoir davantage besoin d'une offre de transport collectif répondant à leurs besoins spécifiques (Ministère des Transports, 2019).

Avec le vieillissement de la population, et l'espérance de vie plus élevée des femmes, il est à considérer que les femmes âgées risquent d'être encore plus nombreuses à devenir captives du transport collectif dans les prochaines années (Grisé et al., 2022).

Les femmes en situation de handicap

La mobilité des femmes en situation de handicap diffère de celle des hommes dans la même situation. Elles utilisent généralement moins l'automobile et sont plus nombreuses à utiliser le transport collectif régulier et adapté, ainsi qu'à déclarer éprouver des difficultés pour se déplacer, quel que soit le mode de



transport utilisé (Ministère des Transports, 2019 ; Office des personnes handicapées du Québec, 2018)

Parallèlement, elles sont généralement plus nombreuses à déclarer avoir besoin d'accompagnement lorsqu'elles se déplacent (Office des personnes handicapées du Québec, 2018). Les femmes vivant avec des incapacités subissent davantage d'exclusion sociale à cause du déficit de mobilité qu'elles connaissent. Ce phénomène se reflète, par exemple, dans le taux de participation au marché du travail des femmes handicapées, qui est plus faible que pour les hommes handicapés (Rousseau et al., 2011). Elles sont donc plus susceptibles de vivre dans la pauvreté.

Les femmes racisées ou immigrantes

Plusieurs études se sont penchées sur la mobilité des personnes racisées ou immigrantes (McLafferty & Preston, 2023 ; McLafferty, 1997). Il apparaît que les femmes issues de l'immigration ou de communautés culturelles sont plus susceptibles de vivre des inégalités quotidiennes dans leur mobilité et d'avoir une moins grande mobilité résultant d'une situation socio-économique défavorable (Ministère des Transports, 2019 ; Ouellette, 2024).

Des études réalisées aux États-Unis montrent que les femmes racisées, et en particulier les femmes noires, ont des habitudes de mobilité différentes : bien qu'elles effectuent des déplacements plus courts que ceux des hommes, leurs déplacements pour se rendre au travail sont généralement plus longs que ceux des femmes blanches (Grisé et al., 2022). Elles utilisent davantage le transport en commun, ce qui explique en partie ce phénomène (*ibid.*)

Cette tendance se reflète également au Canada, et au Québec. Les personnes racisées ou immigrantes sont davantage susceptibles d'utiliser les transports en commun. Au Québec, les personnes faisant partie des minorités visibles

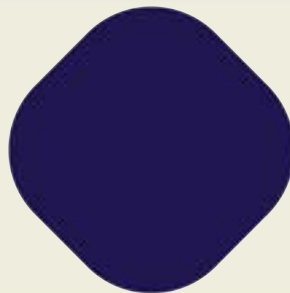


sont, en proportion, beaucoup plus nombreuses à utiliser le transport en commun que ceux n'en faisant pas partie (Gravel, 2014).

On remarque également que les femmes racisées sont plus sujettes à ressentir un sentiment d'insécurité dans les espaces publics, ce qui impacte davantage leur mobilité quotidienne. Une étude réalisée en Angleterre a constaté que les femmes afro-caribéennes se sentaient beaucoup moins en sécurité que les femmes blanches dans le métro la nuit, et que la majorité des femmes perçues comme asiatiques participant à l'étude ne sortait pas à la nuit tombée, par crainte pour leur sécurité (Lynch & Atkins, 1998 dans Grisé et al., 2022).

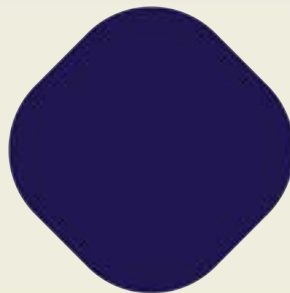
Cette réalité est également présente au Québec. Dans une étude réalisée à Montréal en 2022, les chercheuses ont constaté que 77% des personnes racisées ou autochtones avaient été la cible de harcèlement de rue, comparativement à 62% des personnes blanches (Courcy et al., 2022).

En conclusion, le transport constitue un aspect structurant de la vie de nombreuses 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 (RGF-CN, 2019).



Faits saillants

- La façon dont nos territoires sont aménagés n'est pas neutre, et reflète une forme d'urbanité genrée renforçant les inégalités entre les femmes et les hommes.
- Les domaines de l'urbanisme et du transport présentent une prédominance masculine. La ville étant façonnée selon les perceptions des acteurs qui la construisent, les projets issus de ces secteurs semblent pensés et réalisés par des hommes, qui omettent parfois certaines réalités spécifiques aux femmes. Ce manque de représentation conduit à l'absence de prise en compte des inégalités persistantes entre les hommes et les femmes.
- Puisque l'aménagement de nos territoires n'a pas été pensé pour répondre aux besoins de certaines populations vulnérables, celles-ci sont plus sujettes à vivre un déficit de mobilité.
- Les femmes vivent des enjeux de mobilité spécifiques, en lien avec la charge domestique qui leur incombe encore généralement, leurs plus faibles revenus, ou le sentiment d'insécurité qui les touche disproportionnellement.
- Les femmes sont moins mobiles que les hommes, et sont davantage susceptibles d'être captives du transport collectif. Elles effectuent plus généralement des chaînes de déplacements complexes, multiples, atypiques, hors période de pointe, composés de déplacements plus courts et plus nombreux, en plus d'être souvent responsables de personnes à charge.
- Toutes les femmes ne vivent pas les mêmes réalités, certaines sont plus susceptibles de vivre un déficit de mobilité. En raison de l'addition de plusieurs facteurs de discrimination, certaines populations ont encore plus de risques de vivre un déficit de mobilité, comme les femmes en situation de pauvreté, de monoparentalité, de handicap, âgées, racisées ou immigrantes.



La mobilité à Québec

Qu'en est-il de la mobilité sur le territoire de l'agglomération de Québec et de Wendake? Grâce à l'étude des enquêtes Origine-Destination 2017 et de la littérature existante, cette section présente une analyse différenciée de la mobilité des personnes résidant à Québec.

Des populations moins mobiles

En premier lieu, tout le monde n'a pas accès à l'automobile à Québec. 13,3% des personnes en âge de conduire ne possèdent pas de permis de conduire. Le taux de non-motorisation, calculé selon le nombre de ménages ayant déclaré ne posséder aucune automobile, s'élève quant à lui à 11,7%. Ces pourcentages considérables illustrent l'importance des alternatives à l'automobile pour une grande quantité de personnes. Celles qui ne possèdent pas d'automobiles ou de permis de conduire sont davantage susceptibles d'être dépendantes d'autres modes de transport.

De plus, l'analyse des enquêtes Origine-Destination révèle que certaines populations sont moins mobiles que les autres. Le taux d'immobilité global sur le territoire de l'agglomération de Québec et de Wendake s'élève à 15,9% (figure 4). Ce taux d'immobilité est calculé selon le nombre de personnes ayant déclaré n'avoir réalisé aucun déplacement durant la journée précédant la réponse à l'enquête. Bien que l'immobilité puisse être expliquée par plusieurs facteurs, cette statistique suggère tout de même que de nombreuses personnes vivent un déficit de mobilité, c'est-à-dire une incapacité à se déplacer qui peut être générée par un manque ou une insuffisance de solutions de transport répondant aux besoins spécifiques d'une personne.

En croisant cette donnée avec plusieurs variables sociodémographiques, on constate que ce taux d'immobilité est encore plus important chez certaines



populations, comme les femmes, les personnes âgées ou encore les personnes vivant dans un secteur considéré comme défavorisé.

Les femmes moins mobiles que les hommes

Les résultats de l'EOD confirment la tendance observée dans la revue de littérature : les femmes sont moins mobiles que les hommes, car elles ont un taux d'immobilité plus élevé. En effet, dans l'agglomération de Québec et sur le territoire de Wendake, le taux d'immobilité des femmes s'élève à 17,6%, tandis que le taux d'immobilité des hommes s'élève à 14% (figure 4). Les femmes sont donc surreprésentées parmi les personnes vivant un déficit de mobilité à Québec.

Taux d'immobilité selon le genre pour l'Agglomération de Québec et Wendake
(Source des données: Ministère des Transports, 2017)

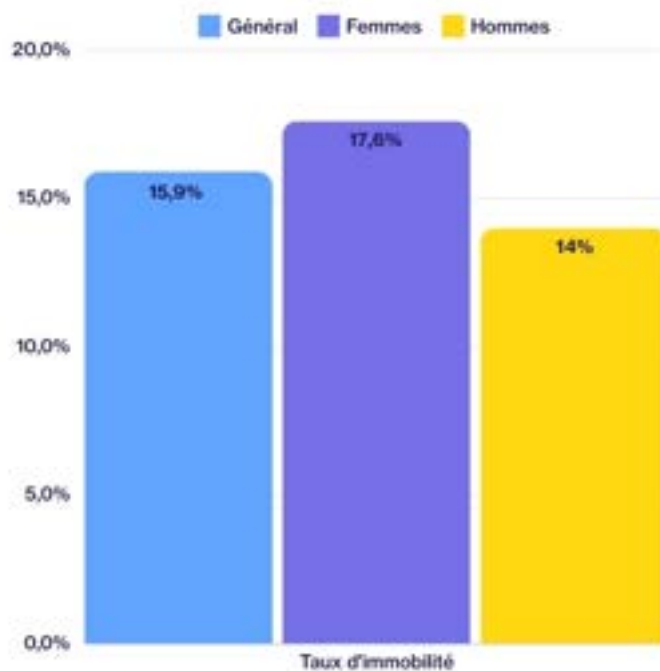


Figure 4 : Taux d'immobilité selon le genre



Elles sont également moins nombreuses à détenir un permis de conduire : 15,9% des femmes n'en possèdent pas, comparativement à 10,6% des hommes.

L'âge, un facteur aggravant

Le taux d'immobilité varie selon l'âge des personnes. Il est intéressant de noter que le taux d'immobilité des femmes est généralement plus élevé que celui des hommes, sauf pour les 29 ans et moins (figure 5). Entre 5 et 29 ans, les hommes présentent un taux d'immobilité légèrement plus important. Entre 30 et 55 ans, ce sont bel et bien les femmes qui présentent généralement un taux d'immobilité plus élevé. À partir de 55 ans, et à mesure que l'âge augmente, les écarts se creusent davantage : les femmes deviennent beaucoup plus immobiles que les hommes (figure 5).

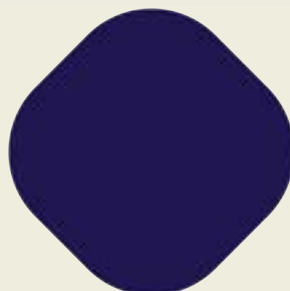


Évolution du taux d'immobilité selon le genre et l'âge pour l'Agglomération de Québec et Wendake
(Source des données : Ministère des Transports, 2017)



Figure 5 : Évolution du taux d'immobilité

À partir de 65 ans, le taux d'immobilité pour l'ensemble de la population grimpe en flèche et atteint 33,2% pour l'ensemble des personnes âgées de 65 ans et plus. Les femmes de 65 ans et plus connaissent un taux d'immobilité de 37%, tandis que les hommes de la même tranche d'âge connaissent un taux d'immobilité de 28,7% (figure 6).



Taux d'immobilité selon le genre et l'âge pour l'Agglomération de Québec et Wendake
(Source des données : Ministère des Transports, 2017)

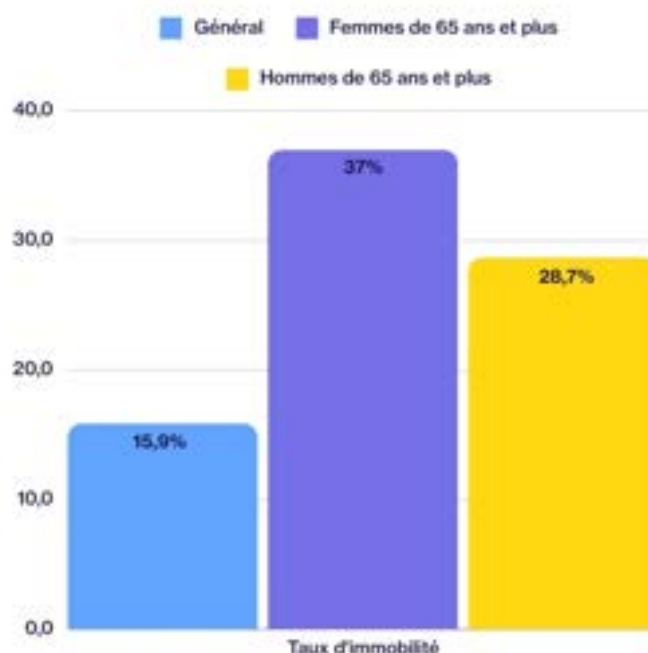
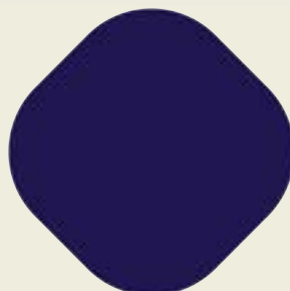


Figure 6 : Taux d'immobilité selon le genre et l'âge

Les personnes âgées sont également plus nombreuses à ne pas posséder de permis de conduire. À mesure que l'âge avance, le taux de non-possession d'un permis de conduire augmente, et particulièrement pour les femmes (figure 7). C'est à partir de 65 ans que les disparités entre les femmes et les hommes se creusent davantage, 25,3% des femmes de 65 ans et plus ne possédant pas de permis de conduire, comparativement à 10,3% des hommes. L'écart le plus spectaculaire se situe entre les hommes et les femmes de 80 ans et plus : 57,3% des femmes de cette tranche d'âge ne possèdent pas de permis de conduire, comparativement à 24,9% des hommes.



Évolution du taux de non-possession d'un permis de conduire selon le genre et l'âge pour l'Agglomération de Québec et
Wendake

(Source des données : Ministère des Transports, 2017)

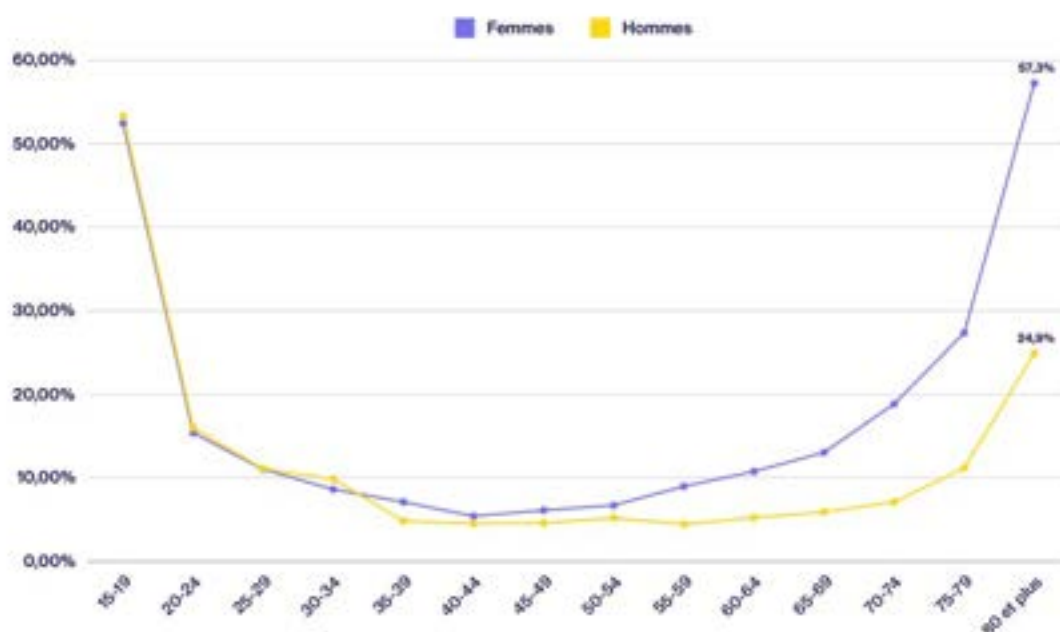
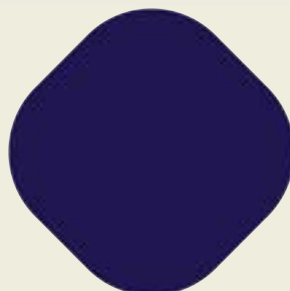


Figure 7 : Évolution du taux de non-possession d'un permis de conduire

On constate que, à Québec, les déficits de mobilité augmentent drastiquement avec l'âge, et que les femmes âgées sont tout particulièrement impactées. L'âge est donc un facteur de discrimination supplémentaire par rapport à la mobilité ; le fait d'être une femme âgée constitue une double discrimination qui vient impacter la mobilité des personnes.



Des inégalités territoriales au sein de l'agglomération de Québec et Wendake

Le taux d'immobilité ne s'exprime pas de manière homogène sur l'ensemble du territoire de l'agglomération de Québec. Les personnes résidentes de certains secteurs municipaux souffrent d'un taux d'immobilité plus important (figure 8).

