



Mémoire produit par
l'Institut canadien de recherches sur les femmes
à l'intention du
Comité permanent de la condition féminine
dans le cadre de son étude sur les défis auxquels les femmes
aînées font face

Le 28 mars 2019

Présenté au nom de l'ICREF par Cindy Hanson, membre du conseil, et
Marion Pollack, membre

L'ICREF

Depuis 1976, l'ICREF documente la situation économique et sociale des femmes au Canada. Au moyen de cadres intersectionnels, nous élaborons et menons d'importantes recherches d'avant-garde pour promouvoir la justice sociale et l'égalité pour toutes les femmes. L'ICREF est un organisme à but non lucratif qui dépend du soutien de ses membres.

Femmes âgées et accès aux transports : défis en milieu rural et éloigné

APERÇU DE L'ENJEU

Quelques subventions sont offertes pour le transport en milieu rural et éloigné, mais souvent, il n'y a pas de transport en commun. Là où il y a des services, il faut des subventions.

Sans transport, **l'aide médicale et les soins de santé** des femmes âgées sont compromis. L'absence de réseau de transport en commun financé par l'État, bien organisé, fiable et abordable force les personnes vulnérables à compter sur des ententes informelles comme se faire reconduire par un membre de la famille, un voisin, une connaissance ou un étranger – ou les décourage complètement de chercher à obtenir des soins médicaux. À titre d'exemple, jusqu'en 2017 en Saskatchewan, plus de 70 % des personnes à faible revenu utilisaient le service d'autobus interprovincial (plus de 60 % étaient des femmes). Aujourd'hui, beaucoup de ces personnes sont de plus en plus marginalisées et forcées de manquer leurs rendez-vous ou de faire de l'autostop, ce qui les rend encore plus vulnérables. Ce genre d'obstacles entraîne des maladies physiques et mentales chroniques.

L'isolement social affecte la santé et le bien-être. Les autobus permettent aux membres de la famille et aux amis de se rendre visite mutuellement et aux personnes âgées (les femmes vivent plus longtemps que les hommes) et à leur famille de se déplacer d'une ville à l'autre. L'érosion et la dégradation des services et de l'accès à ceux-ci forcent de plus en plus de gens à chercher des ententes informelles moins sûres ou de renoncer complètement aux déplacements, ce qui entraîne la perte des liens, du soutien et du bien-être¹.

Les aînés qui vivent dans un milieu rural ou éloigné et qui n'ont pas accès à un moyen de transport sont poussés vers les centres urbains. Ainsi, **les zones rurales se vident** et le bien-être est compromis.

Les besoins sur le plan de l'aide financière et des services de soutien augmentent à mesure que la population vieillit. En 2018, les personnes âgées de 65 ans et plus comptaient pour 17,2 % de la population canadienne². D'autres études faisant état du lien entre le vieillissement de la population et les soins qu'apportent les femmes aux personnes âgées et aux personnes handicapées ne peuvent être ignorées, car elles montrent que le cycle se perpétue.

Les femmes âgées ont des revenus plus faibles que les hommes âgés parce que souvent, elles ont gagné un faible salaire et parce qu'elles ont dû quitter le marché du travail pour élever leurs enfants. Par conséquent, elles ont moins contribué au Régime de pension du Canada (RPC) et elles doivent compter sur le supplément de revenu garanti (SRG). Les coûts liés au transport deviennent donc prohibitifs. Quant aux immigrantes et aux réfugiées, qui n'ont pas été sur le marché du travail canadien pendant longtemps, leurs prestations au titre du RPC, de la SV et du SRG sont faibles. Il faut que le laissez-passer de transport en commun soit abordable pour faciliter les déplacements, encourager les saines habitudes de vie et lutter contre l'isolement social.

¹ Voir *Loneliness and Social Isolation: Risk Factors Long Overdue for Surveillance*, <http://ccn.aacnjournals.org/content/33/6/8.full> et <https://stcstories.wordpress.com/> [DISPONIBLES EN ANGLAIS SEULEMENT].

² https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=1710000501&request_locale=fr.

RECOMMANDATIONS

1. Le transport accessible, sûr et abordable est un droit fondamental.

Il faut voir le transport comme un droit fondamental. Il favorise l'indépendance financière, l'engagement civil et la santé individuelle et communautaire.

2. Le transport en commun : un déterminant social de la santé et du bien-être.

Il faut considérer le transport en commun comme un déterminant social de la santé et par conséquent, le financer. La cohésion sociale et le soutien de la famille sont des éléments essentiels au bien-être et à la santé.

Les autocars de qualité munis de toilettes devraient être obligatoires puisqu'ils constituent un besoin essentiel de beaucoup d'aînés. La plupart des véhicules privés n'ont pas un tel équipement.

