

FEUILLET D'INFO 1 :

## LE TRANSPORT PUBLIC ET L'INTERSECTIONNALITÉ

Ce feuillet d'information est le premier d'une série de quatre feuillets produits par l'étude intitulée *Ici aujourd'hui, ailleurs demain : le transport public et les vulnérabilités dans les régions rurales et éloignées du Canada*. Ce projet de synthèse des connaissances a été guidé par la question clé suivante : *Comment la présence ou l'absence de transports publics contribue-t-elle à la vulnérabilité des personnes dans les lieux ruraux et éloignés ?* Cette étude a exploré la manière dont les lieux éloignés et ruraux (ÉR) sont confrontés à un ensemble complexe d'obstacles sociaux, politiques et économiques dans leur accès à un transport durable, accessible et approprié, et dans l'exercice des droits à la mobilité. La vulnérabilité et l'inégalité croissantes entre ces lieux contribuent à la vulnérabilité et à l'inégalité croissantes entre les populations rurales et éloignées et le reste du Canada. Un accès insuffisant ou inexistant à la mobilité – en particulier à des transports publics abordables – détermine la capacité des personnes et des communautés à obtenir des moyens de subsistance durables, à participer à la société, à assurer leur sécurité personnelle et collective et à accéder aux services essentiels et non essentiels, aux ressources et droits.



Nous recommandons une approche intersectionnelle pour examiner comment les avantages et la marginalité sont créés dans les transports publics. L'intersectionnalité comporte trois points principaux :

1. comment sont vécues les expériences d'oppression et de privilège dans la vie individuelle/communautaire des personnes ;
2. comment les structures de pouvoir ont un impact sur la vie des gens ; et
3. comment les structures et les systèmes – sociaux, politiques et économiques – produisent et reproduisent les inégalités.

L'Institut canadien de recherches sur les femmes (CRIA-W-ICREF), une organisation féministe nationale, adhère à une approche intersectionnelle de la pensée systémique et des relations de pouvoir et de privilège dans leurs interactions avec les individus et les communautés.<sup>1</sup> En travaillant avec l'ICREF et en utilisant une approche intersectionnelle, nous avons encadré les formes sociales et autres d'inégalité dans les transports. Le cadrage de l'inégalité implique de nommer les positions sociales (la race, le genre, la classe, la géographie, l'âge et la capacité) et de repérer comment ces positions sociales sont influencées par les systèmes de pouvoir (par exemple, économique, social et politique) et par les hiérarchies ou structures sociales (le colonialisme, le sexisme, le racisme et le capacitisme).

### Pourquoi l'intersectionnalité dans les transports publics ?

L'intersectionnalité nous permet de mieux comprendre les sujets directement liés aux droits et à la justice en matière de transport, tels que l'inclusion sociale, la mobilité et les impacts sur la santé publique et communautaire. L'intersectionnalité permet aussi de voir comment le transport peut aggraver d'autres sources de désavantages et exacerber les inégalités. C'est un bon outil pour éviter les généralisations et nous engager de manière critique envers les besoins des groupes et les impacts différentiels du transport et des systèmes et institutions de pouvoir qui les influencent.

« L'intersectionnalité reconnaît que les expériences des gens peuvent être affectées par plusieurs systèmes de pouvoir en interaction qui se combinent, se renforcent ou se remettent en question. Ces systèmes construisent les expériences en matière de marginalisation et d'oppression, ou de pouvoir et de privilège ».<sup>2(p136)</sup> Par exemple, la notion de justice en matière de mobilité de Mimi Sheller<sup>3</sup> reconnaît les préjugés dans la façon dont les systèmes de mobilité et de transport sont construits. Elle suggère de considérer la mobilité comme un système « ... sous surveillance et inégal – stratifié par le genre, la race, l'ethnicité, la classe, la caste, la couleur, la nationalité, l'âge, la sexualité, le handicap, etc. *qui sont tous en fait vécus comme des effets de mobilités inégales* [sic] ». <sup>3(p10)</sup>

Les différences entre les genres sont également structurées par l'activité socio-économique, la sécurité, la violence et les modes de déplacement.<sup>4</sup> Notre approche a illustré les processus et les pratiques par lesquels les intersections de l'identité sociale peuvent être utilisées pour promouvoir une notion plus juste de la mobilité.