Taux d'immobilité selon le secteur municipal pour l'Agglomération de Québec et Wendake
(Source des données : Ministère des Transports, 2017)

Secteurs municipaux	Taux d'immobilité	Secteurs municipaux	Taux d'immobilité
Les Saules	18,04%	Duburger	11,48%
Courville	18,45%	Saint-Émile	11,53%
Laird	18,95%	Charlesbourg-Est	11,59%
Maizerets	19,17%	Saint-Augustin-de-Desmaures	11,96%
Sainte-Foy Centre-Nord	19,51%	Sainte-Thérèse-de-Lisieux Ouest	12,13%
Basse-ville Est	20,34%	Val-Bélair (Bélair)	12,24%
Giffard	22,43%	Neufchâtel Est	12,51%
Charlesbourg Sud	22,50%	Seigneuriale Sud	12,75%
Vanier	25,74%	Neufchâtel Ouest	12,97%
Montmorency	26,69%	Notre-Dame-des-Laurentides	13,48%

Figure 8 : Taux d'immobilité selon le secteur municipal
À gauche, les taux d'immobilité les plus élevés ; à droite, les taux d'immobilité les plus faibles

Parmi les secteurs présentant un plus fort taux d'immobilité (à gauche), on retrouve Montmorency, Vanier, Charlesbourg Sud, Giffard, Basse-ville Est,



Sainte-Foy Centre Nord, Maizerets, Laitet, Courville et Les Saules. Ces secteurs sont également considérés comme défavorisés, matériellement et/ou socialement, par l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ, 2023) (figure 9). On remarque donc une certaine corrélation entre le fait de vivre dans un secteur municipal considéré comme défavorisé, et le fait d'expérimenter un taux d'immobilité important. La corrélation entre le taux d'immobilité élevé et la défavorisation sociale et matérielle peut en partie s'expliquer par le fait que les personnes à faible revenu doivent souvent s'empêcher de se déplacer pour respecter leur budget limité, le coût des principaux moyens de transport étant un frein majeur à la mobilité des personnes les plus pauvres.

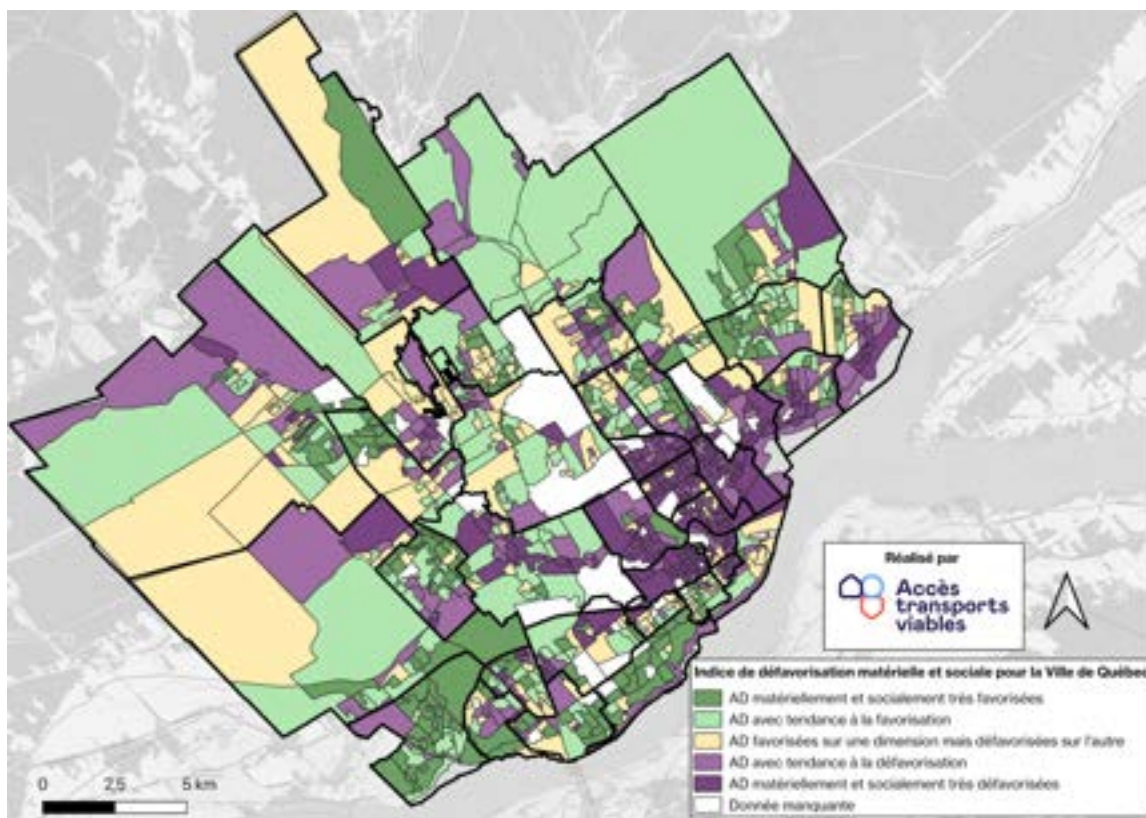


Figure 9 : Carte de défavorisation sociale et matérielle pour la ville de Québec.
Source des données : INSPQ



Ces inégalités territoriales se creusent davantage en fonction du genre. Dans les dix quartiers présentant les taux d'immobilité les plus importants, on remarque une nouvelle fois que les femmes sont surreprésentées parmi les personnes non mobiles. Ce taux s'élève à 32% pour les résidentes du secteur Montmorency, à 29,4% pour Vanier, et à 25,9% pour Charlesbourg Sud (figure 10). Dans chaque secteur municipal souffrant d'un taux d'immobilité important, ce sont donc les femmes qui sont les plus susceptibles d'être immobiles.

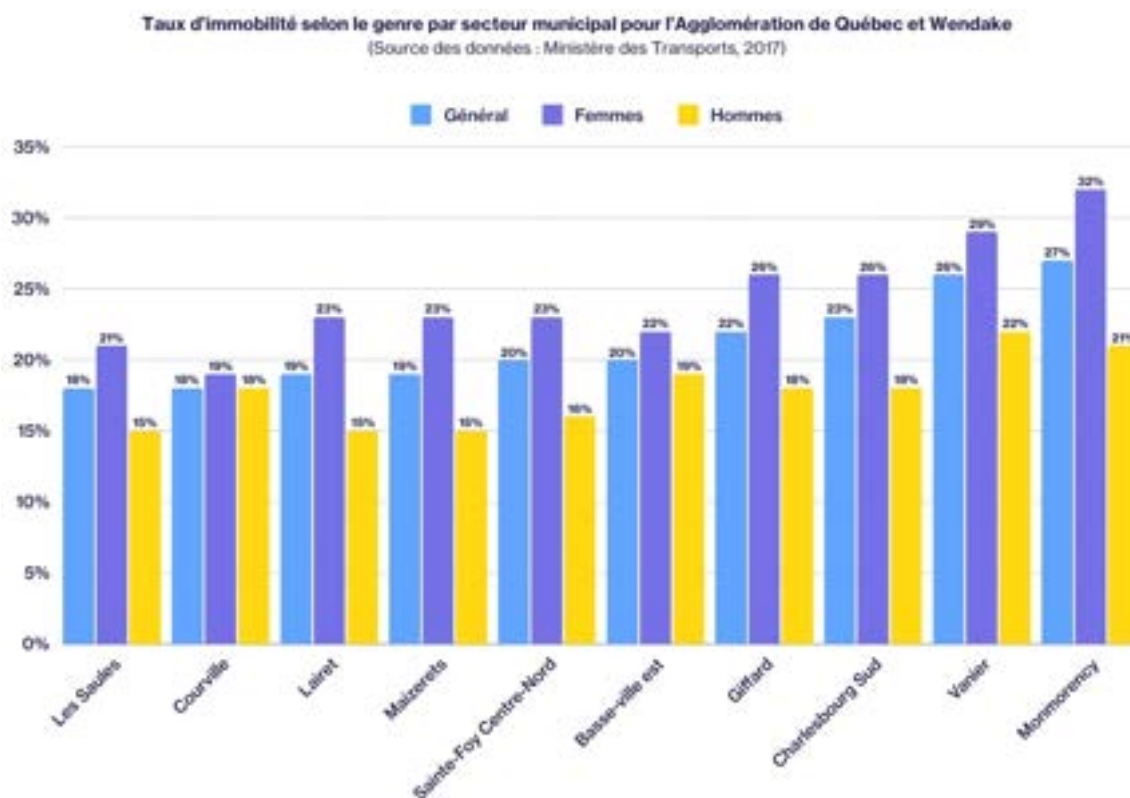


Figure 10 : Taux d'immobilité selon le genre par secteur municipal

En ajoutant la variable de l'âge, on constate que les écarts entre les genres se creusent encore davantage. Chez les hommes comme chez les femmes, les taux d'immobilité augmentent dans chaque secteur municipal. Toutefois, des écarts importants sont à noter (figure 11). Par exemple pour le secteur



Montmorency, le taux d'immobilité des femmes de 65 ans et plus s'élève à 52,6% comparativement à 35,7% chez les hommes. C'est donc plus de la moitié des femmes âgées résidant dans le secteur qui n'ont pas effectué de déplacement le jour visé par l'enquête. La même tendance est observée dans Giffard, avec un taux d'immobilité à 49,5% pour les femmes âgées comparativement à 34,4% pour les hommes âgés. Le secteur Les saules offre un constat similaire : le taux d'immobilité pour les femmes âgées est de 47,4%, alors que les hommes âgés connaissent un taux d'immobilité à 30,9%.

Taux d'immobilité pour les personnes âgées selon le genre par secteur municipal pour l'Agglomération de Québec et Wendake
(Source des données : Ministère des Transports, 2017)

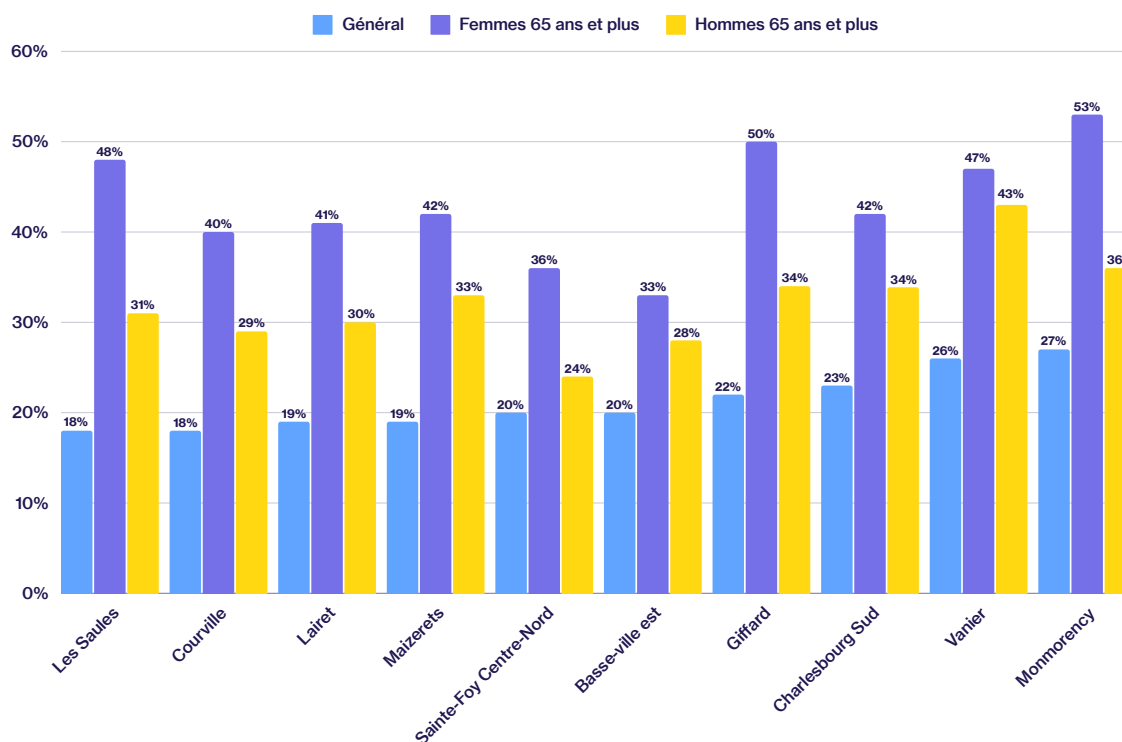


Figure 11 : Taux d'immobilité pour les personnes âgées selon le genre par secteur municipal

Les personnes âgées résidant dans certains secteurs municipaux de l'agglomération de Québec sont donc particulièrement à risque de vivre des déficits de mobilité importants, les femmes âgées étant en première ligne.



Avec l'analyse des EOD, on constate que plusieurs facteurs sociodémographiques viennent influencer le taux d'immobilité, comme le genre, l'âge, ou encore le lieu de résidence. Le fait d'être une femme, le fait d'être une personne aînée ou encore le fait de vivre dans un quartier considéré comme défavorisé sont des facteurs qui rendent les personnes plus susceptibles de vivre un déficit de mobilité.

Des habitudes de mobilité différentes

Que l'on fasse référence au nombre de déplacements réalisés, au mode de transport emprunté, ou encore au motif de déplacement, on constate que les habitudes de mobilité diffèrent en fonction de plusieurs facteurs.

Des déplacements plus courts et plus fréquents chez les femmes

Le nombre de déplacements moyen pour l'ensemble des personnes résidant dans l'agglomération de Québec et sur le territoire de Wendake est de 2,7 déplacements par jour. À première vue, il semble y avoir peu de différences entre les femmes et les hommes. Les femmes effectuent en moyenne 2,7 déplacements par jour, tandis que les hommes effectuent en moyenne 2,79 déplacements par jour.

Toutefois, on note des variations intéressantes lorsque l'on croise cette donnée avec la variable de l'âge (figure 12). Entre 25 et 50 ans, une hausse générale des déplacements peut être constatée : en moyenne 3,4 déplacements quotidiens sont réalisés chez les personnes de cette tranche d'âge.



Évolution du nombre de déplacements quotidiens selon le genre et l'âge pour l'Agglomération de Québec et Wendake
(Source des données : Ministère des Transports, 2017)

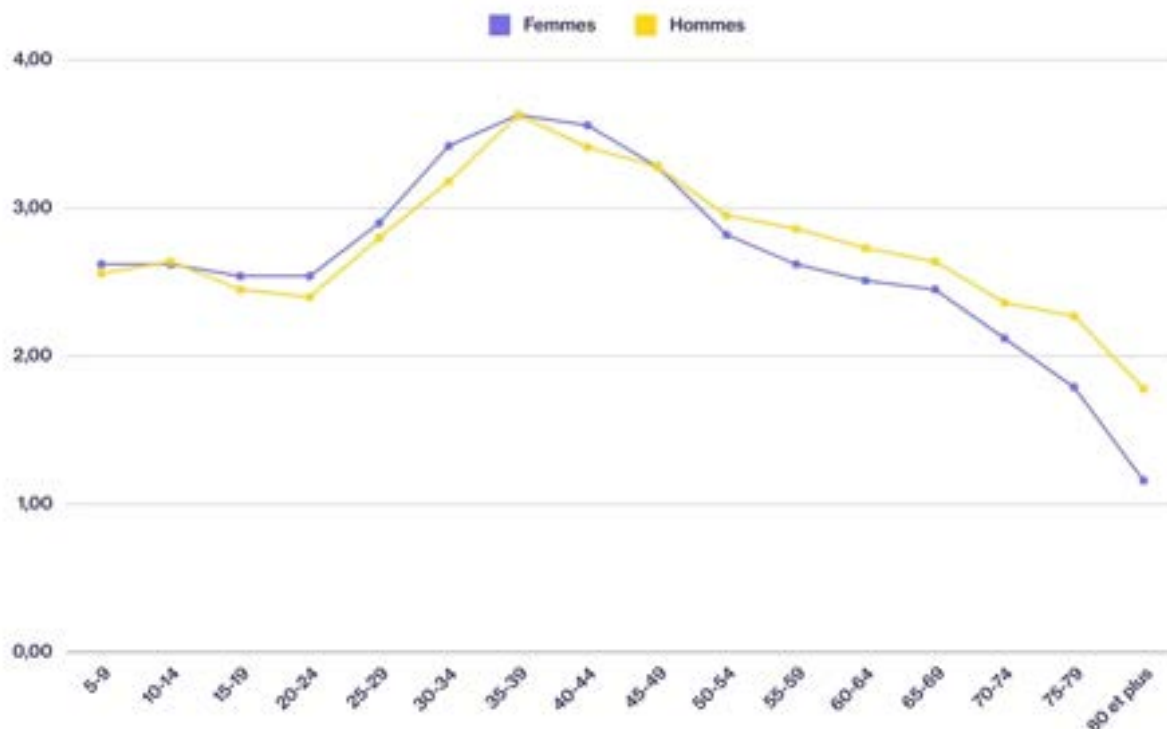


Figure 12 : Évolution du nombre de déplacements quotidiens selon le genre et l'âge

Les écarts entre les femmes et les hommes se creusent entre 20 et 44 ans, les femmes effectuant généralement davantage de déplacements que les hommes (3,30 en moyenne, comparativement à 3,17). Mais c'est entre 25 et 34 ans que l'écart est le plus important (3,21 déplacements pour les femmes, 3,02 déplacements pour les hommes). On note toutefois qu'entre 35 et 39 ans, moment où le nombre de déplacements moyens atteint son pic (3,63), les différences entre les femmes et les hommes s'atténuent.

Ces déplacements plus nombreux effectués par les femmes entre 20 et 44 ans peuvent être expliqués par les chaînes de déplacements complexes réalisés, en lien avec le poids du travail domestique mobile. Cette tranche d'âge correspond généralement à l'arrivée d'un enfant dans le ménage ; les femmes



assument alors davantage les tâches domestiques nécessitant un déplacement (Ouellette, 2024).

