

Vaincre les obstacles à la mobilité des femmes

Mémoire du Conseil des Montréalaises

présenté à la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur
du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif
dans le cadre de la consultation sur le

Plan de transport de la Ville de Montréal 2007

Août 2007

Montréal 

COORDINATION

Guylaine Poirier

RECHERCHE ET RÉDACTION

Véronique Colas

COMITÉ DE LECTURE

Nicole Boily, Marie-Iris Légaré, Rosa Pires, Guylaine Poirier

RÉVISION LINGUISTIQUE ET GRAPHISME

Louise-Andrée Lauzière

SECRÉTARIAT

Carole Deschênes

PAGE COUVERTURE

Rouleau · Paquin design communication

© Conseil des Montréalaises, 2007

DÉPÔT LÉGAL

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007

Bibliothèque et Archives Canada

ISBN 978-2-7647-0701-2

Document adopté par le Conseil des Montréalaises lors de l'assemblée tenue le 27 juillet 2007.

CONSEIL DES MONTRÉALAISES

1550, rue Metcalfe, 14^e étage, bureau 1424

Montréal (Québec) H3A 1X6

Téléphone 514 872-9074

Télécopieur 514 868-5810

conseildesmontrealaises@ville.montreal.qc.ca

www.ville.montreal.qc.ca/conseildesmontrealaises

Présentation

du Conseil des Montréalaises

À la suite du Sommet de Montréal en 2002, le conseil municipal de la Ville de Montréal a adopté une résolution créant le Conseil des Montréalaises lors de sa séance du 26 avril 2004 et a nommé les 15 premières membres le 27 septembre suivant. Elles proviennent de différents secteurs d'activité de la vie montréalaise de façon à refléter la diversité culturelle et sociale de la ville de Montréal.

Le Conseil des Montréalaises agit en tant qu'organisme consultatif auprès de l'administration municipale en ce qui a trait à l'égalité entre les femmes et les hommes et à la condition féminine. Parmi ses principales fonctions, il doit :

- conseiller et donner des avis au conseil municipal, au comité exécutif et aux conseils d'arrondissement, à la demande de ces derniers, sur tout dossier pouvant avoir un impact sur les conditions de vie des Montréalaises;
- fournir, de sa propre initiative ou à la demande du conseil municipal de Montréal, du comité exécutif ou d'un conseil d'arrondissement, des avis sur toute question relative à l'égalité entre les femmes et les hommes et à la condition féminine, et soumettre ses recommandations;
- contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une politique cadre d'égalité entre les femmes et les hommes à la Ville de Montréal;
- solliciter des opinions, recevoir et entendre les requêtes et suggestions de toute personne ou tout groupe sur les questions relatives à l'égalité entre les femmes et les hommes et à la condition féminine;
- effectuer ou faire effectuer des études et des recherches qu'il juge utiles ou nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

Le Conseil des Montréalaises a débuté ses premiers travaux au mois d'octobre 2004. Ses principaux axes d'intervention touchent à la présence des femmes en politique municipale, à la lutte à la pauvreté et à l'amélioration des conditions de vie de la population, aux conditions de travail des femmes à l'emploi de la Ville de Montréal et à l'atteinte de l'égalité entre les femmes et les hommes dans divers domaines de juridiction municipale.

Table des matières

Introduction	1
1 Réalité des Montréalaises en matière de transport urbain	3
1.1 Particularités de la mobilité des femmes	3
1.2 Habitudes de déplacement des Montréalaises	6
1.3 Préoccupations des Montréalaises en matière de transport urbain	11
2 Plan de transport de la Ville de Montréal (2007)	15
2.1 Vision et planification d'ensemble	15
2.2 Chantiers	16
Conclusion	27
Appendice A : Liste des membres du Conseil des Montréalaises	29
Appendice B : Sommaire des recommandations	31
Bibliographie	35

Introduction

Le Conseil des Montréalaises est heureux de prendre part à la présente consultation et de pouvoir apporter ses commentaires et recommandations au Plan de transport de la Ville de Montréal 2007.

La mobilité est un facteur déterminant dans le processus d'intégration sociale et économique de l'individu dans la ville. Elle ne constitue pas seulement un enjeu technique, mais est une véritable assise liée à la liberté et à l'égalité permettant d'accéder à l'emploi, d'assurer la vie quotidienne, de rompre l'isolement, de favoriser l'épanouissement personnel des femmes comme des hommes. Il s'agit là d'un enjeu important auquel les groupes de femmes de Montréal sont particulièrement sensibles. En effet, le thème du transport urbain est nettement ressorti lors d'une consultation réalisée par le Conseil en 2005. Plusieurs centres de femmes ont également inclus le transport urbain dans l'élaboration de leur déclaration citoyenne.

En tant qu'organisme consultatif de la Ville de Montréal sur toute question de condition féminine, le Conseil des Montréalaises souhaite donc, par le biais de ce mémoire, faire valoir les besoins spécifiques que connaissent les Montréalaises en matière de transport urbain et veiller à ce qu'ils soient pris en compte. La première partie du document fait ainsi part de la réalité des Montréalaises en matière de transport urbain. Il s'agit en l'occurrence d'une présentation succincte des particularités de la mobilité féminine et des caractéristiques des habitudes de déplacement des Montréalaises. En s'appuyant notamment sur ces constats, les principales préoccupations des Montréalaises en matière de transport urbain sont ensuite présentées. Cette première partie nous sert d'angle d'analyse du Plan de transport, qui constitue la seconde partie du mémoire. En effet, c'est à partir des préoccupations soulevées par les réalités de la mobilité féminine que le Conseil des Montréalaises donne finalement ses commentaires et recommandations sur le Plan de transport 2007, particulièrement au regard des 21 chantiers.



1 Réalité des Montréalaises en matière de transport urbain

1.1 Particularités de la mobilité des femmes

--> Une mobilité dont les besoins s'articulent entre vie familiale et vie professionnelle

L'activité féminine, au cours des dernières décennies, a connu une croissance importante. En 2001, le taux d'activité¹ des Montréalaises, sur la population totale de 15 ans et plus, était de 59,5 %². Les Montréalaises âgées de 25 à 44 ans présentaient le plus fort taux d'activité féminine, soit 80,5 %. Près de 60 % des Montréalaises actives de cette tranche d'âge avaient un enfant ou plus. Ainsi, nombreuses sont les Montréalaises qui ont à concilier leurs impératifs professionnels et ceux de la vie familiale. On pourrait affirmer que cela est également le cas pour les Montréalais. Cependant, cette situation concerne davantage les Montréalaises puisqu'elles demeurent les principales réalisatrices des tâches familiales, même si elles peuvent recevoir une aide du conjoint. Par exemple, 33 % des Montréalaises consacraient de 5 à 14 heures par semaine aux travaux ménagers en 2001 tandis que 36 % des Montréalais y consacraient moins de 5 heures³. Et plus le nombre d'heures non rémunérées reliées aux travaux ménagers augmentait, plus les femmes étaient représentées comparativement aux hommes. De même, les heures consacrées par semaine aux enfants se situaient, pour les Montréalais, principalement dans la catégorie de moins de 5 heures (34 %) et de 5 à 14 heures (31 %). Les Montréalaises présentaient, quant à elles, une répartition plus homogène sur l'ensemble des catégories d'heures, catégories s'échelonnant de 5 heures à 60 heures et plus.

La nécessité de composer avec les impératifs professionnels et ceux de la vie familiale est prégnante chez les femmes immigrées et les cheffes de famille monoparentale. En 2001, plus

¹ Les personnes considérées actives ici occupent un emploi ou recherchent activement un emploi.

² Données issues du recensement du Canada de 2001 de Statistique Canada.

³ CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE MONTRÉAL (2004). *Des différences, des similitudes. Un portrait socioéconomique des femmes et des hommes de l'île de Montréal en 2001*, Montréal, p. 24-25.



du quart (27 %) des Montréalaises étaient issues de l'immigration⁴. De façon générale, ces femmes ont plus d'enfants⁵, des tâches familiales plus grandes et, dans certains cas, ont plusieurs emplois. De même, les familles monoparentales représentaient, en 2001, 20 % des familles montréalaises et 84 % d'entre elles avaient une femme comme cheffe de famille. En 2001, 13 % des mères monoparentales québécoises étaient d'ailleurs des femmes immigrées⁶.