## L'intersectionnalité située : Pourquoi le lieu est-il important ?

La théorie de l'*intersectionnalité située* de Yuval-Davis<sup>5</sup> a amélioré notre compréhension d'une série d'inégalités sociales, économiques et personnelles dans le contexte du transport. L'intersectionnalité située porte un regard critique sur les « emplacements géographiques, sociaux et temporels des acteurs individuels ou collectifs », <sup>5(p95)</sup> soulignant l'importance d'éviter la généralisation à travers les contextes, l'espace et le temps et de réaliser que le pouvoir et la stratification sociale se traduisent différemment selon les situations. Il est donc nécessaire de nommer les défis et les catalyseurs de la justice en matière de transport *dans les zones rurales et éloignées* en vue d'obtenir une description plus nuancée et plus précise de l'impact de l'emplacement et de la géographie sur l'accès et le contrôle. L'homogénéisation des communautés efface les expériences et les points de vue en dehors des perspectives normatives. Bien que les politiques et programmes normatifs en matière de transport suggèrent un parti pris urbain, l'intersectionnalité située plaide pour une réponse plus souple et située. (Voir le rapport pour des études de cas et des exemples). L'intersectionnalité est plus apte à prendre en compte la diversité des réalités ; les recherches de Cohen<sup>6</sup>, par exemple, mettent l'accent sur la diversité de l'accès des personnes âgées aux transports, aux soins de santé, à l'alimentation et au logement, en fonction de l'intersection des facteurs âge, ruralité et revenu. Les recherches de Hailemariam et coll.<sup>7</sup> ont permis de découvrir comment les « identités sociales, les structures de pouvoir et les cadres juridiques et politiques »<sup>7(p2)</sup> ainsi que les besoins de populations spéciales (définies comme étant « les jeunes femmes, les femmes périnatales et les nouvelles mères, les femmes âgées, les femmes en situation de handicap et les personnes LGBTQIA »<sup>7(p2)</sup>) ont fait l'expérience de manque d'accès aux services et de la façon dont l'absence de transport a affecté leur sécurité alimentaire, les soins de santé, la sécurité personnelle et l'emploi. En évitant de généraliser les populations, l'étude a fourni des données permettant d'élaborer des solutions communautaires durables. Des outils tels que les audits de genre, les études de cas et les processus dirigés par les communautés aident à élaborer des politiques et des dispositions appropriées en matière de services de transport (voir le rapport pour des exemples).

**Ce premier feuillet d'info a été rédigé par** C. Hanson, J. Jaffe, E. Varley, M. Krajewski, M. Tanaka, J.A. Alhassan, T.J. Nkhata.

**Le rapport est disponible gratuitement** sur le site web de [l'Université de Regina](#) ou de [l'Institut canadien de recherches sur les femmes \(CRIAW-ICREF\)](#).

**Ici aujourd'hui, ailleurs demain** a été cofinancé par le Conseil de recherches en sciences humaines et Infrastructure Canada.

## BIBLIOGRAPHIE

1. Institut canadien de recherches sur les femmes (CRIAW-ICREF). *L'intersectionnalité féministe et l'ACS+*. 2017. <https://www.criaw-icref.ca/fr/nos-travaux/feminist-intersectionality-and-gba/>
2. Hanson C, Fletcher AJ. Beyond the trinity of gender, race, and class: Further exploring intersectionality in adult education. *Eur J Res Educ Learn Adults* 2021; 12: 135–148.
3. Sheller M. Theorising mobility justice. *Tempo Soc* 2018; 30: 17–34.
4. Hamilton K, Jenkins L. A gender audit for public transport: A new policy tool in the tackling of social exclusion. *Urban Stud* 2000; 37: 1793–1800.
5. Yuval-Davis N. Situated intersectionality and social inequality. *Raisons Polit* 2015; 58: 91–100.
6. Cohen A. The Challenges of intersectionality in the lives of older adults living in rural areas with limited financial resources. *Gerontol Geriatr Med* 2021; 7: 1–9.
7. Hailemariam M, Felton JW, Key K, et al. Intersectionality, special populations, needs and suggestions: The Flint Women's study. *Int J Equity Health* 2020; 19: 1–12.
8. Saskatchewan Transportation Company. *Saskatchewan Transportation Company Annual Report 2016-2017*. 2017.

## Étude de cas :

**La Saskatchewan Transportation Company** (STC) était un système de transports publics qui a fourni pendant 70 ans une infrastructure pour la livraison de services, de biens, de mobilité et de sécurité aux populations ÉR de la Saskatchewan. La STC a fourni un moyen abordable, accessible, sûr et écologique de se déplacer dans la province. La STC a permis à la population des zones rurales d'exercer pleinement ses droits citoyens et de bénéficier d'équipements similaires à ceux de leurs voisins urbains.

Selon le rapport annuel de 2016,<sup>8</sup>

- plus de 60% des utilisateurs étaient des utilisatrices et 70% avaient de faibles revenus ;
- les utilisatrices étaient diverses : personnes âgées, jeunes, Autochtones ou populations autrement marginalisées ;
- leurs laissez-passer médicaux (à faible coût annuel) permettaient aux personnes ayant divers besoins médicaux d'être reliées aux services ;
- la branche fret de la STC était rentable tout en soutenant les agriculteurs et les entreprises rurales ;
- les chauffeurs étaient syndiqués ; et,
- la STC employait un grand nombre d'Autochtones, de personnes en situation de handicap, etc.

La Société a utilisé le Tableau de bord prospectif, une mesure alternative de rentabilité du résultat, pour suivre ses performances et ses progrès dans la réalisation d'une série d'objectifs sociaux, environnementaux et économiques.

Les audits de sécurité ont documenté les performances en matière d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap et les notes de satisfaction élevées de la part de sa clientèle. La STC a établi que les transports publics sont essentiels pour desservir les zones à faible densité de population et les communautés ÉR. (Adapté de l'étude de cas complète dans le rapport, p. 13).