Le nombre de déplacements effectués vient également entériner le déficit de mobilité vécu par les personnes âgées, et en particulier par les femmes âgées (figure 12). En effet, on constate une baisse du nombre de déplacements chez les 65 ans et plus (2,2 déplacements quotidiens en moyenne pour l'ensemble des personnes âgées de 65 ans et plus, 1,7 pour les personnes âgées de 75 ans et plus).

Avec l'âge, le nombre de déplacements effectués par les femmes âgées baisse davantage que celui des hommes âgés (2,01 pour les femmes de 65 ans et plus, 2,35 pour les hommes de 65 ans et plus ; 1,47 pour les femmes de 75 ans et plus, 2,03 pour les hommes de 75 ans et plus). Les femmes âgées sont donc moins mobiles que les hommes âgés.

Cette donnée est à mettre en relation avec la distance parcourue en moyenne entre l'origine et la destination (à vol d'oiseau) (figure 13). Globalement, on remarque que les femmes effectuent des déplacements plus courts que ceux des hommes : la distance moyenne est de 8,15 km par déplacement, tandis que celle des hommes est de 9,86 km.

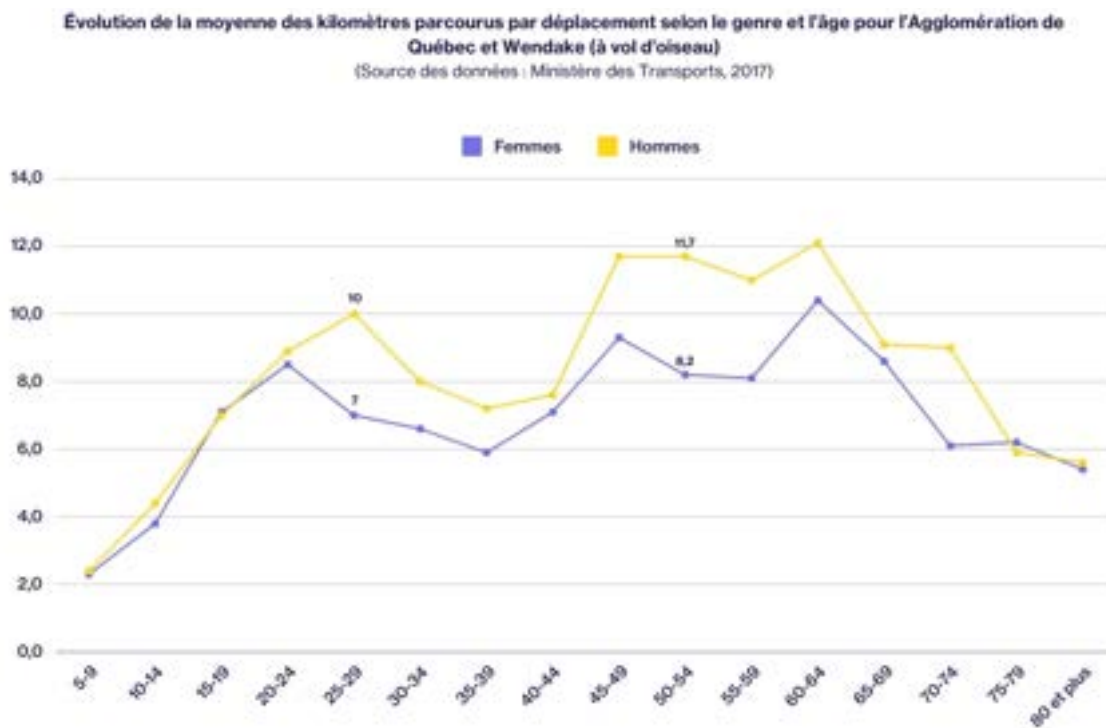
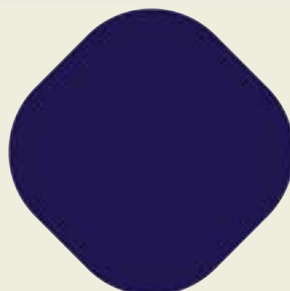


Figure 13 : Évolution de la moyenne des kilomètres parcourus par déplacement selon le genre et l'âge

La moyenne de distance parcourue par déplacement évolue avec l'âge. Entre 25 et 40 ans, les écarts se creusent davantage entre les femmes et les hommes. Les femmes ont tendance à parcourir une distance moins importante (7,81 km en moyenne dans cette tranche d'âge, contre 9,42 km pour les hommes). Les femmes, et en particulier celles en âge d'avoir des jeunes enfants, réalisent donc des déplacements plus courts.

Sur le territoire de l'agglomération de Québec et Wendake, les femmes effectuent généralement des déplacements plus courts et plus fréquents, ce qui rejoint les constats de la revue de littérature effectuée.

Les distances parcourues quotidiennement présentent également des disparités : les femmes effectuent moins de kilomètres dans l'espace d'une journée que les hommes (24,57 kilomètres en moyenne pour les femmes, contre une moyenne de 29,66 kilomètres pour les hommes) (figure 14).



Moyenne de kilomètres parcourus quotidiennement pour l'agglomération de Québec et Wendake selon le genre (à vol d'oiseau)

(Source des données : Ministère des Transports, 2017)

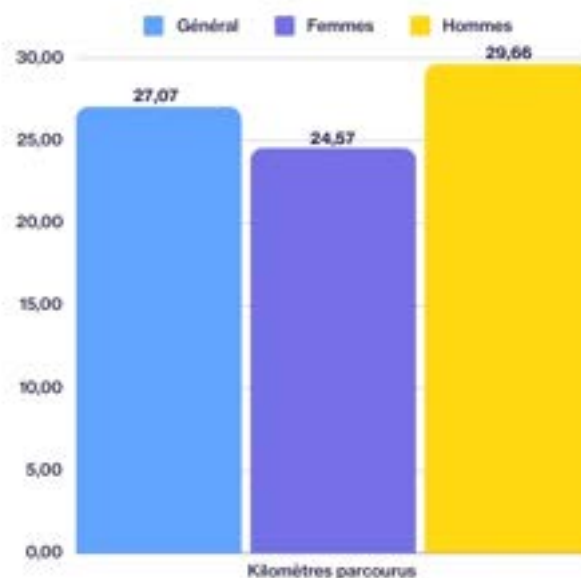


Figure 14 : Moyenne des kilomètres parcourus quotidiennement selon le genre

Cette tendance observée rejoint les constats de la littérature : les arrêts, plus nombreux, limitent la possibilité pour les femmes de parcourir de plus grandes distances ; le périmètre dans lequel évoluent les femmes est alors plus restreint (Ouellette, 2024). Il devient plus ardu pour les femmes, et en particulier pour les mères, de se déplacer sur de longues distances sur une base quotidienne (*ibid.*).

Par ailleurs, des différences genrées peuvent également être notées en ce qui a trait aux heures de déplacements. Les femmes sont plus nombreuses que les hommes à se déplacer hors des périodes de pointe, soit entre 9h et 15h (figure 15). Cette habitude pourrait s'expliquer par leur surreprésentation dans les métiers de soin à autrui, les emplois à temps partiel et les emplois avec des horaires atypiques (Grisé et al., 2022). Les femmes sont également moins



nombreuses à se déplacer le soir et la nuit, un phénomène pouvant être expliqué en partie par le sentiment d'insécurité qui les touche particulièrement (RGF-CN, 2019).

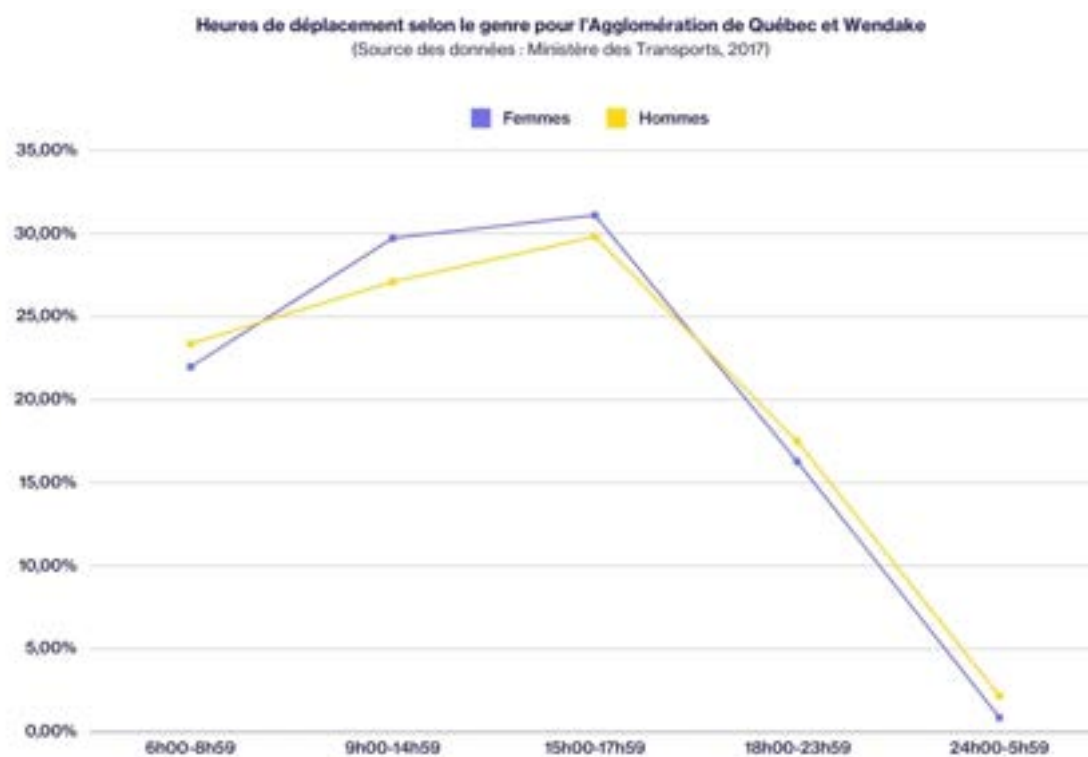


Figure 15 : Heures de déplacement selon le genre

Des différences dans le choix de modes de transport

Le choix du mode de transport varie selon différents facteurs. L'étude des parts modales nous renseigne sur la répartition des déplacements effectués pour chaque mode de transport (figure 16).



Part modale des déplacements selon le genre pour l'Agglomération de Québec et Wendake
(Source des données : Ministère des Transports, 2017)

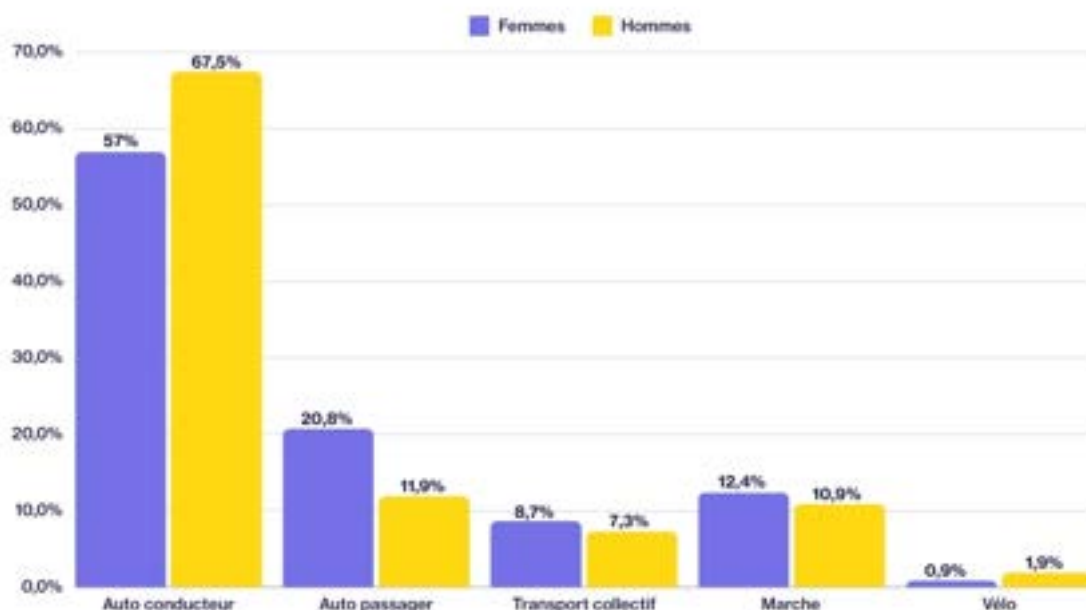
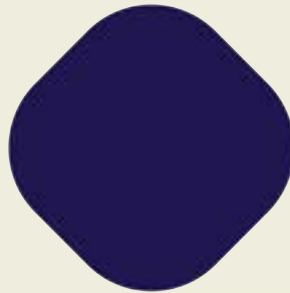


Figure 16 : Part modale des déplacements selon le genre

Il ressort que la part modale de l'automobile conducteur est considérablement plus élevée chez les hommes que chez les femmes (67,5%, comparativement à 57% chez les femmes). On retrouve toutefois une proportion plus importante de femmes en tant que passagères (20,8%, comparativement à 11,9% chez les hommes).

Les femmes sont plus nombreuses à se déplacer en transport collectif (régulier et adapté), la part modale s'élevant à 8,7% chez les femmes, et 7,3% chez les hommes. Elles représentent d'ailleurs 58% des personnes usagères du RTC (Léger Marketing, 2014). Cette tendance se reflète dans le taux de possession d'un abonnement au transport collectif : 16,7% des femmes contre 14,3% des hommes possèdent un abonnement.



Les femmes sont aussi plus nombreuses à privilégier la marche, avec une part modale de 12,4%. Chez les hommes, cette part modale descend à 10,9%.

En général, la part modale du vélo reste relativement basse pour l'ensemble de la population, mais des disparités de genre persistent, avec une proportion de femmes utilisant le vélo nettement inférieure à celle des hommes. La part modale du vélo chez les hommes est de 1,9%, alors qu'elle n'atteint que 0,9% chez les femmes. En Capitale-Nationale, les femmes ne représentent d'ailleurs que 29% des cyclistes utilitaires (Statistique Canada, 2022).

Avec l'âge, la part modale de l'automobile augmente fortement chez les hommes de 65 ans et plus (79,2%, comparativement à 55% chez les femmes) (figure 17). Ces dernières se retrouvent encore davantage passagères (26% pour les femmes, 7,3% pour les hommes). La part modale du transport collectif (régulier et adapté) dégringole pour l'ensemble des personnes âgées de 65 ans et plus, mais les femmes sont toujours plus nombreuses à l'utiliser, avec une part modale de 5,4% (contre 3,3% chez les hommes). La part modale du vélo, quant à elle, diminue drastiquement, particulièrement chez les femmes (0,2% pour les femmes, 0,8% pour les hommes).

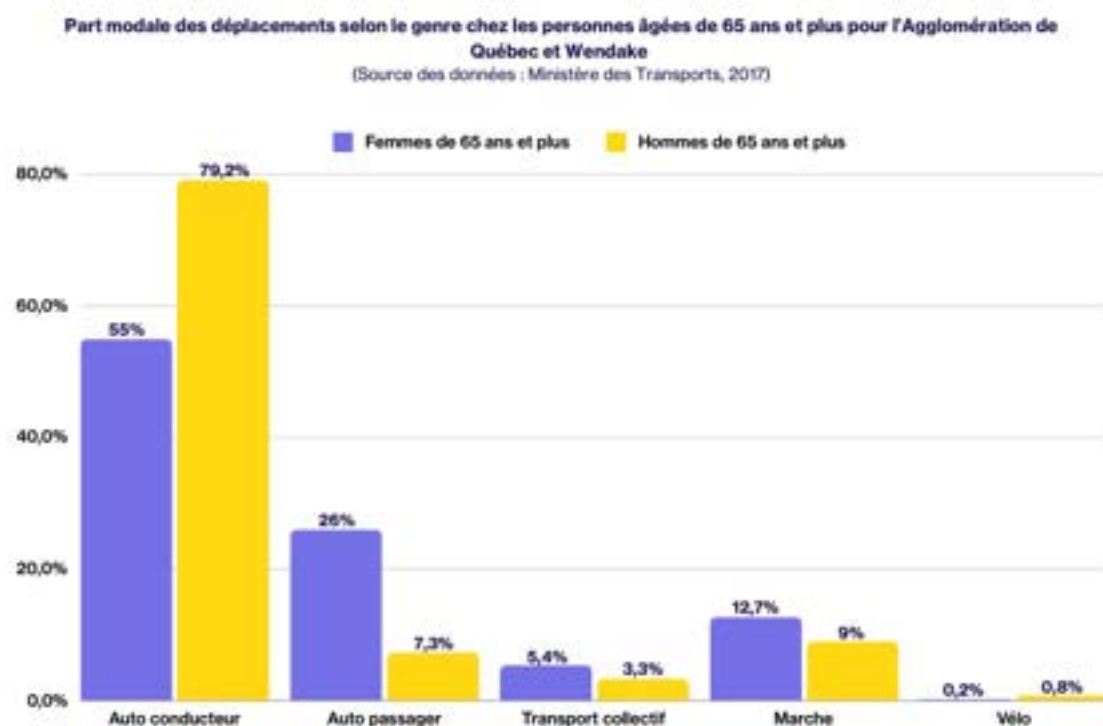
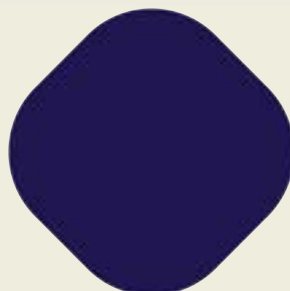


Figure 17 : Part modale des déplacements selon le genre chez les personnes âgées de 65 ans et plus

Des différences dans les motifs de déplacement

Les motifs de déplacements varient selon les individus. Les EOD démontrent que les hommes sont plus nombreux à se déplacer pour le motif « travail » ou « étude » (17,92% comparativement à 14,78% pour les femmes pour le motif « travail » ; 7,22%, comparativement à 6,88% pour le motif « étude ») (figure 18).