L'efficacité du système de transport et les capacités à en jouir acquièrent alors toute leur importance pour ces femmes qui ont à articuler la double journée de travail (tâches professionnelles et familiales) dans le temps et l'espace.

Outre leur trajet du domicile au lieu de travail, les Montréalaises réalisent donc divers déplacements reliés à la vie familiale. Il s'agit en principe de déplacements courts, souvent entre les heures où les salariés vont au travail ou en reviennent. Ceci témoigne notamment d'un certain accommodement professionnel des Montréalaises, comme une plage horaire décalée ou encore l'occupation d'un travail à temps partiel plutôt qu'à temps plein, en vue d'assurer la conciliation des tâches familiales et professionnelles. En 2001, par exemple, 50 % des Montréalaises actives ont travaillé à temps partiel⁷. Par ailleurs, ces déplacements se caractérisent très souvent par le transport d'achats susceptibles d'être fragiles, pesants, volumineux ou par l'accompagnement d'enfants, l'adulte devant alors respecter les caractéristiques de la mobilité enfantine⁸. Le mode de transport définissant traditionnellement cette mobilité est la marche. Cependant, les familles ont tendance à ne plus se cantonner à une offre de proximité en ce qui a trait aux activités et services reliés à la vie familiale (comme le lieu de scolarisation des enfants, par exemple). Les parcours débordent donc de « l'environnement résidentiel », s'étendent à des aires de fréquentation plus larges et peuvent alors supposer un recours à des modes de transport motorisés.

⁴ CONSEIL DU STATUT DE LA FEMME (2005). *Des nouvelles d'elles. Les femmes immigrées du Québec*, Québec, p. 37.

⁵ En 2001, les familles dont la mère était née à l'étranger constituaient 16 % des familles québécoises qui avaient 3 enfants et 20 % de celles qui avaient 4 enfants et plus, alors qu'elles ne représentaient que 12 % des familles québécoises (*op. cit.*, p. 47). Sachant qu'en 2001, 70 % de la population féminine immigrée était installée à Montréal, ces données, bien qu'à l'échelle du Québec, représentent relativement bien la situation montréalaise (*op. cit.*, p. 36).

⁶ En 2001, 70 % de la population féminine immigrée était installée à Montréal (*op. cit.*, p. 36). Aussi, ces données, bien qu'à l'échelle du Québec, représentent relativement bien la situation montréalaise.

⁷ CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE MONTRÉAL (2004). *Des différences, des similitudes. Un portrait socioéconomique des femmes et des hommes de l'île de Montréal en 2001*, Montréal, p. 20.

⁸ Jacqueline COUTRAS (1992). *Vie familiale et organisation des transports : des inconciliables*, CNRS-IRESO, Paris, p. 3.

--> Une mobilité qui peut être limitée...

... par des contraintes financières

Le revenu moyen des femmes est, encore aujourd'hui, inférieur à celui des hommes. En 2001, le revenu moyen d'emploi des Montréalais était de 36 330 \$ contre 25 431 \$ pour les Montréalaises⁹. Il était de 22 375 \$ pour les femmes immigrées¹⁰. La proportion de femmes vivant sous le seuil du faible revenu s'élevait en 2004 à 30,1 % alors qu'elle était de 26,2 % chez les hommes¹¹. À Montréal, plus de 120 000 familles à faible revenu ont une femme comme cheffe de ménage¹². Nombreuses sont donc les femmes qui sont exposées à des situations économiques difficiles. Leur capacité à se déplacer est alors fortement tributaire d'une offre en transport qui leur soit accessible, ce qui n'est pas toujours le cas. Or, c'est entre autres par une plus grande mobilité, par l'élargissement de leur espace d'action que les femmes peuvent aller chercher ou obtenir un meilleur emploi, de meilleurs revenus¹³.

Montréal compte par ailleurs dans sa population 15,3 % de personnes âgées de plus de 65 ans dont plus de la moitié (59,7 %) sont des femmes. Celles-ci connaissent en effet une espérance de vie supérieure à celle des hommes (83 ans contre 78 ans¹⁴). Un grand nombre d'entre elles vivent dans la précarité. À peu près 80 % des prestataires du Supplément de revenu garanti¹⁵ sont des femmes¹⁶. Leur mobilité peut en être affectée si l'offre en transport existante s'avère être difficilement accessible du point de vue financier. Dans de tels cas, cette situation peut participer au problème d'isolement dont souffrent certains aînés.

⁹ CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE MONTRÉAL (2004). *Des différences, des similitudes. Un portrait socioéconomique des femmes et des hommes de l'île de Montréal en 2001*, Montréal, p. 19.

¹⁰ CONSEIL DU STATUT DE LA FEMME (2005). *Des nouvelles d'elles. Les femmes immigrées du Québec*, Québec, p. 69.

¹¹ CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE MONTRÉAL, FORUM RÉGIONAL SUR LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL DE L'ÎLE DE MONTRÉAL (2004). *Rapport sur la pauvreté à Montréal*, Montréal, p. 17.

¹² CONSEIL DES MONTRÉALAISES (2006). *Les femmes et le logement à Montréal : portrait de la situation*, Montréal, p. 29.

¹³ INRS-URBANISATION, CULTURE ET SOCIÉTÉ (2001). *Mobilité et accessibilité : leurs effets sur l'insertion professionnelle des femmes*, Montréal, p. 290.

¹⁴ Données issues de l'Institut de la statistique du Québec.

¹⁵ Pension accordée aux personnes âgées n'ayant pas ou ayant peu de revenu mis à part la sécurité de la vieillesse.

¹⁶ CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE MONTRÉAL, FORUM RÉGIONAL SUR LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL DE L'ÎLE DE MONTRÉAL (2004). *Rapport sur la pauvreté à Montréal*, Montréal, p. 25.

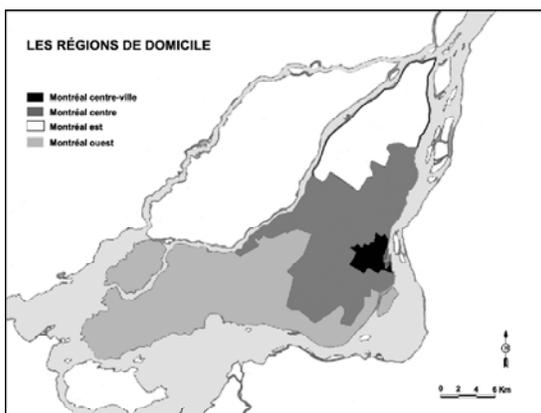
... par le sentiment d'insécurité ressenti lors de déplacements

Les femmes représentent le groupe le plus touché par l'insécurité urbaine. À Montréal, au début des années 2000, un sondage d'opinion a révélé que près de 60 % des femmes rapportent avoir peur de se promener seules le soir dans leur quartier de résidence comparativement à 17 % des hommes¹⁷. Le transport en commun est le second type de lieu où les femmes ressentent le plus fortement l'insécurité (arrêts d'autobus, métro, terminus) après les stationnements. Il y a lieu de penser que le recrutement des gangs de rue, réalisé notamment aux abords des infrastructures de transport en commun, y contribue.

Cette insécurité peut avoir de fortes incidences sur la mobilité des Montréalaises. Certaines s'isolent socialement, observent un couvre-feu ou ne sortent qu'accompagnées. Leur participation à la vie urbaine en est donc affectée¹⁸. L'insécurité urbaine réelle ou potentielle pousse par ailleurs certains parents – les mères notamment – à ne pas laisser leurs enfants aller seuls à l'école ou dans les lieux de socialisation. Il peut alors en résulter des contraintes supplémentaires pour les femmes, par exemple dans l'assiduité à un emploi.

