

EMBARQUEZ AVEC NOUS!



**SYNTHÈSE DE LA RECHERCHE-ACTION SUR
LES FEMMES EN SITUATION DE HANDICAP AU SEIN
DES OPTIONS DE MOBILITÉ DURABLE À MONTRÉAL**

Un projet de La Table
des groupes de femmes
de Montréal (TGFM).



Cette démarche est
soutenue par la mobilisation
de membres de la TGFM.



La recherche-action a
reçu le soutien financier
du Secrétariat à la condition
féminine et de Mitacs, dans
le cadre du programme
Mitacs Accélération, pour
la réalisation d'un stage
supervisé par Sophie Paquin,
professeure au Département
d'études urbaines et
touristiques de l'École
des sciences de la gestion
de l'UQAM.



**COORDINATION
ET RÉDACTION**

Travailleuse contractuelle

Juliette Grainger

Responsable de
la concertation et de
la vie associative

Marie-Ève Desroches

PHOTOGRAPHIE

Bérénice Lemarié

**CONCEPTION DE
L'EXPOSITION**

Rachael Seatvet

LES EXPERTES DU VÉCU

Les expertes du vécu utilisent leurs expériences personnelles pour apporter des perspectives uniques et informées sur les obstacles et les défis à l'adoption d'une mobilité durable. Grâce à leur connaissance directe des services et des aménagements, elles peuvent identifier les sources d'insécurité et d'exclusion ainsi que des solutions adaptées.

Elles sont des personnes qui s'identifient comme des femmes vivant avec des limitations fonctionnelles, qui travaillent, s'impliquent ou utilisent les services des groupes féministes montréalais.

Eveline Claire

est femme, Montréalaise, mère, grand-mère, noire, immigrante, monoparentale, parente d'élève, étudiante, grande militante et patiente. Elle vit avec une déficience motrice et se déplace avec un déambulateur, un fauteuil roulant manuel ou motorisé et emprunte surtout l'autobus, le transport adapté et le métro.



Julie

est animatrice radio à CKVL, siège au conseil d'administration de la Maison des femmes sourdes de Montréal et habite la Petite-Patrie. Elle vit avec un handicap visuel dégénératif et se déplace surtout à pied, en transport adapté et en métro, parfois assistée de sa canne blanche.

Célia

est Béninoise, elle vit avec son mari et son fils de 7 ans dans Mercier-Est. Elle est chargée de projet à l'Association multiethnique pour l'intégration des personnes handicapées. Elle est aveugle et se déplace avec une canne blanche en transport adapté, ainsi qu'en métro et en autobus.



Louise

est une Montréalaise qui travaille à Action autonomie. Elle vit avec des limitations physiques et des douleurs neurologiques. Elle se déplace surtout à pied, en covoiturage et en transport adapté avec différentes aides à la mobilité dont une canne et un fauteuil roulant inclinable particulier.

Manon

est coordonnatrice de la Résidence du Y des femmes de Montréal et habite Rivière-des-Prairies avec son mari et sa fille. Elle vit avec des limitations motrices. Elle se déplace en fauteuil motorisé et emprunte le transport adapté, le métro, l'autobus et le train de banlieue.





Pascale

habite Centre-Sud et est une fière militante du Centre d'éducation et d'action des femmes de Montréal. Elle vit avec des limitations motrices et auditives et a des douleurs chroniques. Elle se déplace avec une canne ou un déambulateur et utilise le transport adapté.

Maude

est une jeune femme militante, entrepreneure sociale, étudiante et résidente de Rosemont. Elle vit avec la paralysie cérébrale, porte des appareils auditifs et a très peu de dextérité manuelle. Elle se déplace en fauteuil roulant motorisé ou à pied et emprunte le métro, le transport adapté, la voiture et le taxi.



Lise

est militante du Centre d'action et d'éducation des femmes de Montréal et habite Verdun. Malentendante et avec un handicap moteur, elle utilise principalement le transport adapté et sa canne pour se déplacer.

LA MOBILITÉ DURABLE DÉFINIE PAR LES EXPERTES DU VÉCU

LA MOBILITÉ DURABLE EST BONNE POUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SOCIÉTÉ.
ELLE REPOSE SUR L'ACCÈS À DES MOYENS DE TRANSPORT ÉCOLOGIQUES QUI
ÉMETTENT PEU DE GAZ À EFFET DE SERRE PUISQU'ILS SONT :

Collectifs comme l'autobus, le métro, le transport adapté et le train.