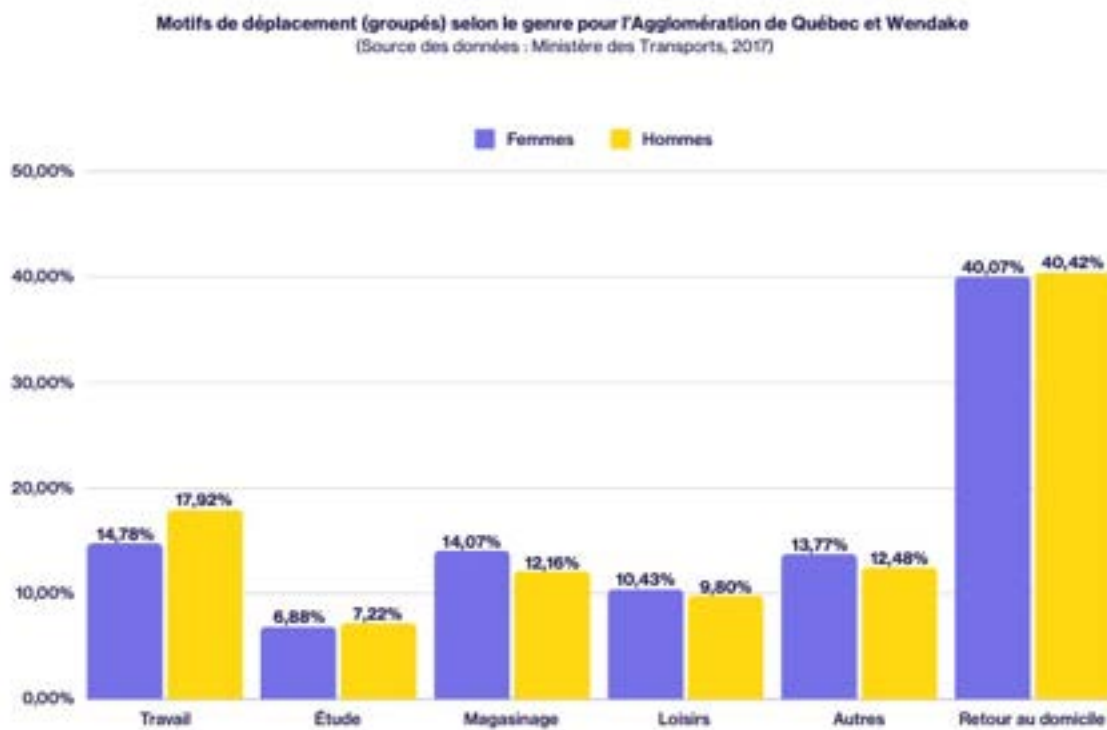
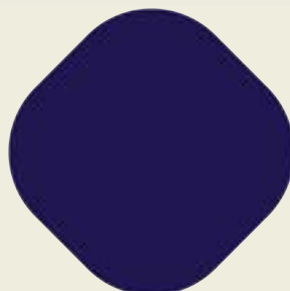
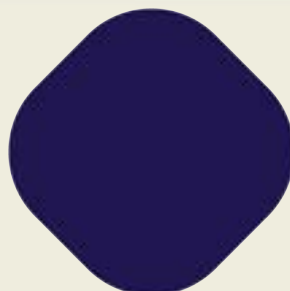


Figure 18 : Motifs de déplacement (groupés) selon le genre



Motifs de déplacement (détails) selon le genre pour l'Agglomération de Québec et Wendake
(Source des données : Ministère des Transports, 2017)

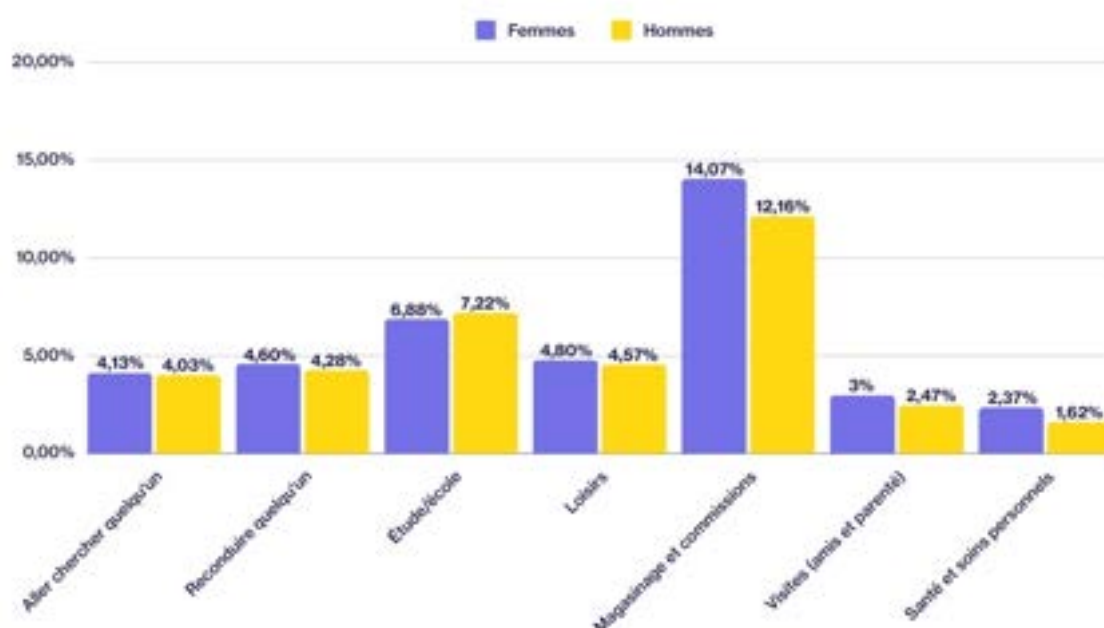


Figure 19 : Motifs de déplacement (détails) selon le genre

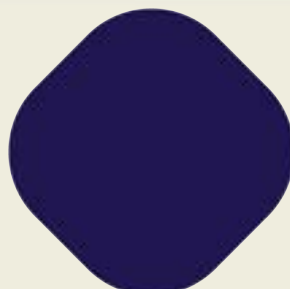
Les femmes, quant à elles, semblent se déplacer davantage pour le motif « magasinage et commissions » (figure 18 et 19). Ce motif représente 14,07% de leurs déplacements (contre 12,16% pour les déplacements des hommes). Elles sont également plus nombreuses à se déplacer pour le motif « santé et soins personnels », qui représente 2,37% de leurs déplacements, comparativement à 1,62% pour les déplacements masculins. Enfin, le motif « visites (amis et parenté) » présente également un pourcentage plus important dans les déplacements féminins (3%, comparativement à 2,47% pour les hommes).

Cette tendance reflète le poids du travail domestique mobile qui repose de manière disproportionnée sur les épaules des femmes. En effet, elles assument davantage les tâches domestiques nécessitant un déplacement, comme le fait d'effectuer des achats ou aller à des rendez-vous médicaux



(Ouellette, 2024). D'ailleurs, les hommes se déplacent en moyenne 23% moins que les femmes pour réaliser des tâches liées aux activités du ménage (*ibid.*). Les femmes sont aussi majoritaires parmi les personnes proches aidantes, ce qui explique en partie l'importance du motif « visites » (Conseil du statut de la femme, 2018).

Même si de prime abord, il semble n'y avoir que de faibles différences, on note toutefois des variations intéressantes en fonction de l'âge pour les motifs « aller chercher quelqu'un » et « reconduire quelqu'un » (figure 20 et 21). Entre 25 et 40 ans, le pourcentage du motif « aller chercher quelqu'un » est beaucoup plus important chez les femmes que chez les hommes, la différence la plus marquante pouvant être constatée chez les 30-34 ans (10,04% chez les femmes, 6,55% chez les hommes). On retrouve la même tendance pour le motif « reconduire quelqu'un ». Cette différence peut s'expliquer par le fait que les femmes sont généralement davantage responsables de conduire les enfants à l'école, à la garderie ou encore aux rendez-vous médicaux (Ouellette, 2024). Dans le cadre de leurs obligations de proche aidance, elles ont également tendance à offrir un accompagnement transport aux personnes dont elles prennent soin (Conseil du statut de la femme, 2018).



Évolution du pourcentage du motif « reconduire quelqu'un » selon le genre et l'âge pour l'Agglomération de Québec et Wendake

(Source des données : Ministère des Transports, 2017)

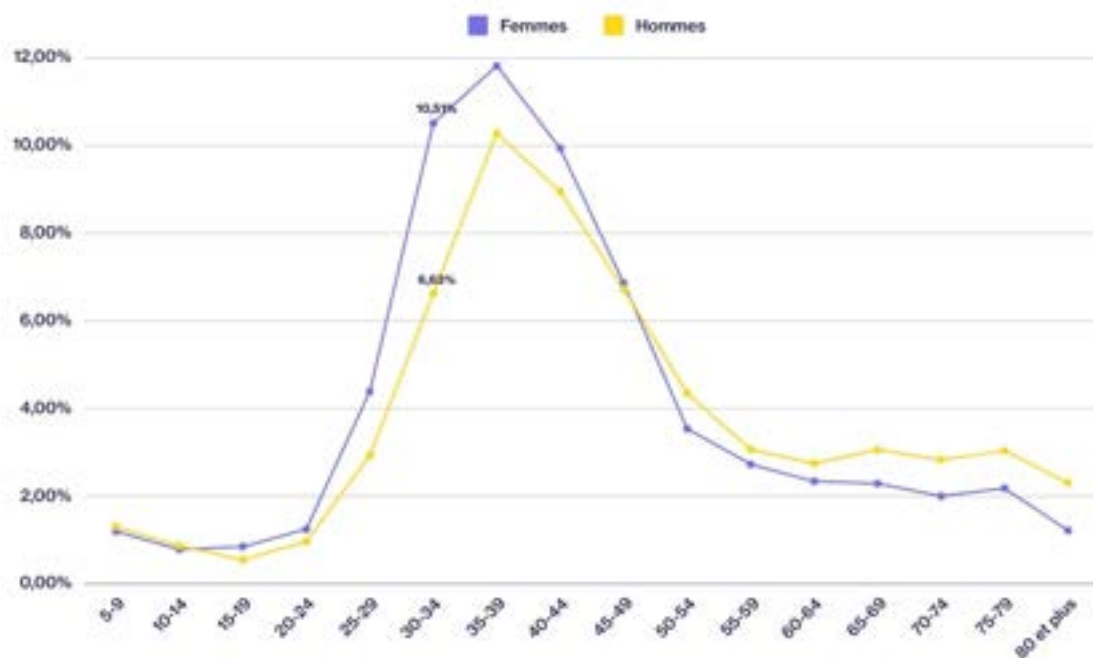


Figure 20 : Évolution du pourcentage du motif « reconduire quelqu'un » selon le genre et l'âge



Évolution du pourcentage du motif « aller chercher quelqu'un » selon le genre et l'âge pour l'Agglomération de Québec et Wendake

(Source des données : Ministère des Transports, 2017)

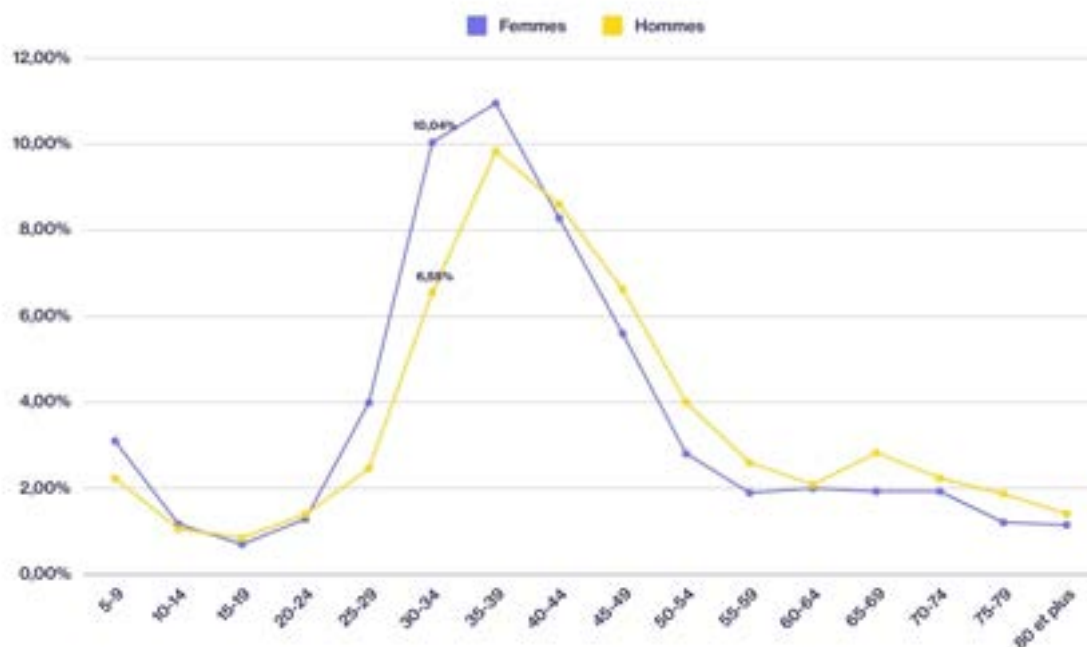


Figure 21 : Évolution du pourcentage du motif « aller chercher quelqu'un » selon le genre et l'âge

La variété des motifs, conjuguée aux caractères courts et fréquents des déplacements féminins confirment les constats de la revue de littérature : à Québec, les femmes effectuent bel et bien des chaînes de déplacements plus complexes, en lien avec les tâches domestiques quotidiennes qui leur incombent.



Faits saillants

- Sur le territoire de l'agglomération de Québec et de Wendake, de nombreuses personnes présentent un taux d'immobilité important (15,9%).
- Plusieurs facteurs sociodémographiques viennent influencer le taux d'immobilité, comme le genre, l'âge, ou encore le lieu de résidence. Le fait d'être une femme, le fait d'être une personne aînée ou encore le fait de vivre dans un quartier considéré comme défavorisé sont des facteurs qui rendent les personnes plus susceptibles de vivre un déficit de mobilité.
- Certains secteurs considérés comme défavorisés présentent des taux d'immobilité plus importants. Il existe une certaine corrélation entre le fait de vivre dans un secteur municipal considéré comme défavorisé, et le fait d'expérimenter un taux d'immobilité important. Dans chacun de ces secteurs, les femmes sont surreprésentées parmi les personnes non mobiles.
- Les personnes résidant dans des quartiers défavorisés matériellement et socialement sont plus à risque de vivre un déficit de mobilité, notamment dans Montmorency, Vanier, Charlesbourg Sud, Giffard et Basse-ville Est.
- Le taux d'immobilité des femmes s'élève à 17,6%. À Québec, les femmes sont donc plus susceptibles de vivre un déficit de mobilité.
- L'âge est un facteur aggravant : les personnes aînées sont plus à risque de vivre un déficit de mobilité, le taux d'immobilité des femmes aînées s'élevant à 37%.
- Les femmes réalisent des déplacements plus courts et plus fréquents, et parcourent moins de kilomètres que les hommes en l'espace d'une journée.
- Les femmes privilégient la marche et le transport collectif pour leurs déplacements. Elles sont majoritaires dans les transports collectifs, elles représentent 58% des personnes usagères du RTC.
- Les femmes sont moins nombreuses que les hommes à se déplacer pour le travail ou les études. Elles ont davantage tendance à se déplacer hors des périodes de pointe, et pour d'autres motifs comme la santé, les visites à l'entourage, ou les commissions.



- Entre 25 et 40 ans, âge auquel plusieurs femmes sont mères, les femmes sont plus nombreuses à assumer des déplacements pour aller chercher ou reconduire une personne.
- Les femmes sont généralement moins nombreuses que les hommes à se déplacer le soir ou la nuit.



L'offre de transport collectif actuelle - une offre insuffisante pour répondre à l'ensemble des besoins

Après avoir étudié la mobilité des personnes résidant sur le territoire de l'agglomération de Québec et de Wendake, il convient de se demander si l'offre de transport collectif disponible actuellement suffit à répondre aux besoins de l'ensemble de la population.

L'offre de transport collectif proposée actuellement par le RTC comporte (figure 22) :

- des autobus réguliers (« leBus ») qui couvrent l'ensemble du territoire et assurent la liaison entre les quartiers résidentiels et les centres d'activité;
- des autobus express, disponibles uniquement en semaine en heure de pointe, qui constituent un lien rapide vers le travail ou les études;
- des autobus de nuit (« Couche-tard »), disponibles les vendredis et samedis soirs;
- des autobus à haute fréquence (« Métrobus »), qui circulent principalement sur des voies réservées et sont disponibles 7 jours par semaine (RTC, s.d.);
- des autobus à la demande (« Flexibus ») disponibles dans certains secteurs périphériques à plus faible densité.