1.2 Habitudes de déplacement des Montréalaises

Outre les particularités susmentionnées, les données issues de l'enquête Origine-Destination 2003 de l'Agence métropolitaine de transport permettent d'en apprendre davantage sur les habitudes de déplacement des Montréalaises. Le Conseil souhaite d'ailleurs souligner l'apport d'un tel outil pour l'obtention de données différenciées selon le genre dans les



Les régions de domicile

¹⁷ VILLE DE MONTRÉAL, PROGRAMME FEMMES ET VILLE (2002). *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire*, Montréal, p. 15.

¹⁸ VILLE DE MONTRÉAL, PROGRAMME FEMMES ET VILLE (2003). *Vers une politique d'aménagement sécuritaire*, Montréal, p. 72.

études de déplacement. C'est un réflexe qui mérite d'être conservé lors de la réalisation de nouvelles bases de données sur la population montréalaise.

--> Une aire de déplacement généralement locale

Pour chaque région de domicile (Montréal centre-ville, centre, est et ouest)¹⁹, plus de la moitié des déplacements réalisés par les Montréalaises sont effectués à l'intérieur même de leur région d'origine (voir tableau ci-après). Les Montréalais présentent une proportion similaire de déplacements à l'échelle locale, mais celle-ci reste cependant inférieure à celle des Montréalaises quelle que soit la région de domicile.

Tableau 1 – Destination des déplacements des Montréalais

Région de domicile	Région de destination							
	Montréal centre-ville		Montréal centre		Montréal est		Montréal ouest	
	% des déplacements réalisés en 24 h ²⁰							
	F	H	F	H	F	H	F	H
Montréal centre-ville	56 %	54 %	31 %	27 %	1,8 %	1,3 %	4,4 %	7,1 %
Montréal centre	18 %	18,5 %	65 %	59 %	5 %	5 %	7 %	9 %
Montréal est	10 %	8 %	27,5 %	26 %	53 %	49 %	2,5 %	5,4 %
Montréal ouest	10 %	12 %	16 %	16 %	1 %	1,5 %	66 %	62,5 %

SOURCE : enquête Origine-Destination 2003 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

¹⁹ Les régions de domicile dans l'enquête Origine-Destination 2003 sont : Montréal centre-ville, Montréal centre (qui regroupe les municipalités et arrondissements Sud-Ouest, Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce, Plateau-Mont-Royal, Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension, Ahuntsic—Cartierville, Rosemont—La Petite-Patrie, Sud-Est, Mercier—Hochelaga-Maisonneuve, Mont-Royal, Outremont, Westmount et Hampstead—Côte-Saint-Luc), Montréal est (qui regroupe les municipalités et arrondissements Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est, Anjou, Saint-Léonard et Montréal-Nord) et Montréal ouest (qui regroupe les municipalités et arrondissements Saint-Laurent, Montréal-Ouest, Saint-Pierre, Verdun, LaSalle, Lachine, Dorval, Île-Dorval, Pointe-Claire, Dollard-des-Ormeaux, Pierrefonds-Roxboro, Île-Bizard—Sainte-Geneviève, Kirkland, Beaconsfield, Baie d'Urfé, Sainte-Anne-de-Bellevue et Senneville).

²⁰ La somme des pourcentages n'atteint pas 100 % car une faible proportion de déplacements est également réalisée en destination de régions situées à l'extérieur de l'île de Montréal.

--» Un mode de déplacement davantage tourné vers les modes de transport collectif et actif

Plus de la moitié des déplacements des Montréalaises est réalisée en automobile (56 %). Ce taux reste néanmoins inférieur à celui des Montréalais qui s'élève à 62 %. Plus du quart des déplacements des Montréalaises est par ailleurs effectué en transport en commun (27 %), ce qui est supérieur à la moyenne montréalaise (24 %). Il est à noter que 56 % de la clientèle de la Société de transport de Montréal (STM) sont des femmes (54 % pour le métro et 57 % pour les autobus)²¹.

Tableau 2 – Mode de transport utilisé par les Montréalais

Région de domicile	Mode de transport utilisé (déplacements 24 h)					
	Transport en commun (TC)		Automobile		Transport actif (TA) ²²	
	F	H	F	H	F	H
Montréal centre-ville	26,7 %	24,5 %	30,3 %	34,3 %	43,0 %	41,3 %
Montréal centre	31,8 %	26,3 %	48,0 %	55,2 %	20,2 %	18,5 %
Montréal est	25,5 %	17,7 %	61,3 %	70,7 %	13,2 %	11,6 %
Montréal ouest	18,7 %	15,4 %	71,9 %	75,8 %	9,5 %	8,8 %
Moyenne générale	27,1 %	22,0 %	55,9 %	62,2 %	16,9 %	15,8 %

SOURCE : enquête Origine-Destination 2003 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

On observe certaines spécificités selon la région de domicile. Par exemple, les Montréalaises qui résident dans les régions Montréal centre-ville et Montréal centre réalisent davantage leurs déplacements en modes collectif et actif (respectivement 70 % et 52 % contre 30 % et 48 % en automobile); pour celles de Montréal centre-ville, les transports actifs prédominent avec 43 % des déplacements tandis que pour celles de Montréal centre, la préférence va plutôt au

²¹ SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (2006). *Rapport annuel 2005*, Montréal, p. 7.

²² On entend par « transport actif » les modes de déplacement qui nécessitent un effort physique de la part de leur utilisateur.

transport en commun, qui représente 32 % des déplacements. Cela est également le cas pour les Montréalais, mais dans une proportion moindre. L'automobile demeure en revanche le mode prédominant pour les déplacements des résidentes de Montréal est et ouest bien que leur proportion reste inférieure à celle des hommes.

Cependant, là encore des différences apparaissent selon la région de destination des déplacements réalisés.

Tableau 3 – Mode de transport selon la destination des Montréalaises
(tous les déplacements en 24 h)

Région de domicile	Région de destination											
	Montréal centre-ville			Montréal centre			Montréal est			Montréal ouest		
	% mode de transport ²³											
	TC	Auto	TA	TC	Auto	TA	TC	Auto	TA	TC	Auto	TA
Montréal centre-ville	21,4	13,1	65,5	40,1	40,7	19,6	-	-	-	-	-	-
Montréal centre	60,7	32,5	6,7	26	45,9	28,1	25,5	71	3,6	28,7	67,6	3,7
Montréal est	58,4	41,2	0,3	34,4	62,5	3,1	15,8	60,8	23,3	-	-	-
Montréal ouest	52	47,5	0,5	29,9	68,9	1,1	-	-	-	10,7	75,3	14

SOURCE : enquête Origine-Destination 2003 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Les déplacements réalisés à destination de Montréal centre par les Montréalaises qui résident au centre-ville sont, par exemple, effectués autant en transport en commun qu'en automobile (40 %). Les Montréalais utilisent, pour cette même destination, davantage l'automobile (46 % - voir tableau ci-après). Pour les Montréalaises qui résident dans Montréal centre, le transport en commun est privilégié pour les déplacements à destination du centre-ville (60,7 %). Cela est

²³ Les régions de destination qui présentaient une part des déplacements inférieure à 5 % au premier tableau n'ont pas été prises en compte dans les calculs relatifs à ce dernier tableau. C'est pourquoi certaines cases sont vides.

également le cas pour les Montréalaises qui résident dans les régions Montréal est et ouest (respectivement 58,4 % et 52 %). En revanche, la part des déplacements en automobile prédomine lorsqu'il s'agit pour ces dernières de se déplacer à l'intérieur de leur région de domicile ou vers Montréal centre. On note à ce sujet une différence importante entre les résidentes et résidents des régions de Montréal est et ouest car, pour ces derniers, l'usage de la voiture est supérieur aux autres modes, y compris en direction du centre-ville. Aussi, peut-on souligner que quelle que soit leur région de domicile, les Montréalaises sont de plus grandes utilisatrices du transport en commun que les Montréalais.