Actifs comme la marche, le vélo et le fauteuil manuel.

Partagés comme le co-voiturage, les services d'autopartage (Communauto) et de vélopartage (BIXI).

Électriques comme les fauteuils motorisés, quadriporteurs, vélo, scooter et voitures électriques.

L'ACCÈS DURABLE À LA MOBILITÉ REPOSE SUR LE DÉPLOIEMENT D' ACTIONS PÉRENNES POUR CONSIDÉRER ET AGIR SUR LES ENJEUX EN MATIÈRE D'INCLUSION, D'ÉQUITÉ ET DE SÉCURITÉ. POUR Y ARRIVER, IL FAUT :

Considérer les défis et besoins spécifiques, par exemple, pour les parents et les personnes proches aidantes.

Miser sur l'accessibilité universelle pour éliminer les barrières, préjugés et discriminations véhiculés dans les services, les programmes, les aménagements, les communications et les attitudes des personnes.

Offrir des services avec **des tarifs abordables.**

Aménager des quartiers avec des commerces et services de proximité accessibles qui permettent les **déplacements locaux.**

Assurer la protection de l'intégrité physique et psychologique en tout temps. Cela demande une approche proactive pour contrer les violences sexuelles, physiques, verbales et psychologiques, les chutes et les accidents.

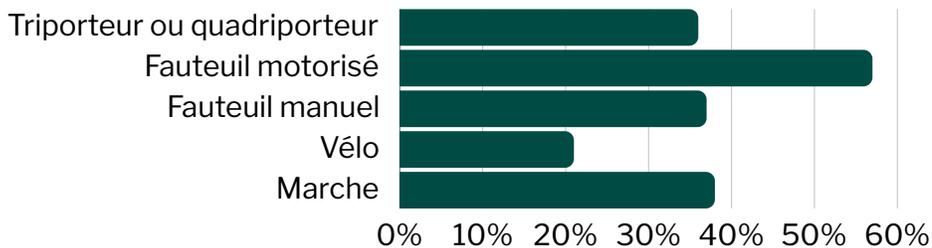
Ces changements permettront des modifications dans l'attitude des personnes usagères et employées, de mieux organiser les services et d'améliorer l'aménagement et l'entretien des infrastructures et équipements.

Ainsi, l'ensemble de la population accèdera à des moyens de transport écologiques équivalents en tout temps, notamment en transport adapté. Tout le monde, incluant les personnes vivant avec des limitations, se sentira comme une personne à part entière pouvant librement se déplacer en choisissant parmi les moyens de transport écologiques pour exercer ses divers rôles sociaux comme la parentalité, le travail, les études et les implications.

NAVIGUER DANS LA VILLE POSE DE OBSTACLES QUOTIDIENS

LE SENTIMENT D'ACCESSIBILITÉ ET DE SÉCURITÉ

Proportion des répondant-es considérant les modes de déplacements actifs accessibles et sécuritaires

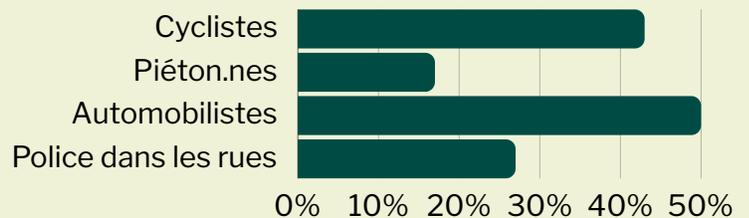


Source: TGFM (2024)

« L'absence de bancs publics me dérange beaucoup au point de m'empêcher de sortir à pied. Faire une petite halte-repos avant de continuer ma route serait très accommodant! La marche m'est recommandée pour conserver mes acquis et me maintenir en santé. » Lise

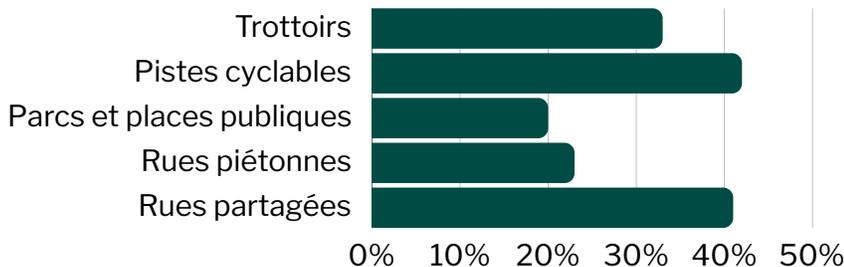
« Je suis toujours inquiète quand je marche sur le trottoir. (...) Je ramassais un objet que j'avais échappé sur le trottoir lorsque j'ai levé la tête j'ai vu un cycliste rouler sur le trottoir à 9 pouces de moi. » Louise

