FEUILLET D'INFO 4 :

RELIER L'ACCESSIBILITÉ, LA SÉCURITÉ, LA VIOLENCE ET LE TRANSPORT

Ce feuillet d'information est le quatrième 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.

« Le long de l'autoroute des larmes, la violence définit les frontières de l'inclusion et de l'exclusion, de la personne et de l'exception, du colonisateur et du colonisé » [1(p307)]

Les expériences de vulnérabilité dues à l'absence (ou la présence) de transports publics dans les zones rurales et isolées présentent de multiples facettes. De nombreux facteurs socioéconomiques s'entrecroisent avec les obstacles structurels et de service pour toucher les gens de manière inégale. Ces facteurs sociaux exacerbent les expériences de vulnérabilité, de risque et de violence. Les vulnérabilités créent des risques, révélés par l'examen de la violence interpersonnelle ou de celle vécue par les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées. Les modèles historiques créés par le racisme, la colonisation et la citoyenneté – et les systèmes de pouvoir qu'ils produisent – ont conduit à ces conditions. Nous fournissons trois exemples pour introduire la complexité de ces enjeux.

Le fossé urbain-rural : Expérience des personnes âgées en milieu rural

Les transports influencent le mode de vie, le bien-être physique et la qualité de vie des personnes âgées dans les zones rurales. En raison du manque de transports, les personnes âgées vivant dans des zones rurales et éloignées ont davantage de demandes de déplacement non satisfaites et un plus grand nombre de voyages manqués que leurs homologues dans les zones urbaines.[2-4] Les personnes âgées qui ne conduisent pas doivent aussi faire face aux enjeux de transport public, y compris l'accès, l'abordabilité, la disponibilité et la pertinence.[2] Les personnes âgées qui ont des problèmes de mobilité sont encore plus exclues par l'absence d'abribus et de bancs, les trottoirs non praticables, les transports publics inaccessibles. Cette mobilité réduite correspond à la baisse des revenus des ménages et à l'inégalité, les femmes étant moins susceptibles de se déplacer pour des commodités ou des services sociaux et quotidiens tels que les courses. Les facteurs qui influencent la capacité des personnes âgées en milieu rural à se déplacer pour répondre à leurs besoins sont l'état de santé, la situation financière, le handicap et le fait de ne pas conduire.[5] Des services tels que le transport adapté et d'autres options dans les zones urbaines qui peuvent accueillir « un fauteuil roulant et d'autres aides à la marche » ne sont pas couramment disponibles dans les zones rurales.[6] La disponibilité des services, les exigences sociales et les (in)capacités sont autant de considérations clés pour les décisionnaires politiques qui veulent combler le fossé rural-urbain en matière de transport.

Transport et travailleuses et travailleurs migrants

Bien que les politiques et les systèmes de transport exacerbent la vulnérabilité des personnes migrantes, la littérature est rare sur ce sujet. Les mobilités des travailleurs migrants sont définies et fortement corrélées à leur lieu de travail.[7] Pour ces travailleuses et travailleurs, « les exclusions liées au transport ne sont pas accidentelles – elles renforcent les hiérarchies de pouvoir existantes en matière de race, de citoyenneté et de classe, ainsi que les systèmes d'exploitation du travail ».[7(p321)] Les travailleurs migrants peuvent faire face à la possibilité que les employeurs surfacturent le transport, puisque dans de nombreux cas, les personnes migrantes sont structurellement dépendantes des employeurs par la nature même de leurs contrats de travail.[8] La main-d'œuvre agricole migrante vit plutôt en milieu rural, et doit faire face à la réalité politiquement produite du Canada rural où « le transport est

rare et coûteux ». [9(p49)] Bien que les systèmes sociaux, politiques, de transport, et géographiques soient façonnés par l'automobile, la mobilité et la possession d'une voiture sont prohibitives pour les travailleurs migrants, de sorte qu'elles et ils optent fréquemment pour la bicyclette comme mode de transport. De bien des façons, les structures d'appartenance et la détention du pouvoir au sein d'un territoire sont perpétuées par l'intersection du statut d'immigration et de l'emplacement rural ; elles définissent qui se voit accorder des droits, la sécurité et l'accès aux services. Pour les travailleuses et travailleurs temporaires, « les (im)mobilités sont impliquées dans la fabrication de citoyens et de non-citoyens ».[7(p309)]

Les exclusions et leurs impacts sur la sécurité

L'exclusion liée au transport présente des différences entre les genres.[10] Les femmes sont beaucoup plus susceptibles d'être victimes de harcèlement ou d'agression sexuelle dans les transports publics et en auto-stop. Ces dimensions genrées de l'exclusion peuvent se superposer à d'autres positions telles que le statut racial. **L'autoroute des larmes** (autoroute 16) a été le théâtre des meurtres et des disparitions de nombreuses femmes autochtones. Pour les personnes dont le seul moyen de transport est l'auto-stop, la race et le genre deviennent inévitablement des éléments de leur mobilité. Les exclusions liées au genre sont corrélées aux exclusions liées à la peur et à l'espace. **L'exclusion fondée sur la peur** découle de la crainte de la criminalité et de l'insécurité perçue associée à certains sites, voire aux services de transport qui y opèrent ou y transitent, qui pousse les gens à éviter certains lieux.[11] Le harcèlement que subissent les personnes transgenres dans les transports publics a une incidence sur leur aisance à les utiliser.[10] Les stéréotypes de certains sous-groupes entraînent une surveillance excessive et un malaise, ce qui limite la participation et la mobilité. Beaucoup moins étudiée, **l'exclusion basée sur l'espace** implique des considérations sur la conception, la surveillance et la gestion de l'espace, qui peuvent décourager divers groupes d'utiliser certains systèmes de mobilité. Elle touche le plus souvent des groupes qui sont la cible de préjugés et de discrimination, et surtout les groupes racisés.[12]