Tableau 4 – Mode de transport selon la destination des Montréalais
(tous les déplacements en 24 h)

Région de domicile	Région de destination											
	Montréal centre-ville			Montréal centre			Montréal est			Montréal ouest		
	% mode de transport ²⁴											
	TC	Auto	TA	TC	Auto	TA	TC	Auto	TA	TC	Auto	TA
Montréal centre-ville	17,8	14,8	67,4	37,8	45,6	16,6	-	-	-	31,4	66,4	2,2
Montréal centre	51	40	9	22	50,5	27,4	21,2	76,8	2	21,6	75,8	2,6
Montréal est	44,2	55,3	0,5	24,5	73	2,5	11,9	65,7	22,4	13,8	85,9	0,2
Montréal ouest	39,5	59,6	0,9	23,2	75,4	1,5	-	-	-	9,3	77	13,8

SOURCE : enquête Origine-Destination 2003 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Bien que différents facteurs puissent influencer sur le choix du mode de transport, cette analyse succincte semble, par ailleurs, révéler des faiblesses quant à l'efficacité du système de transport collectif lorsque les déplacements ne sont pas réalisés vers le centre-ville de Montréal. Or, ils constituent la majeure partie des déplacements des Montréalaises. Cette

²⁴ Les régions de destination qui présentaient une part des déplacements inférieure à 5 % au premier tableau n'ont pas été prises en compte dans les calculs relatifs à ce dernier tableau. C'est pourquoi certaines cases sont vides.

réalité préoccupe beaucoup les groupes de femmes, particulièrement au regard des Montréalaises qui sont exposées à des situations économiques précaires. En effet, ces femmes n'ont souvent pas d'autre choix que de s'installer dans des secteurs où les coûts d'habitation sont les moins élevés, notamment les arrondissements périphériques comme Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, Montréal-Nord, Ahuntsic-Cartierville ou encore Lachine²⁵. Ces secteurs sont pour la plupart moins bien desservis en transport en commun, particulièrement quant à la desserte locale. Certains quartiers plus centraux présentent également la même situation : le nord du quartier Côte-des-Neiges par exemple. En outre, ce secteur présente une population largement composée d'immigrants, souvent récemment arrivés au pays²⁶.

1.3 Préoccupations des Montréalaises en matière de transport urbain

--» L'accessibilité...

... *géographique*

Au regard des particularités et habitudes de déplacement des Montréalaises, le système de transport collectif n'apparaît pas à l'heure actuelle répondre complètement à leurs besoins. Les transports en commun tels qu'ils existent et fonctionnent offrent une relativement bonne efficacité pour acheminer les personnes vers leur lieu de travail (particulièrement au centre-ville), mais non dans les tracés ni les cadences qui conviennent à celles qui doivent concilier les obligations professionnelles et familiales. Le réseau de transport en commun apparaît en l'occurrence déficient pour la desserte locale, particulièrement dans les quartiers périphériques, et peu développé dans certains secteurs de l'île (en particulier les extrémités est et ouest). Dans certains cas, cette situation restreint la mobilité des Montréalaises (parce que leur condition économique limite leur accès à une automobile) ou encore implique des temps et conditions de déplacement entraînant des impacts sur leur vie professionnelle et familiale.

²⁵ VILLE DE MONTRÉAL (2004). *Les arrondissements de Montréal, répertoire sociodémographique et classement par variables. Coûts d'habitation*, Montréal, p. 2.

²⁶ La population de l'arrondissement Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce est à 45 % immigrée. CONSEIL DU STATUT DE LA FEMME (2005). *Des nouvelles d'elles. Les femmes immigrées du Québec*, Québec, p. 38.

... *physique*

Les personnes à mobilité réduite connaissent trop souvent des difficultés à se déplacer et à accéder à l'ensemble des infrastructures urbaines. Le développement du service de transport adapté et des autobus accessibles a permis d'améliorer les conditions de déplacement de ces personnes. Néanmoins, il apparaît que des progrès restent encore à faire pour desservir l'ensemble des citoyennes et citoyens concernés, dont le nombre tend à grossir du fait du vieillissement de la population, et leur assurer des conditions de déplacement de qualité. En outre, il y a lieu de souligner le cas des femmes enceintes qui présentent aussi une mobilité réduite bien qu'elles soient rarement considérées comme telles. Le concept de mobilité réduite devrait davantage les inclure de manière à leur assurer également des conditions de déplacement de qualité.

... *économique*

Comme mentionné plus tôt, les contraintes financières que connaît une part significative de Montréalaises peuvent avoir des répercussions sur leur niveau de mobilité. Or, les hausses successives des tarifs à la STM génèrent à ce propos de grandes inquiétudes de la part des groupes de femmes. Les usagères et usagers du transport collectif ont subi en janvier 2007 une 6^e hausse de tarifs depuis 2002. Ces hausses représentent une augmentation cumulative de 30 %, ce qui est bien au-delà de l'augmentation du coût de la vie.

Tableau 5 – Évolution des tarifs à la STM (CAM)*

Année	Tarif	Variation par rapport au tarif précédent	Variation par rapport à 2002
2002	50,00 \$	-	-
2003 (1 ^{re} hausse)	52,00 \$	+4 %	+4 %
2003 (2 ^{de} hausse)	54,00 \$	+3,8 %	+8 %
2004	59,00 \$	+9,3 %	+18 %
2005	61,00 \$	+3,4 %	+22 %
2006	63,00 \$	+3,4 %	+26 %
2007	65,00 \$	+3,2 %	+30 %

SOURCE : Société de transport de Montréal.

* Carte Autobus-Métro.

Cette situation tend à limiter l'accessibilité au service de transport en commun aux personnes qui en ont le plus besoin, dont de nombreuses femmes qui vivent des situations économiques précaires. Ces femmes connaissent déjà un choix limité en matière de logement, les amenant à résider dans des secteurs moins bien desservis par le transport en commun. Comme leur condition économique rend difficile l'accès à une automobile, le transport en commun constitue malgré tout leur principal mode de déplacement pour rejoindre, entre autres, les lieux d'emploi.

--» La sécurité et le confort

La sécurité et le confort constituent, aux yeux des Montréalaises, des conditions essentielles pour un déplacement de qualité quel que soit le mode de transport utilisé. Aussi ont-ils une influence importante sur leur niveau de mobilité. Bien que Montréal soit considérée comme une ville sécuritaire, de nombreuses Montréalaises ressentent de l'insécurité dans leurs déplacements, particulièrement sur le réseau de transport collectif (tel que mentionné plus tôt). L'aménagement des abords de certaines stations de métro ou de train de banlieue, le manque de propreté sur les lieux d'attente, la présence d'individus ou de groupes d'individus peu avenants apparaît, à cet égard, constituer un impact certain sur la sécurité ou le sentiment de sécurité des Montréalaises. Par ailleurs, les femmes enceintes ou avec enfant en poussette et les aînées connaissent souvent de l'inconfort au cours de leurs trajets sur le réseau de transport collectif. Cet inconfort est dû, par exemple, à l'étroitesse du corridor d'entrée des autobus ou encore aux nombreux escaliers dans le métro.

--» L'environnement

Les Montréalaises accordent une importance toute particulière au développement d'une collectivité respectueuse de son environnement et soucieuse de donner à ses citoyennes et citoyens une bonne qualité de vie. Il est reconnu que le domaine des transports génère d'importantes émissions polluantes : 37 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec provenaient du secteur des transports en 2003²⁷. Aussi, le Conseil des Montréalaises considère-t-il important que l'évolution du système de transport montréalais tienne compte de cet aspect.

²⁷ DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL (2006). *Le transport urbain, une question de santé*, Montréal, p. 20.

2 Plan de transport de la Ville de Montréal (2007)

2.1 Vision et planification d'ensemble

Le Conseil des Montréalaises tient avant tout à exprimer son appui à la Ville de Montréal concernant l'énoncé de la vision et des enjeux majeurs sur lesquels se base la stratégie de son Plan de transport. L'intention d'augmenter les parts modales des transports collectif et actif et de réduire l'usage de l'automobile y apparaît clairement, ce qui laisse présumer une volonté de l'administration municipale de faire du système de transport montréalais un système tourné vers la durabilité. Le Conseil se réjouit de ce constat.