Proportion des répondant-es associant les comportements au danger et l'inaccessibilité



Source: TGFM (2024)

Proportion des répondant-es associant les aménagements au danger et l'inaccessibilité



Source: TGFM (2024)

« Je suis aveugle. Comment savoir instinctivement que je suis dans une rue partagée? Je pourrai le savoir seulement s'il n'y a pas de trottoir et que je sens une voiture me frôler. » Célia



HIVER

- Trottoirs mal déneigés
- Déneigeuses obstruant débarcadères et passages piétons
- Temps de traverse trop court

EN TOUT TEMPS

- Manque de toilettes publiques accessibles, de bancs et d'éclairage
- Commerces et événements dans des lieux inaccessibles



ÉTÉ

- Réaménagements aux abords des chantiers
- Cohabitation sur les rues piétonnes et partagées
- Aires de jeux inaccessibles

REVENDEICATIONS DES EXPERTES DU VÉCU POUR UNE VOIE PUBLIQUE ACCESSIBLE, INCLUSIVE ET SÉCURITAIRE

1. ÊTRE INCLU·ES DANS LES AMÉNAGEMENTS POUR LE TRANSPORT ACTIF

- Inclure les femmes en situation de handicap dans les processus d'aménagement.
- Sensibiliser sur les enjeux des femmes en situation de handicap et comment offrir une aide appropriée.
- Assurer un corridor de marche dégagé sur les trottoirs, rues piétonnes, ruelles, etc. et assurer un entretien continu et à la suite de signalements.
- Aménager des trottoirs larges comprenant bancs publics, éclairage et marquage au sol.
- Promouvoir le respect des règles (ex. interdiction de vélo sur le trottoir, vitesse).
- Augmenter le nombre de pistes cyclables, assurer qu'elles sont universellement accessibles et inclure le fauteuil roulant dans le pictogramme associé.
- Interdire la circulation cycliste sur les rues piétonnes.



2. TRAVERSER EN TOUTE SÉCURITÉ

- Inclure systématiquement des plaques podotactiles aux intersections.
- Sécuriser et signaler les intersections entre une rue piétonne et une rue carrossable.
- Réaménager les intersections où l'eau et la glace s'accumulent.
- Augmenter le nombre de feux sonores.
- Augmenter le temps de traverse surtout l'hiver.

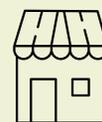


3. ADAPTER LES PRATIQUES ORGANISATIONNELLES AUX SAISONS

- Autoriser le télétravail et miser sur les rencontres virtuelles ou hybrides l'hiver.
- Déneiger entièrement les trottoirs, passages piétons et prioriser les débarcadères, corridors scolaires, abords des stations de métro et arrêts d'autobus.
- Assurer l'accessibilité des zones de travaux (ex. systématiquement signaler les trottoirs barrés, détours en asphalte, signalisation accessible et éclairage suffisant)
- Faire respecter l'accessibilité universelle par les entreprises responsables des travaux et du déneigement sous peine d'amende.

4. RENDRE LES DESTINATIONS ACCESSIBLES, INCLUSIVES ET SÉCURITAIRES

- Aménager des débarcadères sécuritaires et indiquer l'emplacement sur son site web.
- Réaménager pour plus de parcs, de commerces et de restaurants universellement accessibles.
- Développer une signalétique pour communiquer le niveau d'accessibilité des commerces dans les vitrines.
- Augmenter le nombre de toilettes publiques universellement accessibles.
- Baliser et signaler les trajets accessibles et les services d'aide dans les événements.
- Positionner le mobilier (poubelles, fontaines d'eau, tables) à différentes hauteurs.



LES TRANSPORTS COLLECTIFS, UN ÉLÉMENT CRUCIAL DE LA PARTICIPATION SOCIALE DES FEMMES EN SITUATION DE HANDICAP

Au Québec, **les femmes avec incapacité utilisent davantage les transports collectifs pour se rendre au travail et leurs déplacements quotidiens** que les autres femmes et les hommes avec incapacité (OPHQ, 2023).