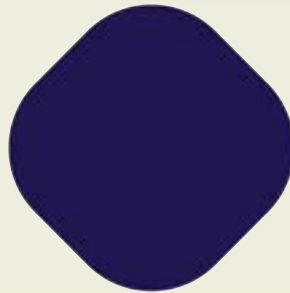


Figure 22 : Carte du réseau du RTC (printemps 2024). Source : RTC

Une offre insuffisante pour desservir les secteurs les plus défavorisés

Tous les secteurs de l'agglomération de Québec ne bénéficient pas de la même desserte en transport collectif. Des quartiers défavorisés de l'agglomération de Québec sont moins bien desservis en transport collectif (Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale (CIUSSS-CN), 2017). Pour évaluer l'offre de transport, nous avons réalisé une cartographie de la desserte actuelle du RTC en fonction des zones de défavorisation sociale et matérielle telles qu'identifiées par l'INSPQ en 2021 (INSPQ, 2023).

Il ressort de cette analyse que de nombreux secteurs présentant d'importants indices de défavorisation se situent en dehors des zones de desserte des



Métrobus, obligeant les personnes résidentes à composer avec un système de transport collectif peu efficace (autobus aux heures ou aux demi-heures). De nombreux quartiers présentent également des poches de défavorisation où le transport collectif est inexistant ou difficilement accessible.

Il est intéressant de noter qu'il existe une certaine corrélation entre les taux d'immobilité élevés constatés dans certains secteurs municipaux à la suite de l'analyse des EOD, et l'indice de défavorisation sociale et matérielle de ces mêmes secteurs. Dans le secteur Montmorency, qui détient un taux d'immobilité global de 27% (32% chez les femmes, 21% chez les hommes), on constate que la zone située au bord du fleuve est matériellement et socialement très défavorisée, ou présente une tendance à la défavorisation (figure 23). En croisant cette donnée avec la desserte actuelle du RTC, il apparaît que de nombreuses habitations se situent à plus de 500 mètres d'un parcours d'autobus à haute fréquence. De surcroît, on note également le faible nombre d'arrêts avec abribus. Les personnes résidant dans ce quartier doivent donc composer avec une desserte peu fréquente, et se retrouvent dans des conditions peu confortables pour attendre leur autobus. Cette situation pourrait expliquer en partie le taux d'immobilité important connu par les personnes résidant dans le quartier.

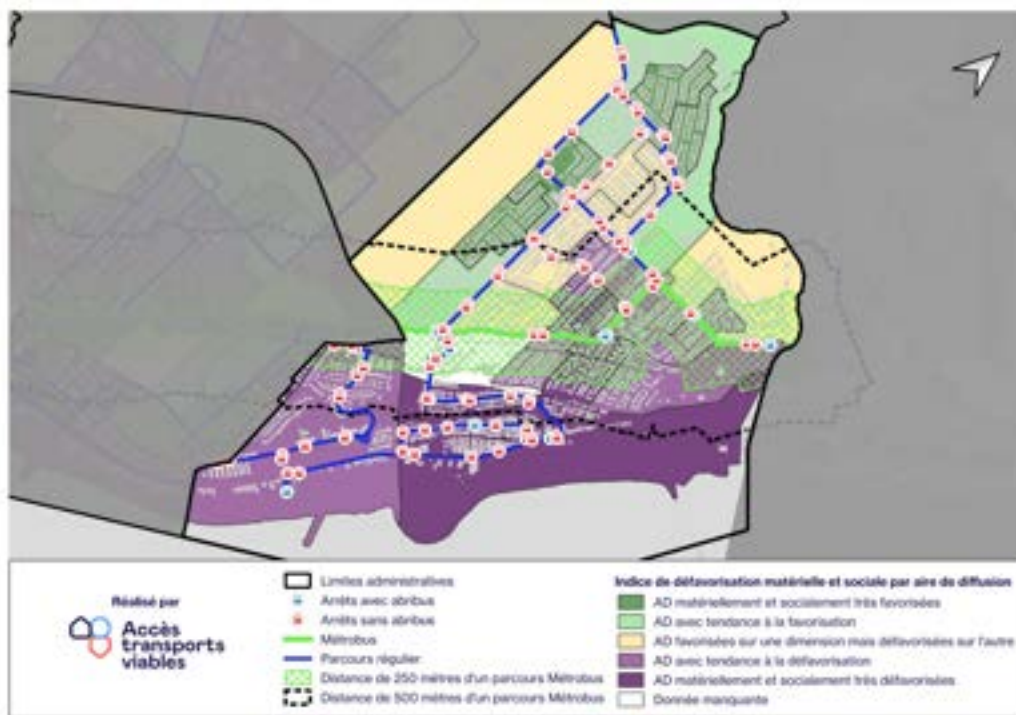
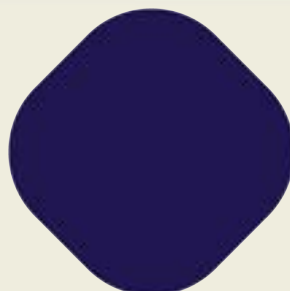


Figure 23 : Carte de défavorisation sociale et matérielle et de desserte du RTC pour le secteur Montmorency et Courville

Le même phénomène peut être observé dans le quartier Vanier. Les personnes qui y habitent ont un taux d'immobilité global de 26% (29% chez les femmes, 22% chez les hommes) et le quartier présente également de nombreux secteurs matériellement et socialement très défavorisés ou avec tendance à la défavorisation (figure 24). La majorité de ces secteurs se situent à plus de 500 mètres d'un parcours à haute fréquence. L'ouest du quartier, qui accueille principalement des activités industrielles, semble particulièrement impacté. Les rares personnes résidentes présentent une défavorisation très importante et souffrent d'une desserte en transport collectif peu fréquente. On remarque également un faible nombre d'arrêts avec abribus.

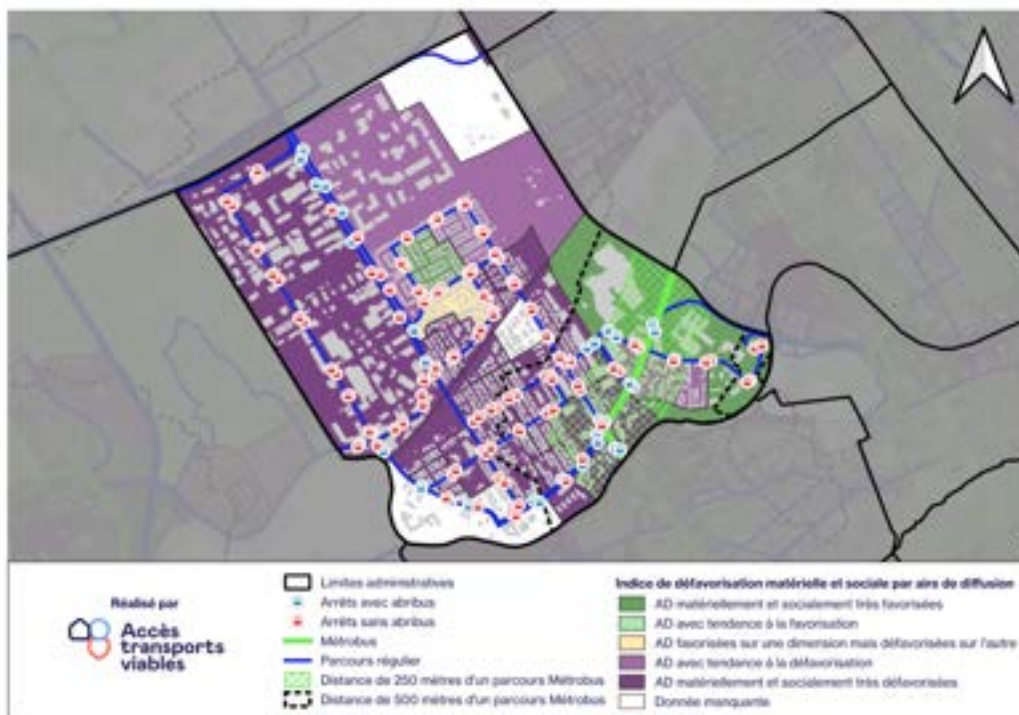
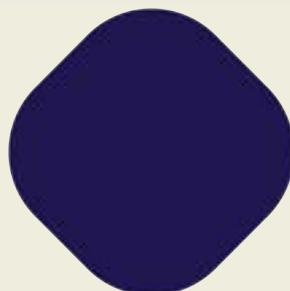


Figure 24 : Carte de défavorisation sociale et matérielle et de desserte du RTC pour le secteur Vanier

Des constats similaires peuvent être observés pour la majorité des quartiers présentant un taux d'immobilité important : une grande partie du quartier Lairet ne bénéficie pas d'une desserte en autobus fréquente (annexe 1), de nombreux secteurs défavorisés du quartier Maizerets sont situés à plus de 250 mètres d'un arrêt de Métrobus, et quelques zones se situent à plus de 500 mètres (annexe 2), les secteurs les plus défavorisés de Giffard connaissent une desserte lacunaire, en particulier au nord-ouest (annexe 3). Les secteurs Basse-ville est, Sainte-Foy centre-nord, Les Saules ou encore Charlesbourg sud présentent tous des poches de défavorisation sociale et matérielle élevée, situées à plus de 250 mètres ou à plus de 500 mètres d'un parcours Métrobus (annexes 4, 5, 6 et 7).



Il ressort de cette analyse que le réseau actuel semble insuffisant pour desservir l'ensemble des secteurs les plus défavorisés de l'agglomération. La faible fréquence ou l'absence d'offre de transport collectif constitue un obstacle supplémentaire à la mobilité des individus. Considérant la mobilité comme un droit fondamental dont dépend l'exercice d'autres droits fondamentaux (droit au travail, droit au logement, droit à la santé et à la sécurité alimentaire, droit à l'éducation, etc.), cette situation peut contribuer à renforcer un cercle vicieux de vulnérabilité, aggravant de surcroît un phénomène géographique de pauvreté.

De fait, l'exclusion sociale se conjugue avec l'exclusion spatiale : la faible desserte en transport collectif dans ces secteurs peut contribuer à créer un déficit de mobilité chez les personnes à faible revenu, qui font face à davantage d'obstacles pour accéder à l'ensemble des services et des lieux d'emploi. Cette réalité réduit également les possibilités d'entrer ou de sortir du quartier, isolant par le fait même les personnes qui y résident, et freinant la mobilité sociale. Cet isolement est exacerbé pour les femmes qui sont, rappelons-le, les principales utilisatrices du transport collectif.

Une offre insuffisante pour répondre aux besoins spécifiques de toutes les femmes

La majorité du territoire de la ville de Québec développé depuis les années 1950 est aménagée selon le modèle du tout-à-l'auto. Pour cette raison, c'est le plus souvent l'automobile qui permet aux femmes d'améliorer leur mobilité (Vincens et al., 2008). Or, en raison d'un accès moindre à l'automobile, nombre d'entre elles sont susceptibles de dépendre du transport en commun pour réaliser leurs déplacements quotidiens.

Les femmes sont majoritaires dans les transports en commun à Québec. Pour rappel, elles représentent 58% de la clientèle du RTC (Léger Marketing, 2014).

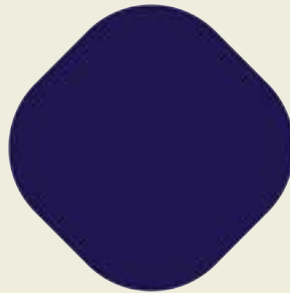


Pourtant, l'offre de transport collectif ne répond pas toujours aux besoins spécifiques de toutes les femmes, qui semblent avoir été peu considérées par les planificateurs des transports et de l'aménagement urbain (Vandersmissen et al., 2005).

Le domaine des transports est historiquement, et encore aujourd'hui, majoritairement masculin (Ministère des Transports, 2019). Les projets de transports sont donc généralement pensés et faits par des hommes. En raison de leurs biais inconscients, ceux-ci prennent peu en compte la perspective du genre et ignorent certaines réalités spécifiques vécues par les femmes (Grisé et al., 2022 ; Ministère des Transports, 2019). On observe donc une inadéquation entre les besoins et les habitudes de mobilité spécifiques aux femmes, et l'offre actuelle de transport collectif.

Tout d'abord, de nombreux systèmes de transport collectif, et celui de Québec n'y fait pas exception, sont organisés selon les déplacements de navettage d'une journée de travail considérée comme typique (de 9h00 à 17h00) (Grisé et al., 2022). Les lignes expresses proposées par le RTC en sont une belle illustration : elles sont planifiées de façon à connecter rapidement les banlieues et les secteurs résidentiels aux principaux lieux d'emplois ou d'études (RTC, s.d.). La majorité des lignes de transport régulières ont un horaire réduit hors des périodes de pointe et sont à l'arrêt durant la nuit. Or, l'analyse des EOD nous a révélé que les femmes sont plus nombreuses à se déplacer pour des motifs autres que le travail ou les études, et à se déplacer en dehors des périodes de pointe (notons que 12,5% des femmes ont des horaires atypiques de travail (Statistique Canada, 2016)).

Les femmes sont également plus nombreuses à effectuer des chaînes de déplacements complexes et à réaliser des déplacements courts et fréquents (Ministère des Transports, 2017). Or, on constate que la connectivité entre les différentes lignes peut faire défaut : compte tenu de la faible fréquence des autobus réguliers, les transferts sont parfois laborieux, ce qui complexifie la

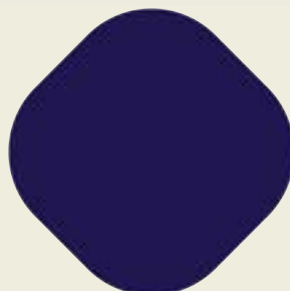


réalisation d'arrêts multiples caractéristiques de la mobilité féminine. De même, les bus à faible fréquence, la distance parfois importante à parcourir pour rejoindre un arrêt d'autobus, ou encore la longue durée de certains parcours tortueux complexifient grandement la logistique quotidienne de nombreuses femmes (Grisé et al., 2022).

Les femmes sont aussi plus nombreuses à se déplacer à proximité de leur domicile, à l'intérieur de leur quartier ou dans les quartiers voisins (Jarouche & St-Pierre, 2018). Pourtant, les déplacements en autobus entre quartiers périphériques peuvent s'avérer difficiles, car les trajets sont généralement planifiés afin de connecter la périphérie aux centres urbains.

Cette manière pendulaire de planifier le transport en commun correspond implicitement aux caractéristiques des déplacements masculins, et ne prend pas en compte la particularité et la complexité des déplacements réalisés par les femmes (Grisé et al., 2022). L'offre de transport actuel est donc inadéquate pour répondre aux besoins spécifiques de ces dernières, puisqu'elle semble privilégier les déplacements domicile-travail, tandis que les femmes effectuent des chaînes de déplacements complexes, multiples, atypiques et hors périodes de pointe, en plus d'être souvent responsables de déplacements avec des personnes à charge (*ibid.*).

L'enjeu de la conciliation famille-travail-étude, et le poids du travail domestique mobile, deux caractéristiques essentielles pour comprendre la mobilité des femmes, semblent très peu pris en compte dans la planification de l'offre de transport collectif. Cette réalité affecte une ressource cruciale : celle du temps. Les femmes passent en général plus de temps que les hommes à effectuer du travail non rémunéré et à se déplacer (Ouellette, 2024). Le fait d'avoir des horaires atypiques de travail et de réaliser des chaînes de déplacements complexes peut rendre les déplacements en transport collectif plus chronophage (Vandersmissen et al., 2005). Le manque de connectivité et la faible fréquence de certains autobus aggravent donc les disparités

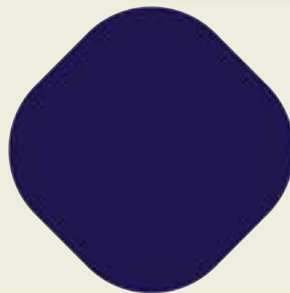


temporelles entre les hommes et les femmes, le service actuel multipliant le temps consacré par les femmes aux déplacements.

La fréquence du transport collectif est également un enjeu central pour de nombreuses personnes. Tout d'abord, pour les personnes en situation de handicap, l'attente de l'autobus peut très vite devenir un véritable calvaire, en particulier lors d'épisodes de météo extrêmes. Dans ce contexte, l'absence d'abribus est déterminante : elle rend l'attente encore plus difficile pour les personnes en situation de handicap, impactant ainsi leur mobilité et les dissuadant d'utiliser le transport collectif régulier.

De plus, la faible fréquence des autobus impacte davantage les personnes qui ont des horaires serrés. Comme nous savons que les femmes sont plus nombreuses à avoir des ressources temporelles limitées et qu'elles ont la charge de nombreuses tâches exigeant un haut niveau de ponctualité, comme aller porter et reconduire des enfants à la garderie ou à l'école ou se rendre aux rendez-vous médicaux, l'imprévisibilité et la rareté des transports en commun les impactent en plus forte proportion. Pour elles, et pour de nombreuses personnes dont les heures de travail ne sont pas flexibles ou qui ont de nombreux rendez-vous médicaux, manquer l'autobus est un luxe qu'elles ne peuvent se permettre. Pourtant, la surcapacité des autobus signifie parfois qu'elles ne peuvent même pas accéder au transport qu'elles attendent, car il arrive que les autobus bondés refusent des passagers supplémentaires.