Les objectifs stratégiques et les cibles d'intervention énoncés supposent par ailleurs un développement intégré du système de transport (notamment au regard du développement urbain), ce qui apparaît essentiel pour concrétiser la vision énoncée. La Ville de Montréal entend se concentrer sur la réalisation de 21 chantiers au cours de la prochaine décennie qu'elle considère comme être les projets les plus susceptibles de provoquer les changements recherchés. Il y a lieu de voir si ces chantiers rencontrent également les préoccupations des Montréalaises en matière de transport urbain. C'est donc sous cet angle d'analyse que se concentrent les présents commentaires et recommandations du Conseil des Montréalaises.



2.2 Chantiers

--> En termes d'accessibilité...

... *géographique*



CHANTIERS 1, 4, 8 ET 10

INTERVENTIONS

- | | |
|-------------|---|
| CHANTIER 1 | – Implantation d'un réseau de tramways au centre de l'agglomération. |
| CHANTIER 4 | – Prolongement du métro, à l'est en particulier. |
| CHANTIER 8 | – Implantation d'un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB) sur un certain nombre de grands axes du transport en commun. |
| CHANTIER 10 | – Instauration de plans de gestion des déplacements pour les grands projets immobiliers et les entreprises et institutions de la communauté métropolitaine. |

Au regard de ces chantiers, la Ville de Montréal entend donner priorité à la consolidation du réseau de transport collectif vers le centre-ville et sa périphérie immédiate (particulièrement vers les principaux secteurs d'emploi et d'études). L'implication des grands employeurs (institutions et entreprises) est fortement souhaitée pour favoriser les déplacements en transport collectif et actif sur les lieux de travail.



Le Conseil des Montréalaises appuie ces initiatives car, étant les principaux secteurs générateurs de déplacements, il apparaît important qu'ils soient facilement accessibles en transport collectif et bénéficient d'un service efficace, particulièrement pour les personnes à faible revenu.

De plus, l'amélioration en offre de transport en commun devrait permettre une moindre utilisation de l'automobile et ainsi influencer de façon positive sur la qualité de vie des résidentes et résidents des quartiers centraux en particulier.

Cependant, notre préoccupation se porte particulièrement sur les améliorations que le Plan de transport de la Ville de Montréal entend apporter en matière de desserte locale et de service du transport collectif sur l'ensemble du territoire de l'île.

Les chantiers 5, 9 et 12 vont dans ce sens.



CHANTIERS 5, 9 ET 12

MESURES VISANT UNE MEILLEURE DESSERTE LOCALE ET UN MEILLEUR SERVICE DU TRANSPORT COLLECTIF

- | | |
|-------------|--|
| CHANTIER 5 | <ul style="list-style-type: none">– Augmenter la fréquence du métro en heure de pointe ainsi qu’avant et après la période de pointe.– Améliorer la ponctualité des autobus.– Augmenter la fréquence sur les lignes régulières.– Mettre en place des lignes d’autobus durant la journée pour relier directement les résidences des personnes âgées aux CLSC, centres commerciaux et salles de loisirs. |
| CHANTIER 9 | <ul style="list-style-type: none">– Implanter des mesures prioritaires sur les artères et collectrices (cela toucherait l’ensemble du territoire : pas seulement de la périphérie vers le centre-ville, mais aussi entre les arrondissements ou villes reconstituées). |
| CHANTIER 12 | <ul style="list-style-type: none">– Implanter le train de l’Est (cela constituerait une nouvelle desserte importante pour le secteur nord-est et permettrait parallèlement d’améliorer la desserte locale par autobus). |

Cependant, certains secteurs, bien que considérés dans le Plan, restent délaissés puisqu’ils ne sont pas retenus comme projets prioritaires. Il s’agit, en particulier, du sud-ouest, du sud-est et de l’ouest de l’île (p. 62) : des secteurs où l’on retrouve une part importante de personnes pauvres. Dans la proposition d’améliorer l’architecture du réseau d’autobus dans le sud-ouest et l’ouest de l’île, il est notamment fait mention de modifier la structure du réseau de manière à faciliter l’accès direct aux pôles d’activités économiques de ces secteurs. Le nombre de correspondances serait diminué. On peut donc voir par là une desserte locale réduite et qui ne tient pas compte des particularités de la mobilité féminine.

1 Le Conseil des Montréalaises recommande à cet effet :

- 1.1 d’assurer sur l’ensemble du territoire de l’île de Montréal une desserte locale en transport collectif à l’intérieur des arrondissements ou villes reconstituées et entre ceux-ci (particulièrement dans les secteurs où se concentre une population à faible revenu);
- 1.2 de favoriser aux points de correspondance majeurs dans le cadre des déplacements domicile-travail un bouquet de services permettant de rentabiliser le temps passé dans ces lieux et d’économiser ensuite des trajets pour les tâches familiales comme faire les courses, aller à la garderie, à la pharmacie, etc.

Les mesures relatives à l'autopartage énoncées dans le Plan (p. 88-89) constituent une alternative que le Conseil des Montréalaises soutient.



Le Conseil souhaite d'ailleurs souligner son appui à toute mesure favorisant l'intermodalité (transport collectif et automobile, incluant l'autopartage, le covoiturage; transport collectif et vélo). Nous considérons qu'une offre en transport plus diversifiée ne peut être que profitable pour la mobilité des personnes, leur permettant l'accès à un espace géographique plus large.



CHANTIER 13

INTERVENTION

CHANTIER 13 – Augmentation du réseau cyclable : le doubler en 7 ans.

Outre l'amélioration du réseau de transport collectif, le Conseil des Montréalaises attache également une importance au développement du réseau cyclable. Dans le choix de loisirs familiaux peu coûteux, par exemple, l'accès à vélo aux parcs ou aux berges du fleuve et des rivières est très appréciable.



Aussi, **le Conseil des Montréalaises appuie** le chantier 13 du Plan de transport.

Toutefois, pour permettre un déplacement à vélo dans les meilleures conditions vers les lieux de loisirs, les écoles, par exemple, il semble important que le réseau jouisse d'une bonne connexion de ses voies cyclables. Cela n'apparaît pas être le cas dans l'ouest de l'île.

--> En termes d'accessibilité...

... *physique*

2 Le Conseil des Montréalaises recommande que l'ensemble des voies cyclables, existantes et projetées, soient raccordées entre elles dans la mesure du possible.



CHANTIERS 5, 14 ET 15

MESURES VISANT UNE MEILLEURE ACCESSIBILITÉ PHYSIQUE DU SYSTÈME DE TRANSPORT URBAIN

- CHANTIER 5 – Implanter progressivement l’accessibilité universelle dans le métro.
– Rendre toutes les lignes du réseau d’autobus de la STM accessibles aux personnes en fauteuil roulant.
- CHANTIER 14 – Élaborer un guide d’aménagement des voies publiques et des parcs au regard des piétons, incluant les critères d’accessibilité universelle.
- CHANTIER 15 – Poursuivre le développement du réseau piétonnier intérieur avec l’objectif d’améliorer l’accès au réseau pour les personnes à mobilité réduite.

Au regard de ces chantiers, la Ville de Montréal entend améliorer l’accessibilité universelle du métro et des autobus ainsi que de la voie publique.



Le Conseil des Montréalaises salue particulièrement l’initiative de rendre accessible le réseau du métro aux personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, il est mentionné dans le Plan l’intention de développer le marché du « taxi accessible » offrant ainsi aux personnes à mobilité réduite, notamment celles qui ne sont pas desservies par le service de transport adapté de la STM, un mode de transport privé performant et flexible (p. 90). En revanche, rien n’est mentionné concernant le service de transport adapté de la STM. Or, compte tenu du vieillissement de la population, il y aurait lieu que la Ville porte attention au développement de ce service.

- 3 Le Conseil des Montréalaises recommande** que soient considérés dans le Plan de transport les besoins en développement du service de transport adapté et que soient énoncées les actions envisagées en vue d’y répondre.