3 types de transports collectifs à Montréal:

Transport en commun régulier: Les horaires et trajets sont planifiés et connus à l'avance (autobus, métro, train, etc.)

Transport adapté: pallie les obstacles que présente le réseau régulier en offrant, sur réservation, des véhicules, itinéraires et accompagnements adaptés aux besoins individuels des personnes ayant une incapacité qui affecte grandement leur mobilité.

Navettes: facilitent les déplacements entre certains lieux précis (aéroport, traverser le fleuve)

Le transport adapté est majoritairement utilisé par des femmes.



62%

des client·es sont des femmes



73%

des clientes ont plus de 65 ans

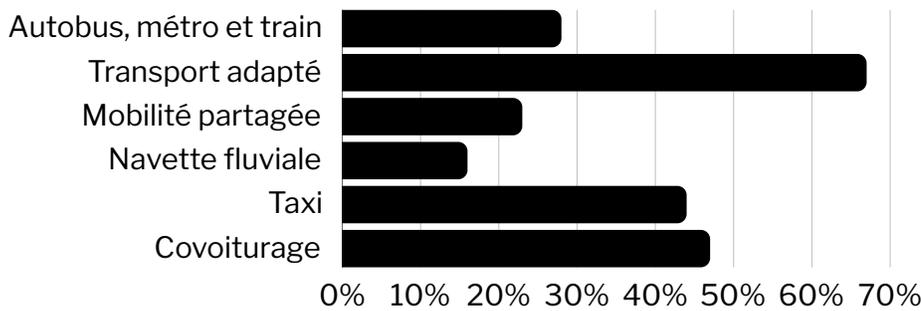


64%

des clientes ont une déficience motrice

Source: STM (2023)

Proportion des répondant·es associant les moyens de transport à la sécurité et l'accessibilité

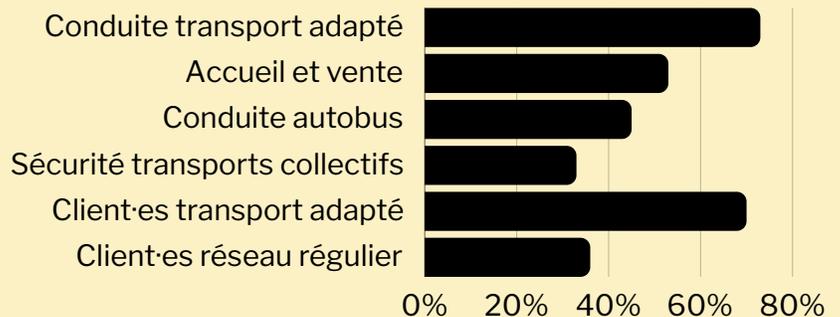


Source: TGFM (2024)

« Un moyen de transport 100 % sécuritaire et accessible il n'y en a pas. Si je vais par ordre de ce qui est le plus sécuritaire et accessible c'est le transport adapté. Ce n'est pas 100%. Mais moins avec le transport adapté je me sens plus en sécurité qu'en taxi régulier. » Célia

Proportion des répondant·es associant les attitudes et comportements à la sécurité et la bienveillance

« L'autobus, on oublie ça pour moi. À cause de l'instabilité des autobus, j'ai peur de tomber et de me blesser. Souvent, les gens ne laissent pas les places qui sont désignées aux femmes enceintes, handicapées, etc. » Pascale



Source: TGFM (2024)

LE TRANSPORT EN COMMUN RÉGULIER EST HOSTILE AUX FEMMES EN SITUATION DE HANDICAP



41%

qualifient le réseau d'autobus, de métro et de train de **dangereux et d'inaccessible.**



39%

associent la sécurité dans le métro, l'autobus et le train au **danger et à l'inaccessibilité.**

SOURCES DE STRESS, D'INSÉCURITÉ ET D'EXCLUSION

Bris d'équipement: escaliers mécaniques, ascenseurs, rampes d'accès et signaux sonores.

Lacunes d'accessibilité: signalisation, ascenseurs manquants et hauteur des comptoirs et des tourniquets

Manque de bancs, d'abribus et de toilettes publiques accessibles

Manques de civisme: sièges réservés, accès à l'aide, etc.