Des barrières physiques peuvent également être rencontrées dans les autobus. Les autobus ne fournissent pas assez d'espace pour accueillir toute la diversité des personnes usagères. Les femmes sont plus susceptibles de se déplacer en portant des charges lourdes (comme des sacs d'épicerie), avec des enfants en bas âge, ou encore avec une poussette (Grisé et al., 2022). Toutefois, de par l'étroitesse des couloirs d'autobus, la présence de marches, le peu d'emplacements réservés aux poussettes (les autobus ne peuvent généralement accueillir qu'une ou deux poussettes à la fois) ou encore



l'absence d'espace dédié aux bambins, l'aménagement interne des autobus complique fortement ce type de déplacement. De plus, le design des autobus semble parfois avoir été pensé selon la norme masculine et en santé, phénomène qui s'illustre par la hauteur des marches, des barres d'appui horizontales et des poignées suspendues (*ibid.*).

Emprunter l'autobus en heure de pointe peut ajouter un stress supplémentaire aux femmes voyageant avec ces contraintes, ce qui les force parfois à repousser leurs déplacements à des horaires moins achalandés (Grisé et al., 2022). Le réseau du RTC étant actuellement en surcapacité, il devient de plus en plus difficile de voyager à des horaires où les autobus ne sont pas bondés (Chouinard, 2023).

Cette réalité impacte également les personnes en situation de handicap. Les marches et les couloirs étroits complexifient fortement les déplacements des personnes en fauteuil roulant. De plus, les autobus ne peuvent généralement pas accueillir plus de deux personnes en fauteuil roulant à la fois, si une poussette n'est pas déjà présente. Une étude réalisée par Lubitow et al., (2017) pour la ville de Portland, Oregon, a même exposé qu'il n'était pas rare que des personnes en fauteuil roulant se voient refuser l'accès à l'autobus si des personnes en fauteuil roulant étaient déjà présentes à bord. Comme nous savons que les places pour les personnes en fauteuil roulant sont limitées dans les autobus à Québec, cette réalité risque fort d'exister ici même.

Pour toutes ces raisons, l'offre de transport collectif actuelle est insuffisante pour répondre aux besoins de toutes les femmes. La situation est paradoxale, puisqu'elles sont les principales utilisatrices des transports collectifs à Québec. Le transport en commun est un enjeu important de la vie quotidienne des habitantes de Québec. Il est essentiel à leur autonomie, à leur intégration au marché du travail et à leur qualité de vie en général. Un transport collectif déficient peut générer des situations d'exclusion sociale et de pauvreté pour les femmes les plus précaires (RGF-CN, 2019).



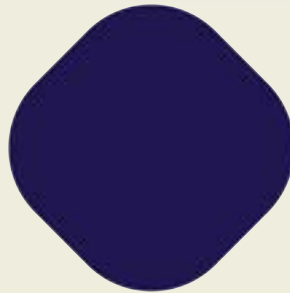
Parce qu'elle affecte la fiabilité et la disponibilité des autobus, la surcapacité actuelle du réseau impacte de manière disproportionnée les personnes les plus vulnérables, qui dépendent des transports en commun pour effectuer leurs déplacements. Cette situation intenable renforce les déficits de mobilité vécus par les populations, et en particulier par les femmes.

Toutefois, l'amélioration des services de transport en commun peut avoir un impact favorable sur les inégalités de genre (Ouellette, 2024). C'est pourquoi il est essentiel de bonifier le service actuel et de mettre en place un réseau structurant de transport en commun, qui prenne en compte les besoins spécifiques de l'ensemble de la population.



Faits saillants

- Des quartiers défavorisés de l'agglomération de Québec sont moins bien desservis en transport collectif. Le réseau de transport actuel semble insuffisant pour desservir l'ensemble des secteurs les plus défavorisés de l'agglomération.
- De nombreux secteurs présentant d'importants indices de défavorisation se situent en dehors des zones de desserte des Métrobus, et sont parfois éloignés des zones de desserte des autobus réguliers, comme Montmorency, Vanier, Lairet, Maizerets ou Giffard.
- Les personnes habitant dans ces secteurs sont plus à risque de vivre un déficit de mobilité, notamment les femmes, dont la mobilité dépend particulièrement du transport en commun.
- Bien que les femmes soient les principales utilisatrices du transport en commun, l'offre actuelle ne correspond pas à leurs besoins spécifiques, et ce pour plusieurs raisons :
 - Faible fréquence des passages des autobus réguliers
 - Imprévisibilité de certaines lignes d'autobus
 - Services limités hors des périodes de pointe ou durant la nuit
 - Durée plus longue de certains trajets tortueux
 - Transferts parfois difficiles et manque de connectivité entre les lignes d'autobus
 - Rareté des trajets reliant les quartiers périphériques entre eux
 - Desserte axée principalement sur les déplacements domicile-travail
- L'offre de transport actuel est inadéquate pour répondre aux besoins spécifiques des femmes, puisqu'elle semble privilégier les déplacements domicile-travail, tandis que les femmes effectuent des chaînes de déplacements complexes, multiples, atypiques et hors périodes de pointe, en plus d'être souvent responsables de déplacements avec des personnes à charge.



- Le manque de connectivité et la faible fréquence de certains autobus aggravent les disparités temporelles entre les hommes et les femmes, ce qui amène plusieurs femmes à passer plus de temps dans les transports que leurs homologues masculins.
- Les autobus, de surcroît en surcapacité, ne fournissent pas assez d'espace pour accueillir toute la diversité des personnes usagères, ce qui impacte de manière disproportionnée les personnes avec une poussette ou les personnes en fauteuil roulant.
- Les autobus ont été conçus selon des normes masculines sans incapacités, ce qui se reflète dans la hauteur des marches, des barres d'appui horizontales ou encore des poignées suspendues.
- La saturation actuelle du réseau de transport collectif est une situation insoutenable qui peut impacter de façon disproportionnée les personnes les plus vulnérables, qui dépendent de la fiabilité du transport en commun pour réaliser leurs déplacements.
- Le transport collectif étant essentiel à l'autonomie, à l'intégration au marché du travail et à la qualité de vie des femmes et de plusieurs populations vulnérables, il est essentiel de mettre en place un réseau structurant de transport en commun qui prenne en compte les besoins spécifiques de l'ensemble de la population.



L'impact de l'arrivée d'un réseau structurant - les bénéfices d'un tramway sur les populations vulnérables

Historiquement, la ville de Québec a été transformée par la construction du réseau autoroutier entre 1960 et 1980, qui a complètement restructuré l'ensemble des activités sur le territoire, en encourageant l'étalement urbain et la croissance des emplois en périphérie plutôt qu'au centre (Vincens et al., 2008). Ce faisant, l'accès aux emplois a été décentralisé, bouleversant ainsi les niveaux d'accessibilité dans la région (*ibid.*). L'automobile ayant alors pris une grande place dans la mobilité quotidienne de la population, des inégalités de genre en matière d'accès aux emplois ont été constatées, en raison du plus faible accès des femmes à l'automobile. Les femmes qui dépendaient du transport collectif pour réaliser leurs déplacements se sont alors retrouvées lésées (*ibid.*). L'arrivée des Métrobus en 1992 a permis, dans une moindre mesure, d'atténuer cette inégalité et a possiblement joué un rôle dans la progression des femmes sur le marché du travail (*ibid.*).

Toutefois, on constate que les inégalités en matière de mobilité persistent. Une réactualisation de l'offre de transport collectif sous la forme d'un réseau structurant est donc essentielle pour mieux répondre aux besoins de toutes et tous. La notion de réseau de transport en commun structurant fait référence à un ou plusieurs itinéraires offrant un niveau de service important capable d'influencer l'organisation du territoire (Vivre en ville, 2013). À Québec, le tramway a été initialement choisi comme élément central de ce futur réseau structurant. L'arrivée de ce mode de transport lourd serait combinée à la restructuration complète du réseau de transport collectif. Les autobus actuellement en service sur l'axe du tramway pourraient être redéployés sur l'ensemble du territoire, permettant une meilleure desserte à l'échelle de l'agglomération. Dans le cadre de cette ADS+, nous avons examiné les

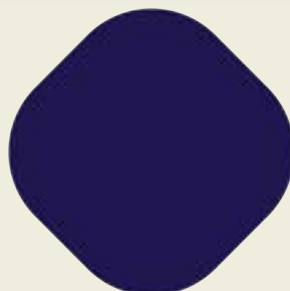


avantages potentiels d'un tel projet pour répondre aux besoins des populations vulnérables.

Tout d'abord, la restructuration de l'ensemble du réseau de transport collectif, avec le tramway comme colonne vertébrale, pourrait permettre d'assurer une meilleure desserte de l'ensemble du territoire, et donc de venir combler les lacunes de l'offre actuelle. Les secteurs défavorisés, parfois délaissés par le service en place, pourraient voir leur desserte bonifiée, et la mobilité de leurs personnes résidentes améliorée. L'arrivée du tramway pourrait donc permettre de corriger des iniquités territoriales présentes sur l'ensemble du territoire. Il apparaît nécessaire que les services soient aussi bien développés en périphérie qu'au centre-ville, car cela permettrait d'augmenter la mobilité des personnes n'ayant pas une situation économique suffisante à l'établissement dans un quartier bien desservi par les transports collectifs (Ouellette, 2024).

Par ailleurs, par sa plus grande fréquence (au 4 à 8 minutes selon le projet initial), le tramway semble correspondre davantage à la temporalité et aux spécificités des déplacements féminins. Cette haute fréquence permet de combiner plus facilement les chaînes de déplacements complexes caractérisées par de multiples arrêts et d'offrir un service fiable et prévisible adapté à leurs ressources temporelles limitées. D'ailleurs, il est prévu que la fréquence de passage du tramway ne diminue que faiblement en dehors des heures de pointe, ce qui vient satisfaire les personnes se déplaçant à des heures plus atypiques (en majorité des femmes).

La restructuration du réseau autour d'un tramway permet de renforcer la connectivité de l'ensemble des parcours et d'assurer une meilleure desserte de tout le territoire. Les transferts viennent alors être facilités et les chaînes de déplacements complexes simplifiées. Les distances plus faibles entre les arrêts du tramway (comparativement à un métro par exemple) permettent une desserte plus fine du territoire et donc un accès facilité à une pluralité



d'activités. Dans ce contexte, il devient plus aisé d'accéder à une pluralité de services, et de réaliser un arrêt à la garderie, à l'épicerie, ou encore à l'école.

La fiabilité et la prévisibilité qu'apporte une telle infrastructure, avec des passages réguliers tout au long de la journée, viennent alléger la charge mentale des femmes qui n'ont alors pas besoin de planifier en amont l'ensemble de leurs déplacements. Elles peuvent simplement se présenter à un arrêt avec la certitude d'un passage imminent. Cette caractéristique offre un sentiment de contrôle important sur leur mobilité quotidienne, qui renforce par le fait même leur sentiment de sécurité.

Cette fiabilité se traduit également en termes d'accessibilité : les rames de tramway, plus larges qu'un autobus, offrent davantage d'espace pour accueillir la diversité des personnes usagères. Dans ce contexte, il semble plus aisé de l'emprunter avec une poussette ou en fauteuil roulant, sans craindre le manque d'espace disponible à l'intérieur. Cette certitude de pouvoir monter à bord et y trouver sa place renforce le sentiment de contrôle éprouvé. Cet espace supplémentaire peut également faciliter le transport de charges (comme des sacs d'épicerie).

De plus, la vitesse commerciale étant plus élevée que celle des autobus, grâce à la présence d'une plateforme dédiée, indépendante de la circulation automobile, le tramway a le potentiel de réduire la charge temporelle du travail domestique mobile reposant sur les femmes, et donc de constituer un gain de temps précieux pour nombre d'entre elles. En offrant la possibilité de se déplacer plus loin en moins longtemps, l'arrivée du tramway peut potentiellement atténuer les disparités temporelles entre les hommes et les femmes, et augmenter les possibilités de déplacement des femmes. Rappelons que le déficit de mobilité des femmes en lien avec ces contraintes temporelles constitue un frein important à l'égalité professionnelle (Ouellette, 2024). Un phénomène similaire avait pu être constaté avec l'arrivée du Métrobus : la mise en place du Métrobus, circulant sur des voies réservées pendant les heures de

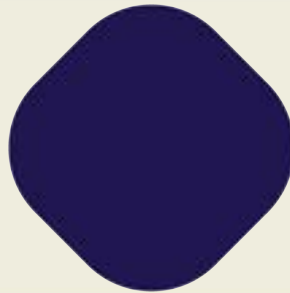


pointe, avait permis une certaine amélioration des temps de transport, et donc de l'accessibilité aux emplois (Vincens et al., 2008).

La ville de Lyon s'est dotée d'un tramway en 2001. Depuis, 8 lignes de tramway ont été implantées au total. Le tramway de Lyon offre un niveau de vitesse et de fréquence élevé, sans être impacté par la congestion automobile. Il permet également une grande connectivité, car il s'est accompagné d'une réorganisation complète de la desserte du territoire. Une étude a démontré que l'arrivée du tramway s'est traduite par un accroissement du niveau d'accessibilité, entendu comme la facilité avec laquelle les activités peuvent être atteintes, de plus de 150% (Crozet et al., 2013). Les clés du succès? La fréquence, la vitesse, la connectivité et l'amélioration des correspondances (ibid.).

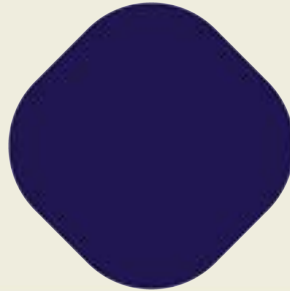
En termes d'accessibilité universelle, le tramway offre un accès de plain-pied au véhicule, ce qui facilite la montée à bord de nombreuses personnes: personnes avec une poussette, personne à mobilité réduite, personnes en fauteuil roulant ou encore personnes âgées. La présence de stations abritées permet également de rendre l'attente plus facilement supportable pour les populations ayant une vulnérabilité aux épisodes de météo extrêmes. Contrairement au métro, il n'est pas nécessaire d'emprunter des escaliers, ou de dépendre d'un ascenseur pour accéder au réseau. Une étude a d'ailleurs démontré que le manque d'accès aux ascenseurs des stations du métro montréalais a entraîné un déclin de l'accessibilité aux emplois pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant (Grisé et al., 2022).

La conduite sur rail étant plus stable, le niveau de confort et le sentiment de sécurité des personnes usagères peut être fortement amélioré, notamment chez les personnes âgées. Cette stabilité accrue peut encourager ces populations, qui souffrent de déficit de mobilité, à utiliser davantage le transport collectif.



L'arrivée d'un tramway peut également renforcer le sentiment de sécurité, et ce pour plusieurs raisons. Tout d'abord, contrairement à un métro qui implique de se soustraire aux « yeux de la rue », le tramway circule en surface, et généralement dans des espaces densifiés et animés. Cela favorise les mécanismes de co-visibilité, c'est-à-dire la capacité à voir et à être vue, un enjeu crucial pour le sentiment de sécurité des femmes (Ville de Montréal, 2003).

La mise en place d'une colonne vertébrale peut permettre d'améliorer la lisibilité et la compréhension de l'offre de transport collectif. Une offre de transport plus intelligible et bien organisée joue un rôle crucial dans l'amélioration du sentiment de sécurité des femmes lors de leurs déplacements (*ibid.*). En ayant une vision claire de l'offre de transport disponible, les femmes peuvent mieux planifier leurs trajets et savoir exactement où elles se trouvent et où elles vont. Cela peut réduire le stress lié à la navigation dans des environnements inconnus et contribuer à renforcer leur confiance lorsqu'elles se déplacent. Une information transparente sur les horaires, les itinéraires et les correspondances disponibles permet aux femmes, mais aussi aux personnes nouvelles arrivantes, de se sentir plus en contrôle de leurs déplacements, ce qui est essentiel pour favoriser une mobilité sûre et autonome.



La ville de Rabat, au Maroc, s'est dotée d'une première ligne de tramway en 2011. Suite à sa mise en service, on constate que les femmes constituent la majeure partie de la clientèle de cette nouvelle infrastructure (Delahais et al., 2020). Elles ont développé une préférence pour ce mode transport, quitte à marcher plus longtemps pour le prendre. Comme elles doivent combiner de multiples déplacements, elles apprécient particulièrement l'opportunité qu'offre le tramway d'accéder à de nouveaux quartiers. La présence de personnels en station et dans les rames vient également améliorer leur sentiment de sécurité (ibid.).

À Casablanca, la ligne 1 du tramway est arrivée en 2012. Selon un sondage réalisé, 60% des femmes interrogées ont déclaré préférer prendre la rue du tramway pour rentrer chez elles, car elle est mieux éclairée et qu'il y a moins de risques d'agressions (ibid.) De plus, l'approche de façade à façade, employée pour l'insertion du tramway, a permis de requalifier les espaces et de les rendre plus agréables et plus sécuritaires, en particulier la nuit (ibid.).

Il ressort de cette analyse que l'implantation d'un réseau structurant, avec un tramway comme colonne vertébrale, semble plus adaptée aux habitudes et aux besoins spécifiques des femmes (chaînes de déplacements complexes, déplacements hors des périodes de pointe, port de charge, ressources temporelles limitées, etc.). Cette infrastructure est plus adaptée aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, car elle offre une plus grande accessibilité universelle. Enfin, ce type de mode de transport, en particulier lorsqu'il implique un réaménagement de façade à façade, semble avoir un impact positif sur le sentiment de sécurité des personnes.