--> En termes d’accessibilité...

... économique



CHANTIER 21

INTERVENTION

- CHANTIER 21 – Coût et financement du Plan de transport.

Dans le chantier 21, il est fait mention que la participation globale des usagers du TC dans le cadre de son financement ne doit pas augmenter en termes réels (c'est-à-dire plus que l'inflation). Toute augmentation des coûts liés au transport précarise les conditions des personnes les plus vulnérables, dont les femmes.

4 Aussi, considérant qu'une grande proportion de femmes vit sous le seuil de faible revenu et qu'elles sont les principales utilisatrices des transports en commun, **le Conseil des Montréalaises recommande :**

- 4.1 de ne pas augmenter les tarifs pour les usagères et usagers du transport en commun (même si ce n'est que le reflet du coût de la vie);
- 4.2 d'imaginer des alternatives créatives qui n'entraîneront pas un transfert du coût du développement du transport en commun sur la tarification aux usagères et usagers.



CHANTIERS 5 ET 10

Le Plan évoque par ailleurs, dans ses chantiers 5 et 10, la possibilité de développer une plus grande diversité tarifaire ou encore des accommodements en faveur des usagères et usagers du transport en commun.

MESURES VISANT UNE OFFRE TARIFAIRE DIVERSIFIÉE OU
DES ACCOMMODEMENTS EN FAVEUR DES USAGÈRES ET USAGERS

- | | |
|-------------|--|
| CHANTIER 5 | <ul style="list-style-type: none">– Créer les liens nécessaires entre l'autopartage et le transport en commun afin de réduire la dépendance à l'automobile.– Favoriser l'utilisation des stationnements des centres commerciaux et de grands équipements institutionnels pour les usagers du transport en commun.– Évaluer le libre accès aux services de transport en commun pour les étudiants universitaires. |
| CHANTIER 10 | <ul style="list-style-type: none">– Évaluer avec le gouvernement du Québec et la Communauté métropolitaine de Montréal la possibilité d'obliger les entreprises offrant gratuitement du stationnement à donner à tous les employés le choix entre le stationnement gratuit ou une prime équivalente en argent pour le transport en commun. |



Le Conseil des Montréalaises approuve ce genre d'initiatives.

5 Le Conseil recommande notamment le développement de formules tarifaires comme :

- 5.1 un ticket liberté de 2 heures de voyages en tous sens sur le réseau (comme cela se fait à Lyon) ou un ticket valable 24 h pour un nombre de voyages illimité sur le réseau (comme cela se fait à Strasbourg) qui pourrait répondre aux petits trajets typiquement féminins avec les courses et l'accompagnement des enfants;
- 5.2 le libre accès (gratuité) aux services de transport en commun pour les personnes voyageant avec enfant en poussette (comme cela se fait à Helsinki). De cette façon, les mères, mais aussi les pères sont encouragés à utiliser les transports en commun.

--> En termes de sécurité et de confort



CHANTIERS 3 ET 5

MESURES VISANT UNE AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ
ET DU CONFORT SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

- | | |
|------------|--|
| CHANTIER 3 | – Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro. |
| CHANTIER 5 | – Améliorer le confort à bord des autobus des lignes régulières.
– Implanter des autobus articulés sur une vingtaine de circuit à fort achalandage.
– Déployer des mesures favorables aux piétons aux abords des stations de métro et de train de banlieue et aux abords des points d'embarquement majeurs du réseau de transport en commun.
– Assurer une meilleure propreté aux abords des stations de métro et des abribus.
– Poursuivre le programme « Entre deux arrêts ».
– Munir d'abribus la moitié des arrêts.
– Affecter une unité de police dédiée à la surveillance du métro.
– Maintenir et développer le réseau de surveillance par caméra. |

Dans le cadre de ces chantiers, le Plan prévoit de revoir l'aménagement intérieur des wagons de métro et des autobus des lignes régulières du réseau de transport en commun ainsi que l'achat de nouveaux équipements. Il y a lieu de se questionner si les besoins spécifiques des Montréalaises ont été ou seront considérés lors de ces réaménagements et du choix des nouveaux équipements. Le Plan ne mentionne rien de précis à ce propos.

6 Aussi, **Le Conseil des Montréalaises recommande :**

- 6.1 que soient consultées les Montréalaises à ce sujet;
- 6.2 de veiller à ce que les nouveaux équipements offrent une douceur de roulement et de freinage, de façon à améliorer la sécurité des usagères et des usagers, particulièrement les personnes âgées ou avec enfant en poussette;
- 6.3 de veiller à ce que les nouveaux équipements facilitent l'accès aux personnes avec enfant en poussette;
- 6.4 d'augmenter le nombre de places réservées aux personnes à mobilité réduite dans les wagons de métro et les autobus.

Plusieurs interventions sont également prévues pour améliorer la sécurité et le confort aux abords et dans les stations de métro et de train de banlieue ainsi qu'aux abords des points d'embarquement majeurs du réseau de transport en commun. Là encore, il nous apparaît important que les besoins particuliers des femmes soient pris en compte.

7 **Le Conseil des Montréalaises recommande** donc :

- 7.1 d'organiser des marches exploratoires aux abords et à l'intérieur des stations de métro et de train de banlieue ainsi qu'aux abords des points d'embarquement majeurs du réseau de transport en commun avec des usagères et des employées de la STM en vue d'identifier les mesures à mettre en œuvre pour augmenter le sentiment de sécurité des gens dans ces lieux. Et assurer, par la suite, le suivi des correctifs à apporter;
- 7.2 d'envisager la mise en place, aux stations de métro les plus achalandées, de guichets réservés aux personnes à mobilité réduite, aux femmes enceintes ou avec enfant en poussette, etc., lorsque des files d'attente sont à prévoir aux guichets (par exemple la veille ou le 1^{er} jour du mois);
- 7.3 d'envisager l'ouverture automatique des portes destinées au passage des usagères et usagers avec enfant en poussette ou encore avec un vélo situées au niveau des guichets de métro.

Le Plan prévoit, par ailleurs, poursuivre le programme « Entre deux arrêts ». Nous nous en félicitons. Il apparaît cependant important d'en faire la promotion.

8 Le Conseil des Montréalaises recommande donc :

- 8.1 d'organiser une nouvelle campagne de promotion du programme « Entre deux arrêts » auprès des gens à l'emploi de la STM et de la population;
- 8.2 d'élargir le programme « Entre deux arrêts » aux personnes âgées.

Il est finalement envisagé, dans le chantier 5, de munir d'abribus la moitié des arrêts.

9 Dans ce cas, le Conseil des Montréalaises recommande :

- 9.1 de s'assurer que le principe « voir et être vu » du *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire* soit considéré de façon systématique lors de l'implantation d'abribus;
- 9.2 que soient affichés, à chaque arrêt, l'horaire et le circuit des autobus.



CHANTIER 13

MESURES VISANT UNE AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ET
DU CONFORT SUR LE RÉSEAU CYCLABLE

- CHANTIER 13
- Mettre aux normes le réseau cyclable actuel.
 - Augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos.

Les objectifs de mise aux normes du réseau cyclable actuel et d'augmentation du nombre de stationnement pour vélos contribueront sans aucun doute à améliorer la sécurité et le confort des déplacements à vélo des Montréalaises et Montréalais.



Aussi, **le Conseil des Montréalaises appuie** ces initiatives.

10 Le Conseil des Montréalaises recommande toutefois :

- 10.1 d'organiser, tout comme pour les infrastructures de transport en commun, des marches exploratoires sur le réseau cyclable avec des usagères en vue d'identifier les mesures à mettre en œuvre pour augmenter le sentiment de sécurité des gens sur le réseau. Et assurer, par la suite, le suivi des correctifs à apporter;

10.2 de veiller à ce que l'implantation des stationnements pour vélos aux abords des stations de métro et de train de banlieue et au sein des projets immobiliers réponde aux principes du *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire*;

10.3 concernant les voies cyclables projetées, de veiller à ce que le type d'infrastructure cyclable (piste, bande cyclables) soit déterminé au regard du confort et de la sécurité des cyclistes.