Harcèlement de rue: regards, commentaires, attouchements, etc.

Inaccessibilité des mesures d'urgence: annonces et navettes.

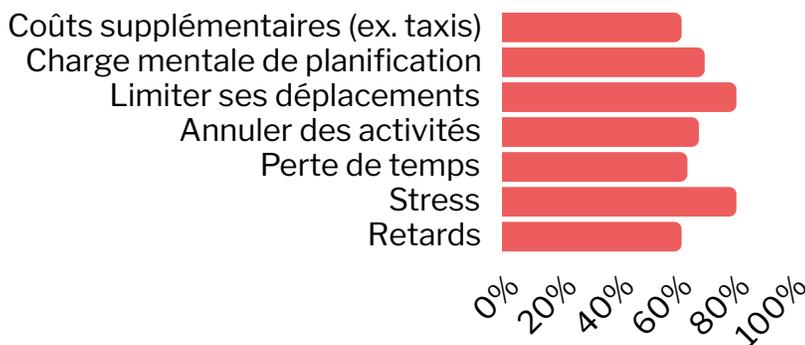
Déneigement des arrêts d'autobus et trajets pour s'y rendre.

Arrêts d'autobus déplacés par les travaux et piétonnalisations.

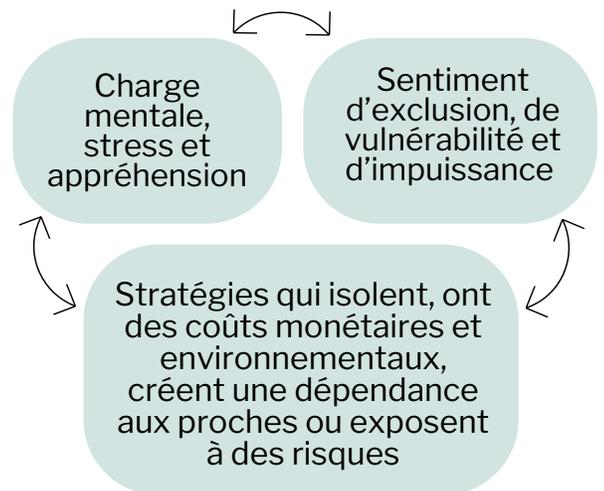
« Il arrive que la plateforme élévatrice des bus soit hors service. Je dois attendre le prochain bus, parfois à la pluie et au froid, en espérant qu'il me permette d'entrer à bord. (...) Certains chauffeurs n'attendent pas que je sois installée avant de repartir, roulent des yeux en me voyant à l'arrêt d'autobus ou encore me disent directement que ma place est dans le transport adapté. » Eveline Claire

« Quand je prends le métro, je suis stressée que l'ascenseur soit en panne et que je sois coincée sur le quai. En plus, je dois souvent me dépêcher pour arriver dans le premier wagon avant que le métro reparte. » Maude

Proportion des répondant·es ayant déclaré vivre des impacts quotidiens en raison des divers enjeux de mobilité



Source: TGM (2024)



Les expertes du vécu ont souvent mentionné être dépendantes du transport adapté en raison de l'hostilité de la voie publique et des transports en commun réguliers, surtout l'hiver.

REVENDEICATIONS DES EXPERTES DU VÉCU POUR UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF RÉGULIER ACCESSIBLE ET SÉCURITAIRE

1. AMÉLIORER LES AMÉNAGEMENTS ET LES ÉQUIPEMENTS



- Rendre réseau du métro universellement accessible : ascenseurs, comptoirs, portes, etc.
- Adapter les pratiques aux besoins des femmes en situation de handicap : temps d'ouverture des portes, plus de wagons désignés, signaux sonores mieux adaptés, etc.
- Prévenir et pallier les bris d'équipement : entretien, communications, accompagnement et navette.
- Mettre en place des navettes accessibles pour les pannes de service.
- Inclure des personnes en situation de handicap et des spécialistes du design universel pour la planification de nouvelles infrastructures de transport en commun.

2. ASSURER L'ACCESSIBILITÉ ET LA SÉCURITÉ DURANT LES TRAVAUX ET PIÉTONNISATIONS



- Aménager des détours et arrêts d'autobus temporaires accessibles : signalétique claire, communications, bancs, corridors dégagés pour circuler et la rampe d'accès, etc.
- Mettre en place un mécanisme de signalement et de suivi pour les plaintes relatives à l'accessibilité et la sécurité et appliquer des sanctions aux entreprises fautives.