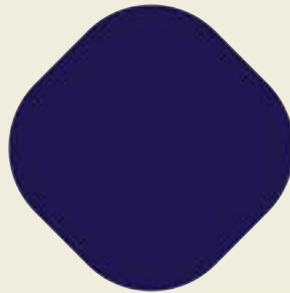


Faits saillants

- Le réseau de transport actuel étant insuffisant pour desservir l'ensemble des secteurs les plus défavorisés de l'agglomération, l'arrivée d'un réseau structurant pourrait permettre de corriger ces iniquités territoriales présentes sur le territoire.
- Le réseau structurant, avec un tramway comme colonne vertébrale, semble plus adapté aux habitudes et aux besoins spécifiques des femmes, et ce pour plusieurs raisons :
 - Par sa plus grande fréquence permettant de combiner plus facilement des chaînes de déplacements complexes et de faciliter les déplacements hors des périodes de pointe;
 - Par la connectivité entre les différentes lignes de l'ensemble du réseau permettant de simplifier les transferts et d'assurer l'accès à une diversité de destinations;
 - Par la fiabilité et la prévisibilité apportées offrant un sentiment de contrôle sur la mobilité et allégeant par le fait même la charge du travail domestique mobile;
 - Par l'espace plus important disponible à bord permettant d'accueillir des poussettes ou des fauteuils roulants;
 - Par l'amélioration des temps de transport grâce à la vitesse commerciale plus élevée, permettant de se déplacer plus loin en moins longtemps et de réduire les disparités temporelles entre les femmes et les hommes.
- Le tramway offre un niveau d'accessibilité universelle plus élevée grâce, entre autres, à l'accès au véhicule de plain-pied, à la présence de stations abritées et à la stabilité de la conduite sur rail.
- Le tramway peut potentiellement favoriser le sentiment de sécurité des femmes et des populations vulnérables, et ce pour plusieurs raisons :
 - Grâce à la l'amélioration de la lisibilité du transport permettant une meilleure compréhension de l'offre;



- Grâce aux mécanismes de co-visibilité favorisant « les yeux de la rue » et le fait de voir et d'être vu-e;
- Grâce à l'opportunité de réaménagement de façade à façade qu'il présente, permettant une requalification des espaces et une amélioration du sentiment de sécurité, en particulier à la nuit tombée.



Conclusion

La mobilité doit être pensée comme un droit fondamental, dont dépend l'exercice d'autres droits fondamentaux, notamment le droit au travail, le droit au logement, le droit à la santé, le droit à l'éducation, le droit à la libre association, etc. Toutefois, les citoyennes et les citoyens de Québec ne sont pas égales et égaux face à la mobilité. En ce sens, le projet de réseau structurant s'inscrit comme un outil essentiel pour que l'ensemble des personnes habitant sur le territoire puissent jouir de leur droit à la mobilité sans entraves.

Le projet de réseau structurant à Québec représente une opportunité majeure pour repenser la mobilité urbaine de manière plus équitable et durable. Il détient le potentiel de réduire les disparités et de réaliser une ville plus inclusive. Toutefois, ce projet ne doit laisser personne à la marge. Une approche intersectionnelle, qui tient compte des multiples dimensions de l'identité des individus, est nécessaire pour garantir que cette nouvelle offre de transport réponde véritablement aux besoins et aux aspirations de toute la population.

Il est donc essentiel que ce projet soit réalisé en intégrant l'ADS+ à toutes ses phases. Le présent rapport constitue la base sur laquelle devront s'appuyer les suites du processus. Selon le cycle de l'ADS+, la première phase d'évaluation des besoins a été réalisée, mais il reste encore les phases de planification, de mise en œuvre et d'évaluation. Ces phases devront être exécutées selon les principes de l'ADS+, ce qui rend nécessaire l'intégration de cet outil dans la gestion du projet. En ce sens, il est essentiel de disposer de personnes formées en ADS+ en interne pour garantir la continuité et l'efficacité du processus.

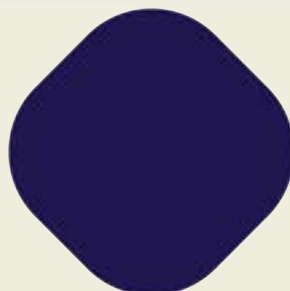


De plus, les prochaines étapes doivent impérativement se réaliser de manière participative, en intégrant activement la société civile. Il est essentiel de valoriser tant l'expertise théorique que l'expérience pratique des acteurs et des actrices du milieu, en reconnaissant la richesse de leurs connaissances et de leurs vécus. En misant sur l'intelligence collective, ce projet peut bénéficier de perspectives diversifiées et d'innovations pertinentes qui répondent véritablement aux besoins de la communauté. Il est crucial que cette initiative ne soit pas menée depuis une tour d'ivoire, mais qu'elle soit le fruit d'une collaboration étroite et transparente avec l'ensemble des parties prenantes, afin de garantir un développement inclusif et durable. C'est de cette façon qu'il devient possible de lutter contre le déficit démocratique des politiques publiques dans le domaine de la mobilité et de l'aménagement du territoire. En ce sens, il est important de pérenniser l'ADS+ et d'en faire une application récurrente dans les grands projets de transport au Québec.

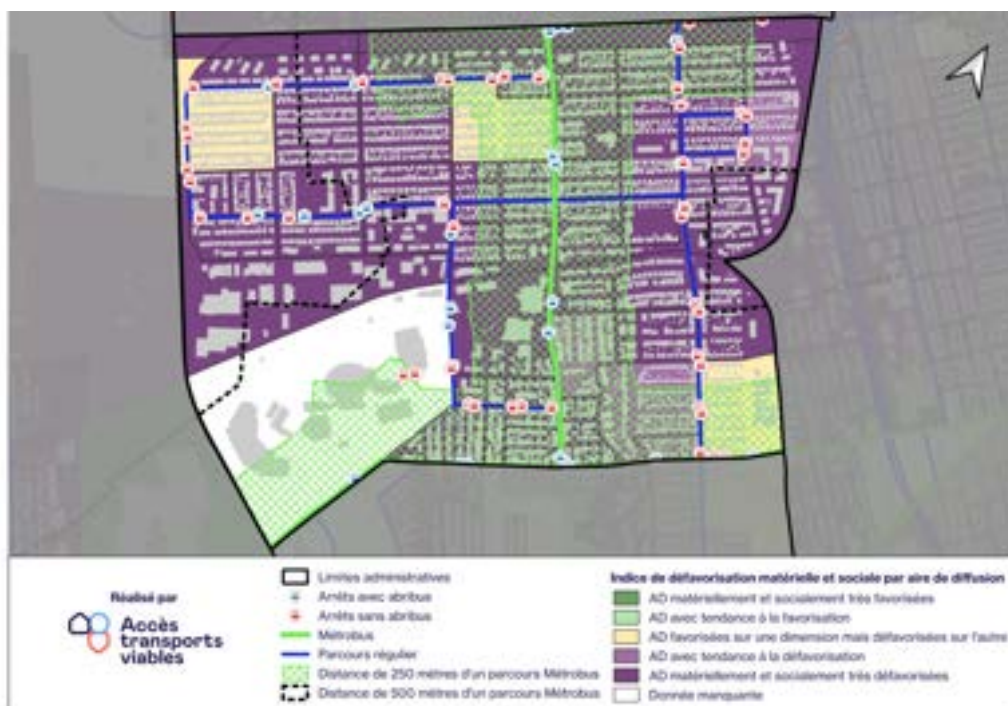
La mobilité ne doit pas être envisagée de manière uniforme, mais plutôt comme un enjeu complexe où les questions de discriminations liées par exemple au genre, à l'âge, à la situation de handicap, à la couleur de peau ou encore au revenu doivent être prises en considération. Le projet de réseau structurant représente une occasion unique de transformer positivement la vie des citoyennes et des citoyens de Québec en favorisant une mobilité inclusive, durable et respectueuse de la diversité de sa population, dont doivent inévitablement se saisir les instances en charge de sa mise en œuvre. Il s'agit ici d'un moment charnière pour la ville de Québec en matière de mobilité. Oserons-nous un véritable projet de société avec le tramway?

Pour plus d'informations sur l'application de l'ADS+ et les formations disponibles, consultez le lien suivant :

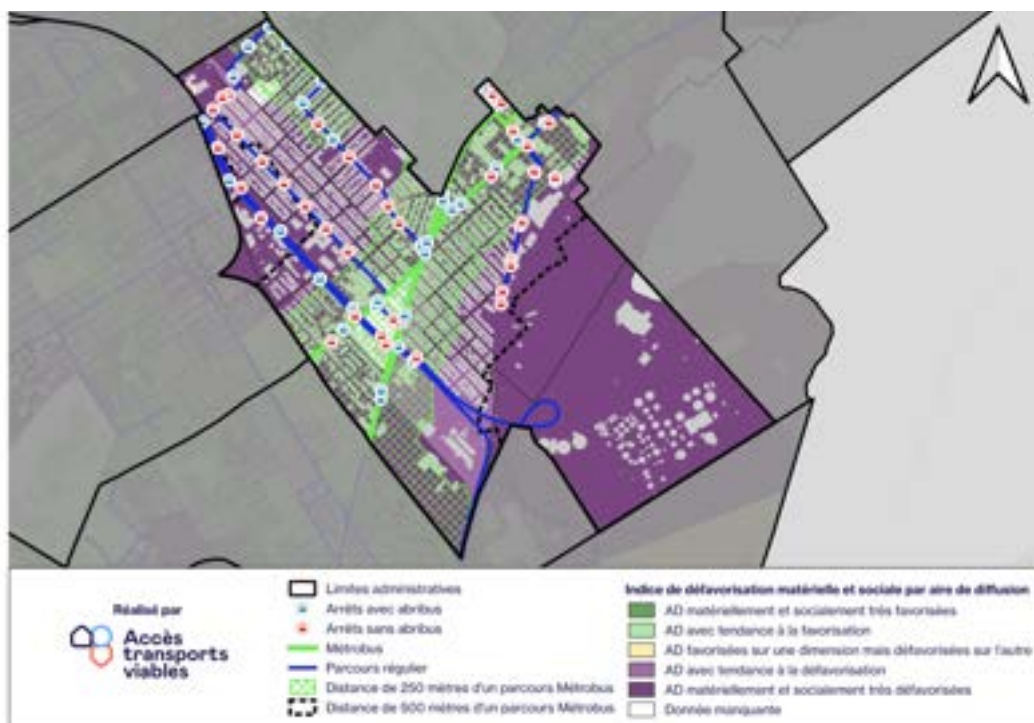
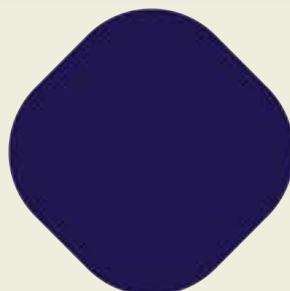
<https://transportsviables.org/pages/services/formation-ads>



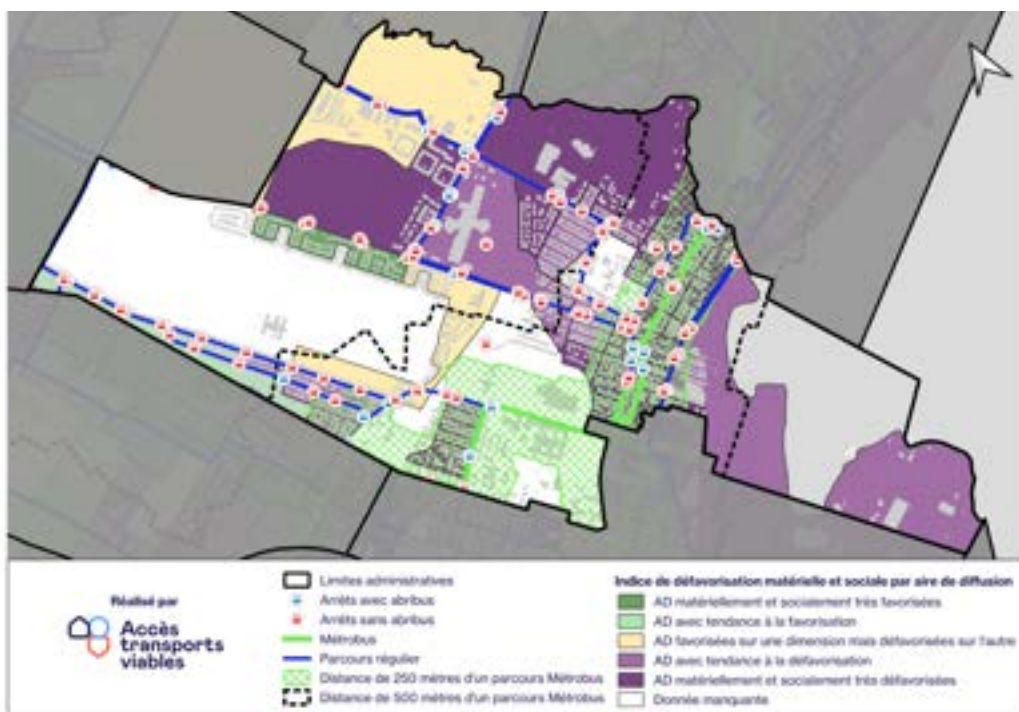
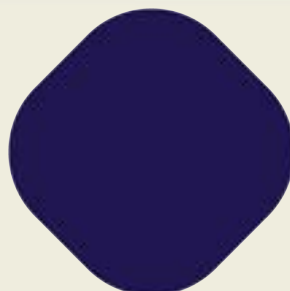
Annexes



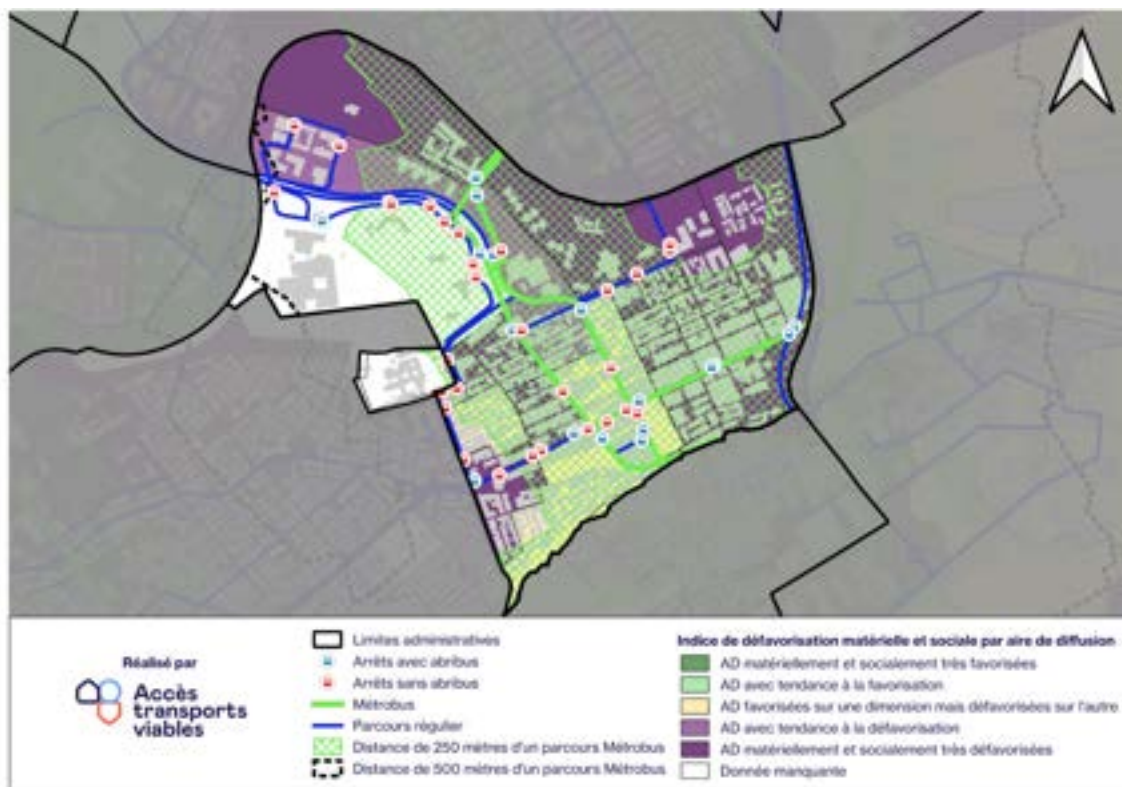
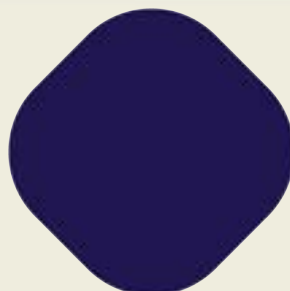
Annexe 1 : Carte de défavorisation sociale et matérielle et de desserte du RTC pour le secteur Lairet