CHANTIERS 14, 15, 16 ET 17

INTERVENTIONS

CHANTIER 14	Mise en œuvre de la <i>Charte du piéton</i> .
CHANTIER 15	Consolidation du caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux.
CHANTIER 16	Création des « quartiers verts ».
CHANTIER 17	Accroissement de la sécurité des déplacements.

Le Plan prévoit la réalisation par les arrondissements et les villes reconstituées d'un plan d'action relatif aux conditions de déplacement à pied sur leur territoire. Ce plan d'action doit constituer un préalable à la définition des « quartiers verts » et être intégré au plan local de déplacement des villes et arrondissements de l'île.

Par ailleurs, le Plan accorde une importance particulière à la sécurisation des déplacements des piétons et cyclistes, notamment aux intersections. La Ville entend en l'occurrence mettre en place un Bureau de la sécurité des déplacements qui traiterait de l'ensemble des enjeux relatifs à la sécurité des déplacements sur le territoire de l'agglomération.



Le Conseil des Montréalaises appuie ces mesures et adhère particulièrement à l'engagement pris de déneiger et déglacer les trottoirs en priorité ainsi que de réduire la vitesse de circulation sur l'ensemble des rues locales et dans les « quartiers verts ».

11 Le Conseil des Montréalaises recommande :

11.1 de veiller à ce que le *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire* constitue l'une des références de base à la réalisation de ces plans d'action;

11.2 que le Bureau de la sécurité des déplacements, en tant que table d'échange permanente, ait la préoccupation d'aller chercher le point de vue des femmes dans l'élaboration de stratégies visant la sécurisation des déplacements.

Plusieurs mesures visent également un changement des comportements des citoyennes et citoyens quant au respect du Code de sécurité routière.



Le Conseil des Montréalaises approuve la mise en place de telles mesures, notamment en ce qui a trait à l'interdiction de l'usage du téléphone cellulaire au volant.

12 Il y aurait toutefois lieu que des mesures soient également prises au regard du sens civique et du respect des usagers sur le réseau de transport en commun. À cet effet, **le Conseil recommande :**

12.1 de tenir une vaste campagne de sensibilisation auprès des usagères et usagers des services de transport en commun concernant les besoins des femmes enceintes et des personnes se déplaçant avec une poussette ou de jeunes enfants, ainsi que des personnes âgées qui utilisent en grand nombre les transports en commun. Il est notamment question ici du respect des places réservées dans les wagons du métro et des autobus;

12.2 de sensibiliser les gens à l'emploi de la STM sur la réalité des personnes âgées et des personnes avec enfant en poussette et réajuster les politiques internes pour rendre le transport en commun plus convivial pour ces personnes en tout temps.

--» Au regard de l'environnement

La stratégie du Plan de transport de la Ville de Montréal, orientée sur l'augmentation de la part modale des transports collectif et actif et la réduction de l'usage de l'automobile, constitue en soi un choix en faveur d'une meilleure qualité de vie des Montréalaises et Montréalais.

De plus, le Plan encourage la STM et les compagnies de taxi à opter pour des véhicules et une conduite écoénergétiques (p. 62 et 91). La Ville entend également faciliter le stationnement des véhicules écoénergétiques et des microvoitures des particuliers (p. 108).



Aussi, **le Conseil des Montréalaises reconnaît les efforts** que la Ville de Montréal entend entreprendre en vue de réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

Conclusion

La mobilité des femmes présente des spécificités dont la Ville doit tenir compte, particulièrement dans le développement de son réseau de transport en commun, puisque les Montréalaises en sont les principales utilisatrices. Leurs besoins en déplacement s'inscrivent de façon générale localement et se caractérisent par de multiples trajets (conciliation des tâches familiales et professionnelles) à des heures souvent en décalage des parcours pendulaires (domicile-travail). Les femmes immigrées et celles cheffes de famille monoparentale vivent particulièrement cette réalité. Une part importante de ces dernières et de nombreuses autres Montréalaises, dont les aînées, connaissent, qui plus est, des situations économiques précaires qui limitent leur accès à une offre de transport diversifiée. Le transport en commun constitue alors le seul mode pouvant leur assurer un niveau de mobilité permettant d'accéder aux lieux d'emploi ou, dans le cas des aînées, aux lieux de socialisation. Cela n'est cependant pas toujours le cas : bien souvent leurs quartiers de résidence ne présentent pas un niveau de desserte adéquat. De plus, les hausses successives des tarifs de transport en commun constituent un autre obstacle à la mobilité de ces personnes. Par ailleurs, les femmes représentent le groupe le plus touché par l'insécurité urbaine. L'insécurité ressentie lors des déplacements, particulièrement en transport en commun, a en effet de fortes incidences sur la mobilité des Montréalaises. Il en va de même du confort de déplacement offert, particulièrement à l'égard des femmes enceintes ou avec enfant en poussette et des aînées.

Le Plan de transport constitue une avancée importante puisqu'il entend privilégier les modes de transport collectif et actif au sein du système de transport urbain. Le Conseil des Montréalaises a cependant formulé un certain nombre de recommandations, au regard des préoccupations soulevées par les réalités de la mobilité féminine, qu'il souhaiterait voir intégrer au Plan de transport de la Ville de Montréal. En conclusion, rappelons les principales :

- Assurer sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal une desserte locale en transport collectif, à l'intérieur des arrondissements ou villes reconstituées et entre eux (particulièrement dans les secteurs où se concentre une population à faible revenu).



- **Ne pas augmenter les tarifs** pour les usagères et usagers du transport en commun.
- **Que les Montréalaises soient consultées** lors :
 - du réaménagement des wagons de métro et des autobus et du choix des nouveaux équipements;
 - de la mise en place de mesures favorables aux piétons aux abords et à l'intérieur des stations de métro et de train de banlieue ainsi qu'aux abords des points d'embarquement majeurs du réseau de transport en commun;
 - de la mise aux normes du réseau cyclable actuel et de la création de nouvelles voies;
 - de l'élaboration de stratégies visant la sécurisation des déplacements par le Bureau de la sécurité des déplacements.
- **Organiser une nouvelle campagne de promotion du programme « Entre deux arrêts »** auprès des personnes employées de la STM et de la population et élargir ce programme aux personnes âgées.
- **Veiller à ce que le *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire* constitue l'une des références de base** à la réalisation des plans d'action relatifs aux conditions de déplacement à pied sur le territoire des arrondissements et villes reconstituées – le Conseil en a également fait mention concernant l'implantation des stationnements pour vélos et des abribus.
- **Tenir une vaste campagne de sensibilisation** auprès des usagères et usagers des services de transport en commun concernant les besoins des femmes enceintes et des personnes se déplaçant avec des poussettes ou de jeunes enfants, ainsi que des aînées.
- **Sensibiliser les gens à l'emploi de la STM sur la réalité des personnes âgées et celles avec enfant en poussette** et réajuster les politiques internes pour rendre le transport en commun plus convivial pour ces personnes en tout temps.

Appendice A

Liste des membres du Conseil des Montréalaises

Présidente

Nicole Boily

Vice-présidentes

Silvia Martinez

Charlotte Thibault

Conseillères

Claire Brassard

Ginette Drouin-Busque

Danielle Casara

Véronique De Sève

Olga Eizner-Favreau

Darine El-Masri

Emmanuelle Hébert

Marie-Iris Légaré

Myrlande Pierre

Rosa Pires

Maïr Verthuy

Hamsa Yokenderan

Appendice B

Sommaire des recommandations

--» En termes d'accessibilité...

... *géographique*

RECOMMANDATION 1

- 1.1 Assurer sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal une desserte locale en transport collectif, à l'intérieur des arrondissements ou villes reconstituées et entre eux (particulièrement dans les secteurs où se concentre une population à faible revenu).
- 1.2 Favoriser aux points de correspondance majeurs dans le cadre des déplacements domicile-travail un bouquet de services permettant de rentabiliser le temps passé dans ces lieux et d'économiser ensuite des trajets pour les tâches familiales comme faire les courses, aller à la garderie, à la pharmacie, etc.