3. CHANGER LES ATTITUDES ET COMPORTEMENTS DU PERSONNEL ET DE LA CLIENTÈLE



- Offrir de la formation sur les enjeux et le rôle du personnel pour l'inclusion et la sécurité des femmes en situation de handicap à bord du transport en commun.
- Mener des campagnes de sensibilisation pour promouvoir le civisme (ex. respect des places réservées et aide appropriée)
- Impliquer des femmes en situation de handicap pour déterminer et actualiser les besoins de formation et de sensibilisation.
- Condamner les agressions capacitistes et mener une campagne de sensibilisation sur le harcèlement de rue intégrant spécifiquement la perspective des femmes en situation de handicap.
- Déployer et soutenir financièrement des services d'aide dans le réseau des autobus et de métro pour assurer la sécurité et la cohabitation dans le métro et former ces équipes aux besoins et réalités des femmes en situation de handicap et au harcèlement de rue.

LE TRANSPORT ADAPTÉ N'EST PAS UNE OPTION SÉCURITAIRE ET FIABLE POUR SOUTENIR LA PARTICIPATION SOCIALE

Insécurité durant l'attente et à bord du transport adapté

LE PERSONNEL :

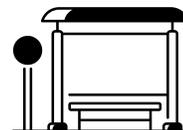
- comportements dangereux au volant
- erreurs d'adresse
- questions intrusives et remarques sexistes
- attacher sans le consentement
- refuser l'accès au siège avant

LES AUTRES CLIENT·ES :

- agressions
- entrent dans la bulle

AIRES D'ATTENTE ET DÉBARCADÈRES

- mal déneigés
- absence de banc et de lampadaire
- risque de collision dans la zone d'embarquement
- rare accès à des toilettes et à de l'aide
- attente dans le froid
- absence d'information claire sur les débarcadères déplacés (travaux et piétonisation)



« J'ai déjà vécu de l'insécurité sur la banquette arrière. Je demande souvent de m'asseoir en avant. Je suis une personne sociable qui parle aux chauffeurs. L'autre jour, il y a un chauffeur qui m'a conduit quelques fois m'a cruisé... Arrivé à destination, il m'a demandé d'aller plus loin et là j'ai fait mon innocente en cherchant mes clés puis ça a coupé court. J'ai peur pour les prochaines fois, il pourrait se réessayer, il sait où j'habite. Il pourrait ne pas m'emmener chez moi... J'ai la charge mentale de me souvenir de ne pas trop lui parler la prochaine fois. Maintenant je me dis que je ne dois pas porter de jupe dans le transport adapté (j'ai ce réflexe dans le métro). » Julie

L'impossible conciliation famille-travail-vie sociale-soins en transport adapté

LES ENJEUX

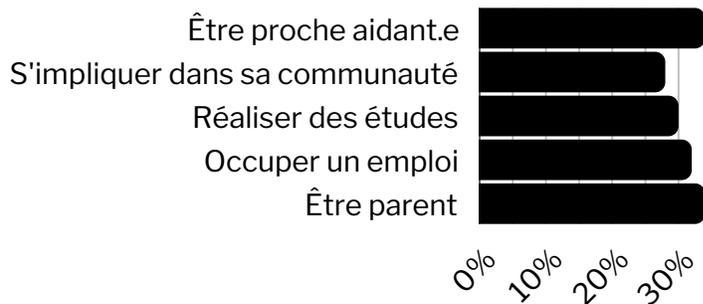
La lourdeur dans l'horaire: retards accumulés, impossibilité de réserver à la dernière minute et jumelage qui allongent les trajets.

Les contraintes pour être accompagné·e.

La limite du nombre de sacs permis.

Le coût pour se déplacer et les contraintes de paiement.

Proportion de répondant·es considérant impossible et insécuritaire de se déplacer de façon autonome pour leurs responsabilités sociales



Source: TGM (2024)

« La première phrase que j'ai dit à mon mari en arrivant [après avoir été coincée plus de 2h dans le TA] c'est : "je ne sortirai plus, je le paie trop cher". Et quand j'y pense, j'évalue toujours si ça vaut la peine de sortir et je sais que des fois je ne sors pas pour ma santé mentale car je sais que je risque de le payer cher en TA, surtout l'hiver, je n'ai pas d'autres alternatives (autobus, métro train EXO). » Manon



Les expertes du vécu et les répondant·es du sondage, qui en ont la possibilité, choisissent de prendre la voiture ou le taxi malgré les impacts environnementaux et les coûts associés.