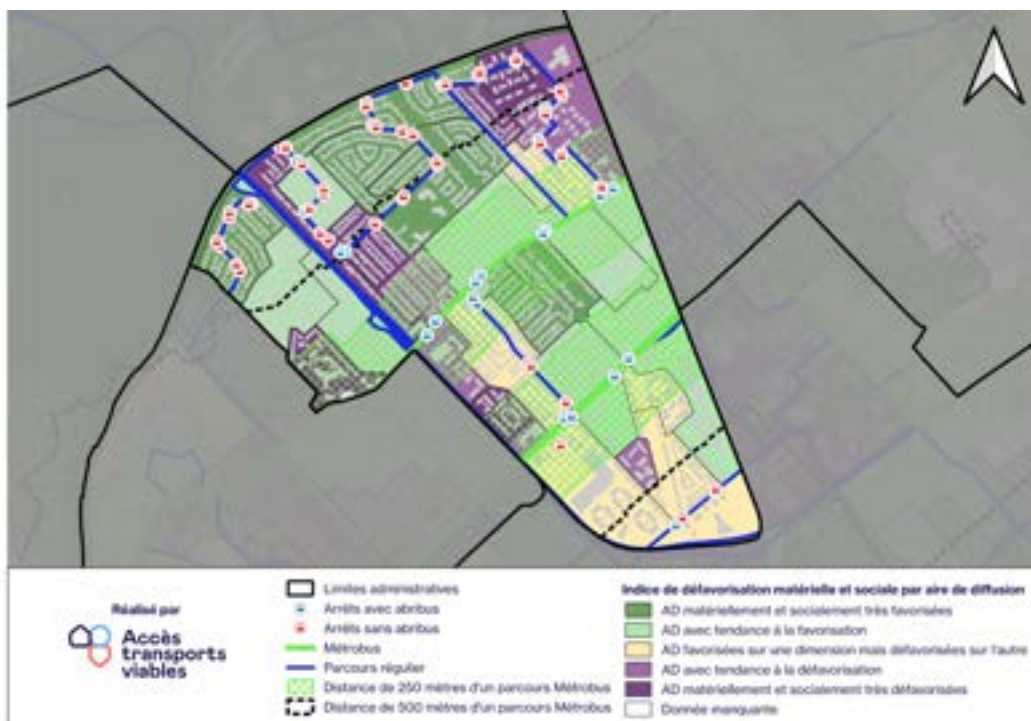
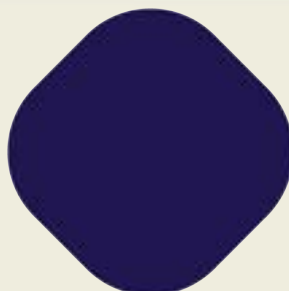
Annexe 2 : Carte de défavorisation sociale et matérielle et de desserte du RTC pour le secteur Maizerets



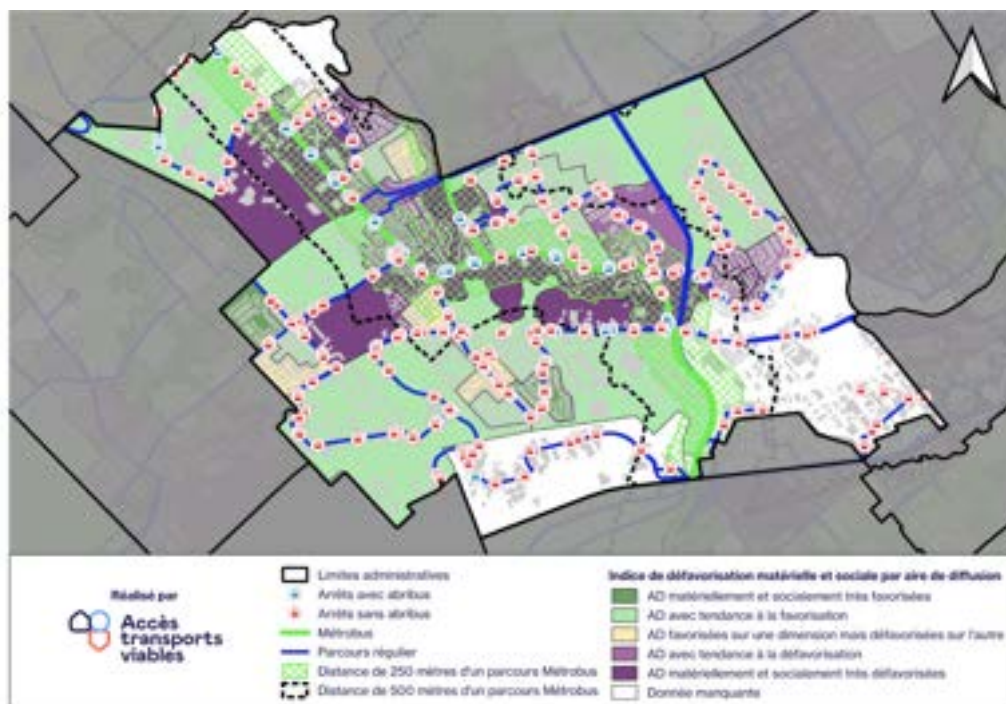
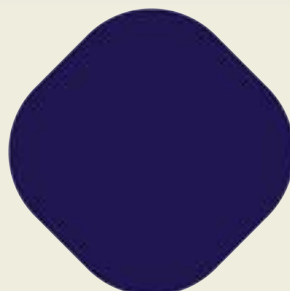
Annexe 3 : Carte de défavorisation sociale et matérielle et de desserte du RTC pour le secteur Giffard



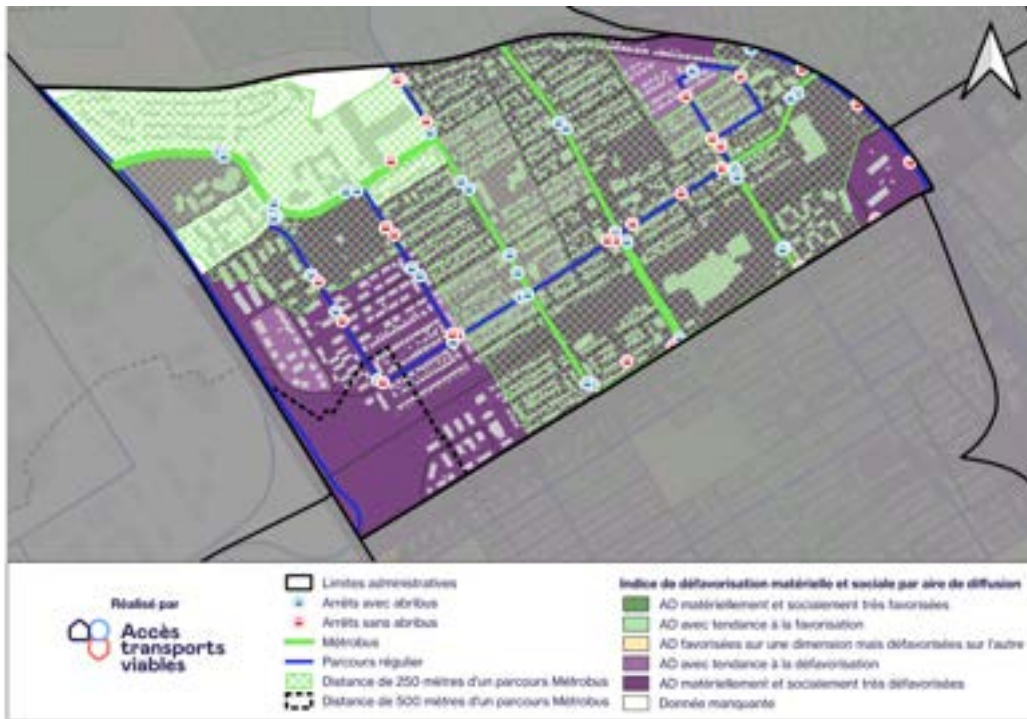
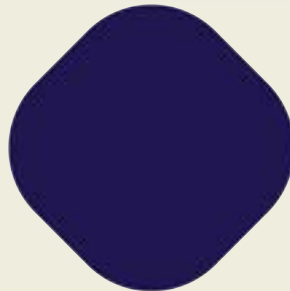
Annexe 4 : Carte de défavorisation sociale et matérielle et de desserte du RTC pour le secteur St-Roch (Basse-ville est)



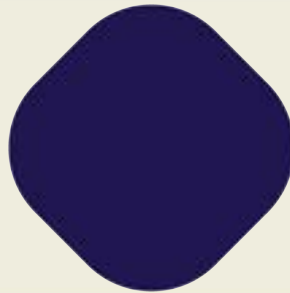
Annexe 5 : Carte de défavorisation sociale et matérielle et de desserte du RTC pour le secteur Sainte-Foy centre nord



Annexe 6 : Carte de défavorisation sociale et matérielle et de desserte du RTC pour le secteur Les Saules



Annexe 7 : Carte de défavorisation sociale et matérielle et de desserte du RTC pour le secteur Charlesbourg Sud



Références

Berrett, B., Leake, G. R., May, A. D., & Whelan, J. (1988). Ergonomic standards for pedestrian areas for disabled people : Literature review and consultations. *Institute of Transport Studies, University of Leeds*.

Centre d'étude sur la pauvreté et l'exclusion (CEPE). (2020). *La pauvreté, les inégalités et l'exclusion sociale au Québec : État de situation 2019*.

Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale (CIUSSS-CN). (2017). *Mémoire sur la mobilité durable et la santé dans le cadre de la consultation de la Ville de Québec sur la mobilité durable*. Direction de la santé publique.

Chouinard, É. (2023). Trajets saturés : Le RTC dit être à court d'options. *Radio-Canada*. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2031735/autobus-800-801-tramway-saturation>

Conseil du statut de la femme. (2018). *Portrait Les proches aidantes et les proches aidants au Québec – Analyse différenciée selon les sexes*. Gouvernement du Québec.

Courcy, I., Lavoie Mongrain, C., & Blais, M. (2022). *Rapport de recherche sur le harcèlement de rue à Montréal. Un portrait statistique de la pluralité des expériences, des manifestations et des contextes*. Montréal: Service aux collectivités de l'Université du Québec à Montréal/Centre d'éducation et d'action des femmes de Montréal. Recherche soutenue par la Ville de Montréal et le Secrétariat à la condition féminine.



Coutras, J. (2005). La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques. *Recherches féministes*, 10(2), 77-90. <https://doi.org/10.7202/057936ar>

Couturier, E.-L., & Labrie, V. (2020). *Qui a accès à un revenu viable au Québec ?* Institut de recherche et d'informations socioéconomiques (IRIS). <https://iris-recherche.qc.ca/publications/qui-a-acces-a-un-revenu-viable-au-quebec/>

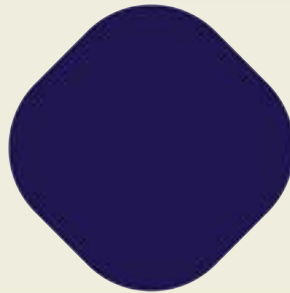
Crespo, S. (2018). *L'emploi du temps professionnel et domestique des personnes âgées de 15 ans et plus* (N°62). Institut de la statistique du Québec.

Crozet, Y., Mercier, A., & Ovtracht, N. (2013). Évaluer les impacts sociaux des politiques de mobilité urbaine : De l'accessibilité spatiale à l'accessibilité sociale. *Cahiers de géographie du Québec*, 56(158), 381-403. <https://doi.org/10.7202/1014552ar>

Delahais, T., Bossard, P., & Alouis, J. (2020). *Évaluation ex post de la phase 1 du tramway de Rabat-Salé et de la ligne 1 du tramway de Casablanca. Rapport final. Évaluation réalisée à la demande de l'AFD, de la STRS et de Casa Transport.*

Demers, M.-A. (2020). *État du marché du travail au Québec. Bilan de l'année 2019.* Institut de la statistique du Québec. www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/travail-remuneration/bulletins/etat-marche-travail-2019.pdf

Forum Vies Mobiles. (2022). *La mobilité des femmes. Revue de littérature.* Giuliano, G., & Hanson, S. (Éds.). (2017). *The geography of urban transportation* (Fourth edition). Guilford Press.



Gravel, M.-A. (2014). *Regard sur la mobilité de la population québécoise* (Vol. 18, n°3; Données sociodémographiques en bref, p. 23-30). Institut de la statistique du Québec.

Grisé, E., Boisjoly, G., Babbar, P., Peace, J., & Cooper, D. (2022). *Understanding and Responding to the Transit Needs of Women in Canada*. Leading mobility; University of Alberta; Polytechnique Montréal.

Institut de la statistique du Québec. (2020). *Emplois dans certains groupes professionnels à responsabilité*. Vitrine statistique sur l'égalité entre les femmes et les hommes. <https://statistique.quebec.ca/vitrine/egalite/dimensions-egalite/pouvoir/emplois-certains-groupes-professionnels-responsabilite>

Institut national de santé publique du Québec (INSPQ). (2023). *Indice de défavorisation matérielle et sociale du Québec 2021* [jeu de données]. Données Québec. <https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/indice-de-defavorisation-du-quebec-2021>

Institut national de santé publique du Québec (INSPQ). (2024, avril 11). *Indice de défavorisation matérielle et sociale / INSPQ*. Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/defavorisation/indice-de-defavorisation-materielle-et-sociale>

Jarouche, F., & St-Pierre, B. (2018). *Analyse de la mobilité urbaine différenciée selon les sexes*. Transports, mobilité durable et Électrification des transports.

Lapalud, P., Blache, C., & Roussel-Richard, L. (2016). Le droit à la flânerie : Genre et Ville. *Les cahiers de la LCD*, N° 1(1), 34-57. <https://doi.org/10.3917/clcd.001.0034>



Le Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale (RGF-CN). (2019). *Les besoins des femmes en matière de pauvreté et de transport. État des lieux dans la Capitale-Nationale*. (p. 20).

Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*.

Léger Marketing. (2014). *Étude des clientèles actuelles et potentielles du RTC. Cité dans « Entreprise » sur le site du RTC Québec*.

Massé, H., Laberge, M., & Massé, G. (2002). L'analyse différenciée selon les sexes au gouvernement du Québec : Vers une mobilisation interne et des alliances stratégiques pour l'égalité. *Lien social et Politiques*, 47, 43-54. <https://doi.org/10.7202/000341ar>

McLafferty, S. (1997). GENDER, RACE, AND THE DETERMINANTS OF COMMUTING: NEW YORK IN 1990. *Urban Geography*, 18(3), 192-212. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.18.3.192>

McLafferty, S., & Preston, V. (2023). Geographies of Frontline Workers: Gender, Race, and Commuting in New York City. *Sustainability*, 15(4), 3429. <https://doi.org/10.3390/su15043429>

Ministères des Transports. (2017). Enquête Origine-Destination 2017 de la Région de Québec-Lévis. [Traitement des données : Maxime Chamberland et Morgane Bouësseau]

Ministère des Transports. (2019). *Guide d'analyse du genre adapté au domaine des transports*. Direction des communications du Ministère des transports.

Moyser, M. (2017). *Les femmes et le travail rémunéré* (89; Femmes au Canada : rapport statistique fondé sur le sexe). Statistique Canada.



Office des personnes handicapées du Québec. (2018). *Estimations de population avec incapacité en 2012: Région administrative de la Capitale-Nationale* (p. 82). Direction de l'évaluation et du soutien à la mise en œuvre de la loi, L'Office.

Ouellette, J. (2024). Le transport collectif, pilier de la transition écologique. FICHE 4 – La question du genre. *IRIS*.

Oxley, P., & Benwell, M. (1985). *An experimental study of the use of buses by elderly and disabled people. Rapport TRRLn°33*.

Raibaud, Y. (2015). *La ville faite par et pour les hommes* (Belin).

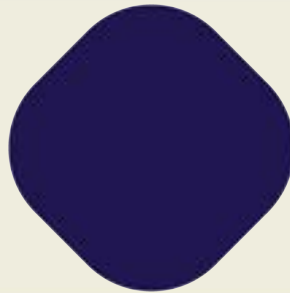
Réseau de transport de la Capitale (RTC). (s. d.). *Tous les parcours / RTC*. Consulté 6 mai 2024, à l'adresse <https://www.rtcquebec.ca/horaires-et-trajets/horaires-des-bus/tous-les-parcours>

Rousseau, M., Desaulniers, A., Marcoux, M.-Josée., Allard, M.-Andrée., Harvey, H., & Farand, B. (2011). *Des nouvelles d'elles: Les femmes handicapées du Québec*. Conseil du statut de la femme, Direction des communications.

Séguin, A.-M., & Bussière, Y. (1997). Household Forms and Patterns of Mobility: The Case of Montreal Metropolitan Area. In *Understanding Travel Behaviour in an Era of Change* (p. 53-89). Pergamon.

Solidarité rurale du Québec. (2002). *Le transport en milieu rural: Un impératif. Mémoire présenté au Comité sénatorial permanent des transports et des communications*.

Statistique Canada. (2015, juin 24). *Familles monoparentales*. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/75-006-x/2015001/article/14202/parent-fra.htm>



Statistique Canada. (2016). *Profil de recensement* (Gouvernement du Canada; Données compilées pour la Capitale-Nationale) [jeu de données].

Statistique Canada. (2022). *Tableau 98-10-0457-01. Principal mode de transport pour la navette selon la durée du navettage, l'heure de départ pour le travail, l'âge et le genre: Canada, provinces et territoires, régions métropolitaines de recensement et agglomérations de recensement y compris les parties*. [jeu de données]. <https://doi.org/10.25318/9810045701-fra>

Vandersmissen, M.-H., Villeneuve, P., & Thériault, M. (2005). L'évolution de la mobilité des femmes à Québec entre 1977 et 1996. *Cahiers de géographie du Québec*, 45(125), 211-243. <https://doi.org/10.7202/022975ar>

Ville de Montréal. (2003). *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire*. Programme Femmes et ville.

Vincens, M., Vandersmissen, M.-H., & Thériault, M. (2008). 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*, 51(144), 419-446. <https://doi.org/10.7202/017628ar>

Vivre en ville (2013). *Réseau structurant de transport en commun*. Collectivitesviabiles.org. <https://collectivitesviabiles.org/articles/reseau-structurant-de-transport-en-commun.aspx>

Wyly, E. K. (1998). Containment and mismatch: gender differences in commuting in metropolitan labor markets. *Urban Geography*, 19(5), 395-430. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.19.5.395>



870, avenue De Salaberry, bureau 303
Québec (Québec)
G1R 2T9

acces@transportsviables.org
418 648-1242