3. Aide et subventions gouvernementales.

Il faut que le transport, surtout le transport en commun, soit fiable, abordable et efficace pour que ceux qui ne peuvent se déplacer autrement (parce qu'ils ne peuvent pas conduire ou n'ont pas de véhicule) puissent aller à leurs rendez-vous médicaux, leurs séances de counseling ou pour accéder à tout autre service professionnel nécessaire à la santé et au bien-être. Par conséquent, il faut que le fédéral et les provinces subventionnent le transport.

Il faut que le gouvernement fédéral investisse dans des services de transport en commun sûrs, abordables et accessibles pour diminuer l'isolement et le dépeuplement dans les zones rurales : les femmes âgées ou handicapées, de fait toutes les femmes, en ont besoin. La situation est particulièrement difficile dans les milieux ruraux et éloignés et c'est justement là où le gouvernement fédéral investit le moins. Nous recommandons que les zones rurales et éloignées reçoivent des subventions au moins équivalentes à celles que reçoivent les centres urbains.

Le gouvernement fédéral doit collaborer avec les provinces pour modifier les critères d'accès aux fonds d'infrastructure fédéraux. Ainsi, les provinces pourraient financer l'infrastructure interprovinciale.

4. Sécurité et vérification environnementale

La sécurité du chauffeur et de ses passagers ne doit pas être compromise lorsque les aînés sont forcés d'utiliser leur propre véhicule. C'est ne pas tenir compte de la sécurité que de forcer les aînés à conduire en ne leur donnant aucune autre option. Pour améliorer les choses, il faut donner suite aux incitatifs à l'utilisation des autres moyens de transport et instaurer des services efficaces et abordables. Selon Statistique Canada, la population rurale vieillit plus vite que celle des zones urbaines (p. ex. en Saskatchewan³) et comme les personnes de 70 ans et plus ont des taux d'accidents par kilomètre parcouru plus élevés que ceux enregistrés au sein des autres groupes d'âge, à l'exception des jeunes conducteurs

³ La STC en Saskatchewan était une société de transport privée qui desservait 253 villes et villages. En 2017, elle a été fermée par le gouvernement. Dans ses pratiques, axées sur le transport par autobus entre les municipalités et entre les provinces, la sécurité, l'accessibilité et les prix abordables étaient obligatoires.

masculins⁴, la sécurité sur les routes s'améliorerait considérablement si des services de transport en commun étaient offerts.

Il faut effectuer une vérification de la sécurité de tous les services de transport en commun dans les zones rurales et éloignées⁵.

Plus il y a de véhicules privés sur la route, plus les problèmes environnementaux s'aggravent. Or les gens sont obligés de prendre leur véhicule. Par conséquent, il faudrait reconnaître le transport en commun et tenir compte de la surveillance environnementale dans tous les projets d'infrastructure et dans les rapports.

5. Créer des carrefours de transport.

Le gouvernement fédéral doit **commander une étude pour trouver de nouveaux moyens pour offrir les services**, qui tiendraient compte des innovations en matière de technologie et de prestation de services publics, comme on l'a vu en Écosse dans les services postaux et le transport dans les zones rurales.

Les carrefours de transport pourraient être un endroit où effectuer ses transactions bancaires par Internet (beaucoup d'aînés ont besoin d'aide avec Internet et doivent se sentir en sécurité). Ces carrefours pourraient aussi être liés à Postes Canada, surtout dans les zones rurales; l'interfinancement deviendrait possible grâce à ce genre d'entente. Ce serait également un endroit sûr pour prendre le transport en commun.

6. Adopter une approche intersectionnelle qui tient compte des différentes situations des femmes âgées.

Dans la planification, il faut tenir compte de la mobilité et des besoins. Par exemple, l'ICREF a adopté une approche féministe intersectionnelle dans ses travaux. À l'instar de l'ACS+ de Condition féminine Canada, cette approche permet de comprendre les nuances et la complexité de la vie des femmes – dans toute notre diversité. La situation des femmes âgées souffrant d'une incapacité physique par exemple exige des ressources et des services supplémentaires. L'étude de l'ICREF, *Évolution des services publics*, propose d'autres ressources pour examiner les besoins des femmes selon la perspective d'une analyse intersectionnelle : <https://www.criaw-icref.ca/fr/page/evolution-des-services-publics>.

⁴ <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/11-008-x/2012001/article/11619-fra.pdf>, p. 3.

⁵ Voir par exemple les rapports sur les tableaux de bord équilibrés prévus par la Saskatchewan Transportation Company, qui faisaient partie du rapport annuel jusqu'en 2016, https://stcbus.com/pub/docs/stc_annual_report_2016-17.pdf [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].