REVENDEICATIONS DES EXPERTES DU VÉCU POUR UN TRANSPORT RÉÉLEMENT ADAPTÉ À LEURS BESOINS ET RÉALITÉS

1. AMÉLIORER LA FORMATION

- Offrir une formation obligatoire et suffisante à l'ensemble du personnel comprenant un volet spécifique sur les femmes en situation de handicap.
- Intégrer plus d'éléments pratiques et validation des apprentissages.
- Formation continue et actualisation à la suite d'une plainte ou un incident.



2. ÉLIMINER LES PRATIQUES QUI CRÉENT STRESS, INCONFORT ET INSÉCURITÉ

- Assurer le confort à bord (nombre de personnes par véhicule, utiliser les informations sur les aides techniques et ajustement des dossier sans ergothérapeute).
- Prévenir et prendre en charge les erreurs d'adresse et de jumelage.
- Améliorer le système de gestion des jumelages pour éliminer les retards et les trajets de plus de 1 heure.



3. ASSURER LA SÉCURITÉ À BORD DU TRANSPORT ADAPTÉ

- Former le personnel et sensibiliser le public sur les manifestations du harcèlement de rue et comment être témoin actif dans le transport adapté.
- Revoir les règles pour l'accompagnement (personnes enceintes, parents et nouvellement admise), pour accéder au siège avant et pour les individus à risque.
- Recruter plus de femmes conductrices.
- Assurer un suivi systématique des plaintes et développer un mécanisme de signalement en temps réel pour les incidents impliquant le personnel.



4. ASSURER LA SÉCURITÉ LORS DE L'ATTENTE ET DE L'EMBARQUEMENT

- Aménager des aires d'attente intérieures ou extérieures sécuritaires.
- Indiquer l'emplacement du débarcadère s'il diffère de l'adresse civique sur le site web.
- Développer une liste et carte des débarcadères et assurer la mise à jour.
- Aménager et baliser les débarcadères pour les rues piétonnes.
- Prioriser le déneigement des débarcadères.



5. FAVORISER LA CONCILIATION FAMILLE, TRAVAIL, VIE SOCIALE

- Autoriser les déplacements avec moins d'une heure d'intervalle pour les parents.
- Permettre plus de flexibilité: fin des sanctions pour les annulations tardives et possibilité de réservations dernière minute
- Développer un service pour les courses avec accompagnement et plusieurs sacs.
- Équiper certains véhicules de sièges d'auto pour enfants.



6. FACILITER L'ACCÈS FINANCIER À LA MOBILITÉ

- Équiper l'ensemble des véhicules de lecteur de carte Opus.
- Offrir une tarification sociale (basée sur le revenu et personnes en situation de handicap).



POUR DES DÉBARCADÈRES ET DES AIRES D'ATTENTE SÉCURITAIRES

QU'EST-CE QU'UN DÉBARCADÈRE?

Les débarcadères sont des espaces réservés à l'arrêt temporaire afin de monter ou descendre d'un véhicule. Ils sont aménagés sur le côté de la voie publique ou sur le terrain des immeubles.

Ils servent aux personnes qui se rendent à cette destination et sont particulièrement importants pour celles qui ont des limitations fonctionnelles.

Plusieurs débarcadères sont aménagés à proximité du domicile, du lieu de travail ou de destinations régulièrement fréquentées par les personnes en situation de handicap.

EXEMPLE D'UN DÉBARCADÈRE SÉCURITAIRE



QUI AMÉNAGE LES DÉBARCADÈRES?

La Ville et les propriétaires mettent en place des débarcadères en respectant des normes et critères techniques spécifiques.

Il est de notre responsabilité collective de veiller à ce que les débarcadères soient sécuritaires et accessibles.

- Précisez l'emplacement du débarcadère avec l'adresse civique sur votre site web.
- En cas de travaux ou de piétonisation, identifiez un débarcadère temporaire. Le chemin pour se rendre vers l'entrée accessible doit être court, sécuritaire et sans obstacle.
- Veillez au déneigement du débarcadère et de l'aire d'attente.
- Assurez-vous que l'aire d'attente et le débarcadère sont aménagés de façon sécuritaire et vérifiant les points présentés dans les exemples.

