

La mobilité des femmes et les enjeux environnementaux

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

30 juillet 2020



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

Table des matières

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

Présentation des organismes 4

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

Présentation du contexte 7

Nos recommandations 9

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

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

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

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

Conclusion 16

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

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

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

Présentation des organismes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Présentation du contexte

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹³ Archives du BAPE, PR3.2, p. 7-17

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

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

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

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

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

¹⁶ Ibid.

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

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

Nos recommandations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conclusion

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

Résumé des recommandations

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