RECOMMANDATION 2

- 2 Que l'ensemble des voies cyclables, existantes et projetées, soient raccordées entre elles dans la mesure du possible.

--» En termes d'accessibilité...

... *physique*

RECOMMANDATION 3

- 3 Que soient considérés dans le Plan de transport les besoins en développement du service de transport adapté et que soient énoncées les actions envisagées en vue d'y répondre.

--» En termes d'accessibilité...

... *économique*

RECOMMANDATION 4

- 4.1 Ne pas augmenter les tarifs pour les usagères et usagers du transport en commun (même si ce n'est que le reflet du coût de la vie).
- 4.2 Imaginer des alternatives créatives qui n'entraîneront pas un transfert du coût du développement du transport en commun sur la tarification aux usagères et usagers.

RECOMMANDATION 5

Le développement de formules tarifaires comme :

- 5.1 Un ticket liberté de 2 heures de voyages en tous sens sur le réseau (comme cela se fait à Lyon) ou un ticket valable 24 h pour un nombre de voyages illimité sur le réseau (comme cela se fait à Strasbourg), qui pourrait répondre aux petits trajets typiquement féminins avec les courses et l'accompagnement des enfants.
- 5.2 Le libre accès (gratuité) aux services de transport en commun pour les personnes voyageant avec enfant en poussette (comme cela se fait à Helsinki). De cette façon, les mères, mais aussi les pères sont encouragés à utiliser les transports en commun.

--» En termes de sécurité et de confort

RECOMMANDATION 6

- 6.1 Que les Montréalaises soient consultées lors du réaménagement des wagons de métro et des autobus et du choix des nouveaux équipements.
- 6.2 De veiller à ce que les nouveaux équipements offrent une douceur de roulement et de freinage, de façon à améliorer la sécurité des usagères et des usagers, particulièrement les personnes âgées ou avec enfant en poussette.
- 6.3 Veiller à ce que les nouveaux équipements facilitent l'accès aux personnes avec enfant en poussette.
- 6.4 Augmenter le nombre de places réservées aux personnes à mobilité réduite dans les wagons de métro et les autobus.

RECOMMANDATION 7

- 7.1 Organiser des marches exploratoires aux abords et à l'intérieur des stations de métro et de train de banlieue ainsi qu'aux abords des points d'embarquement majeurs du réseau de transport en commun avec des usagères et des employées de la STM en vue d'identifier les mesures à mettre en œuvre pour augmenter le sentiment de sécurité des gens dans ces lieux. Et assurer, par la suite, le suivi des correctifs à apporter.
- 7.2 Envisager la mise en place, aux stations de métro les plus achalandées, de guichets réservés aux personnes à mobilité réduite, aux femmes enceintes ou avec enfant en poussette, etc., lorsque des files d'attente sont à prévoir aux guichets (par exemple la veille ou le 1^{er} jour du mois).
- 7.3 Envisager l'ouverture automatique des portes destinées au passage des usagères et usagers avec enfant en poussette ou encore avec un vélo situées au niveau des guichets de métro.

RECOMMANDATION 8

- 8.1 Organiser une nouvelle campagne de promotion du programme « Entre deux arrêts » auprès des gens à l'emploi de la STM et de la population.
- 8.2 Élargir le programme « Entre deux arrêts » aux personnes âgées.

RECOMMANDATION 9

- 9.1 S'assurer que le principe « voir et être vu » du *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire* soit considéré de façon systématique lors de l'implantation d'abribus.
- 9.2 Que soient affichés, à chaque arrêt, l'horaire et le circuit des autobus.

RECOMMANDATION 10

- 10.1 Organiser, tout comme pour les infrastructures de transport en commun, des marches exploratoires sur le réseau cyclable avec des usagères en vue d'identifier les mesures à mettre en œuvre pour augmenter le sentiment de sécurité des gens sur le réseau. Et assurer, par la suite, le suivi des correctifs à apporter.
- 10.2 Veiller à ce que l'implantation des stationnements pour vélos aux abords des stations de métro et de train de banlieue et au sein des projets immobiliers réponde aux principes du *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire*.
- 10.3 Concernant les voies cyclables projetées, veiller à ce que le type d'infrastructure cyclable (piste, bande cyclables) soit déterminé au regard du confort et de la sécurité des cyclistes.

RECOMMANDATION 11

- 11.1 Veiller à ce que le *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire* constitue l'une des références de base à la réalisation des plans d'action relatifs aux conditions de déplacement à pied sur le territoire des arrondissements et villes reconstituées.
- 11.2 Que le Bureau de la sécurité des déplacements, en tant que table d'échange permanente, ait la préoccupation d'aller chercher le point de vue des femmes dans l'élaboration de stratégies visant la sécurisation des déplacements.

RECOMMANDATION 12

- 12.1 Tenir une vaste campagne de sensibilisation auprès des usagères et usagers des services de transport en commun concernant les besoins des femmes enceintes et des personnes se déplaçant avec une poussette ou de jeunes enfants, ainsi que des personnes âgées qui utilisent en grand nombre les transports en commun. Il est notamment question ici du respect des places réservées dans les wagons du métro et des autobus.
- 12.2 Sensibiliser les gens à l'emploi de la STM sur la réalité des personnes âgées et personnes avec enfant en poussette et réajuster les politiques internes pour rendre le transport en commun plus convivial pour ces personnes en tout temps.

Bibliographie

- AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL, DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE (2006). *Le transport urbain, une question de santé*, Montréal, 132 p.
- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (2003). *Enquête Origine-Destination 2003*, Montréal, 27 p.
- CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE MONTRÉAL, COMITÉ FEMMES ET DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL (2004). *Des différences, des similitudes. Un portrait socioéconomique des femmes et des hommes de l'île de Montréal en 2001*, Montréal, 49 p.
- CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE MONTRÉAL, FORUM RÉGIONAL SUR LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL DE L'ÎLE DE MONTRÉAL (2004). *Rapport sur la pauvreté à Montréal*, Montréal, 64 p.
- CONSEIL DES MONTRÉALAISES (2006). *Les femmes et le logement à Montréal : portrait de la situation*, Montréal, 55 p.
- CONSEIL DU STATUT DE LA FEMME (2005). *Des nouvelles d'elles. Les femmes immigrées au Québec*, Québec, 104 p.
- CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DE L'ÎLE DE MONTRÉAL, COMITÉ FEMMES ET DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL (2002). *Une île, une ville, 27 arrondissements, des réalités multiples : un portrait comparatif de la situation socio-économique des femmes et des hommes dans la nouvelle ville de Montréal*, Montréal, 170 p.
- COUTRAS, Jacqueline (1992). *Vie familiale et organisation des transports : des inconciliables*, Actes du séminaire « Villes et transports » tome I, CNRS-IRESO, Paris, 5 p.
- INRS-URBANISATION, CULTURE ET SOCIÉTÉ (2001). Mobilité et accessibilité : leurs effets sur l'insertion professionnelle des femmes, dans Recherche de pointe en francophonie, *L'espace géographique* n° 4, Montréal, p. 289 à 305.
- SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (2006). *Rapport annuel 2005*, Montréal, 65 p.
- STATISTIQUE CANADA (2003). *Recensement du Canada de 2001*.
- VILLE DE MONTRÉAL (2007). *Plan de transport 2007, Réinventer Montréal*. Document de consultation, Montréal, 151 p.
- VILLE DE MONTRÉAL (2004). *Les arrondissements de Montréal, répertoire sociodémographique et classement par variables. Coûts d'habitation*, Montréal, 4 p.
- VILLE DE MONTRÉAL, PROGRAMME FEMMES ET VILLE (2003). *Vers une politique d'aménagement sécuritaire*, Montréal, 87 p.
- VILLE DE MONTRÉAL, PROGRAMME FEMMES ET VILLE (2002). *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire*, Montréal, 164 p.