Les femmes autochtones

Le cas de l'autoroute des larmes (un tronçon de route éloigné dans le nord de la Colombie-Britannique) confirme que l'expérience de la mobilité est inégale et ne peut être généralisée à tous les groupes, et les inégalités sont structurées par le transport ou son absence. En raison de son emplacement, l'autoroute des larmes était fréquemment utilisée pour l'auto-stop et elle constituait un lien essentiel pour relier les communautés éloignées mal desservies par des services d'autobus sporadiques, coûteux et inégaux jusqu'à tout récemment.[1] Jusqu'en 2021,[13] cette région était très vulnérable en raison des limites des réseaux de téléphonie cellulaire et de transport.[14] Décrite comme ayant « peu d'aires de repos, de refuges ou de services d'urgence pour les auto-stoppeurs et autres voyageurs entre les communautés »,[1(p302)] et des conditions sociales marquées par « des expériences de pauvreté, de chômage et de possibilités d'éducation inadéquates, menant à la marginalisation sociale et à un risque accru de violence »,[1(p304)] l'autoroute des larmes a été construite comme d'autres endroits éloignés dans le Nord. On ne peut ignorer que ces repères sont renforcés par une histoire coloniale qui a déterminé, et à certaines périodes légalement limité, la mobilité des Autochtones. Par exemple, la Loi sur les Indiens de 1876 contrôlait les déplacements des Autochtones hors des réserves. L'histoire coloniale a fait des femmes autochtones des « victimes consentantes » qui méritent la violence à laquelle elles sont confrontées en raison de leurs « choix de vie ».[15]

Ce quatrième feuillet d'info a été rédigé par E. Varley, C. Hanson, J.A. Alhassan, J. Jaffe, M. Krajewski, M. Tanaka, 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.

Social Sciences and Humanities Research Council of Canada | Conseil de recherches en sciences humaines du Canada | Canada

University of Regina | CRIAW ICREF

BIBLIOGRAPHIE

1. Morton K. *Hitchhiking and missing and murdered Indigenous women: A critical discourse analysis of billboards on the Highway of Tears*. Canadian Journal of Sociology 2016; 41(3):299–325. Disponible : https://doi.org/10.29173/cjs28261.
2. Lamanna M, Klinger CA, Liu A, Mirza RM. *The association between public transportation and social isolation in older adults: A scoping review of the literature*. Canadian Journal on Aging 2020; 39(3):393–405. Disponible : https://doi.org/10.1017/S0714980819000345.
3. Litman T. *Social inclusion as a transport planning issue in Canada*. Paper presented at: Transport and Social Exclusion G7 Comparison Seminar; 2003 4 avril; London, UK.
4. Mattson J. *Transportation, distance, and health care utilization for older adults in rural and small urban areas*. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board 2011; 2265:192–199. Disponible : https://doi.org/10.3141/2265-22.
5. King S, Dabelko-Schoeny H. 'Quite frankly, I have doubts about remaining': Aging-in-place and health care access for rural midlife and older lesbian, gay, and bisexual individuals. *J LGBT Health Res* 2009; 5: 10–21.
6. Shirgaokar M, Dobbs B, Anderson L, Hussey E. Do rural older adults take fewer trips than their urban counterparts for lack of a ride? Journal of Transport Geography 2020; 87:102819. Disponible : https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102819.
7. Reid-Musson E. Shadow mobilities: Regulating migrant bicyclists in rural Ontario, Canada. Mobilities 2018; 13(3):308–324. Disponible : https://doi.org/10.1080/17450101.2017.1375397.
8. Fairey D, Hanson C, Macinnes G, et al. Cultivating farmworker rights: Ending the exploitation of immigrant and migrant farmworkers in BC. Vancouver, 2008.
9. Preibisch K. Migrant workers and changing work-place regimes in contemporary agricultural production in Canada. Int Jrnl Soc Agr Food 2011; 19: 62–82.
10. Lubitow A, Abelson MJ, Carpenter E. Transforming mobility justice: Gendered harassment and violence on transit. Journal of Transport Geography 2020; 82:102601. Disponible : https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102601.
11. Lättman K, Friman M, Olsson LE. Perceived accessibility of public transport as a potential indicator of social inclusion. Social Inclusion 2016; 4(3)36–45. Disponible : https://doi.org/10.17645/si.v4i3.481.
12. Schwanen T, Lucas K, Akyelken N, Solsona DC, Carrasco JA, Neutens T. Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. Transportation Research Part A 2015; 74:123–135. Disponible : https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.02.012.
13. Martens K. Feds should be doing something about loss of Greyhound bus service: MMIWG advocates [Internet]. Manitoba (CA): APTN News; 2021. Disponible : https://www.aptnnews.ca/national-news/feds-should-be-doing-something-about-loss-of-greyhound-bus-service-mmiwg-advocates.
14. Mahajan K and Kim AM. Vulnerability assessment of Alberta's provincial highway network. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 2020; 6:100171.
15. Comack E and Balfour G. The power to criminalize: Violence, inequality and the law. Nova Scotia/Winnipeg: Fernwood Publishing; 2004.