LÉGENDE

1. Le lampadaire est en bon état.
2. L'entrée est à proximité et donne accès à un refuge, de l'aide et des toilettes accessibles.
3. Il y a un bateau pavé pour passer du trottoir à la chaussée.
4. Il y a un banc pour se reposer.
5. L'aire de débarquement est dégagée.

Pour ajouter un débarcadère sur la voie publique à Montréal, la demande doit être formulée auprès de l'arrondissement via le 311 ou leur site web.

QU'EST-CE QU'UNE AIRE D'ATTENTE ?

Une aire d'attente est un espace intérieur ou extérieur conçu pour que les individus puissent attendre leur moyen de transport en toute sécurité. Considérant que l'attente pour le transport adapté peut être longue, il est crucial de veiller à son aménagement.

COMMENT RENDRE UNE AIRE D'ATTENTE PLUS SÉCURITAIRE ?

Légende

1. Aire de débarquement à proximité
2. Aire d'attente à l'abris
3. Banc accessible
4. Panneau d'aide et d'information (carte, borne d'appel, informations sonores ou braille)
5. Éclairage suffisant
6. Toilettes accessibles
7. Entrée à proximité
8. Bateau-pavé

ÉLÉMENTS À PRÉVOIR À L'INTÉRIEUR

- Assurer un lien visuel avec l'extérieur
- Des prises électriques pour recharger les fauteuils motorisés et appareils électroniques
- Un accès à internet sans-fil
- Des personnes qui peuvent offrir de l'aide

Veiller au bon entretien des environs et signaler les problèmes à la Ville de Montréal via le 311 :

- Déneigement du débarcadère et du trottoir
- Bris des équipements publics comme les lampadaires et bancs
- Trottoir et chaussée en mauvais état

N'oubliez pas de demander aux personnes utilisant le transport adapté si elles ciblent des obstacles ou des sources d'insécurité.

SOURCES :

Société Logique (2017). Guide d'accessibilité universelle des bâtiments municipaux.
Gouvernement du Québec (2022). Guide de l'accessibilité des bâtiments.

RÉSUMÉ

Passer à des modes de déplacement écologiques est essentiel pour lutter contre les changements climatiques. À Montréal, cela signifie plus de pistes cyclables, de rues piétonnes, un meilleur réseau de transport collectif et plus de services de mobilité partagée. Actuellement, les femmes en situation de handicap sont souvent laissées en marge des réflexions et des solutions pour la mobilité durable. Face à ce constat, des membres de la Table des groupes de femmes de Montréal (TGFM) se sont rassemblés pour amorcer une recherche-action. L'objectif est d'approfondir la mobilité durable du point de vue des femmes en situation de handicap.

Ce projet repose sur une approche participative qui implique une dizaine d'expertes du vécu à savoir des personnes qui s'identifient comme des Montréalaises vivant avec des limitations fonctionnelles. Elles ont tenu des journaux de bord, participé à des balades exploratoires et pris part à de nombreuses rencontres de co-analyse. D'autres témoignages ont été collectés grâce à un sondage répondu par près de 150 femmes en situation de handicap et des groupes de discussion tenus avec 3 organismes luttant pour l'inclusion.

Cette démarche souligne l'importance de la mobilité pour la participation sociale et l'inclusion. Malgré les efforts pour créer un environnement urbain inclusif et sûr à Montréal, les femmes en situation de handicap affrontent des défis quotidiens pour se déplacer en ville en tant mères, travailleuses, militantes, étudiantes et résidentes. La recherche documente ces défis et les stratégies pour y faire face, notamment l'insécurité du transport adapté, l'exclusion du transport en commun régulier et les nombreux obstacles dans l'espace public. Les témoignages rassemblés soulignent surtout l'urgence de poser des actions pour assurer une mobilité durable, inclusive et sécuritaire à Montréal. Cette recherche est le point de départ pour amorcer ces changements.

Ce document constitue une synthèse du rapport complet qui est disponible sur notre site web: www.tgfm.org

La Table des groupes de femmes de Montréal (TGFM) est un regroupement régional de concertation qui promeut et défend les droits des femmes dans une perspective féministe intersectionnelle. C'est son membrariat de plus de 80 groupes, composé essentiellement de groupes locaux de femmes et de comités femmes issus de syndicats ou de groupes communautaires et sociaux, qui constitue l'une des forces majeures de la Table.