

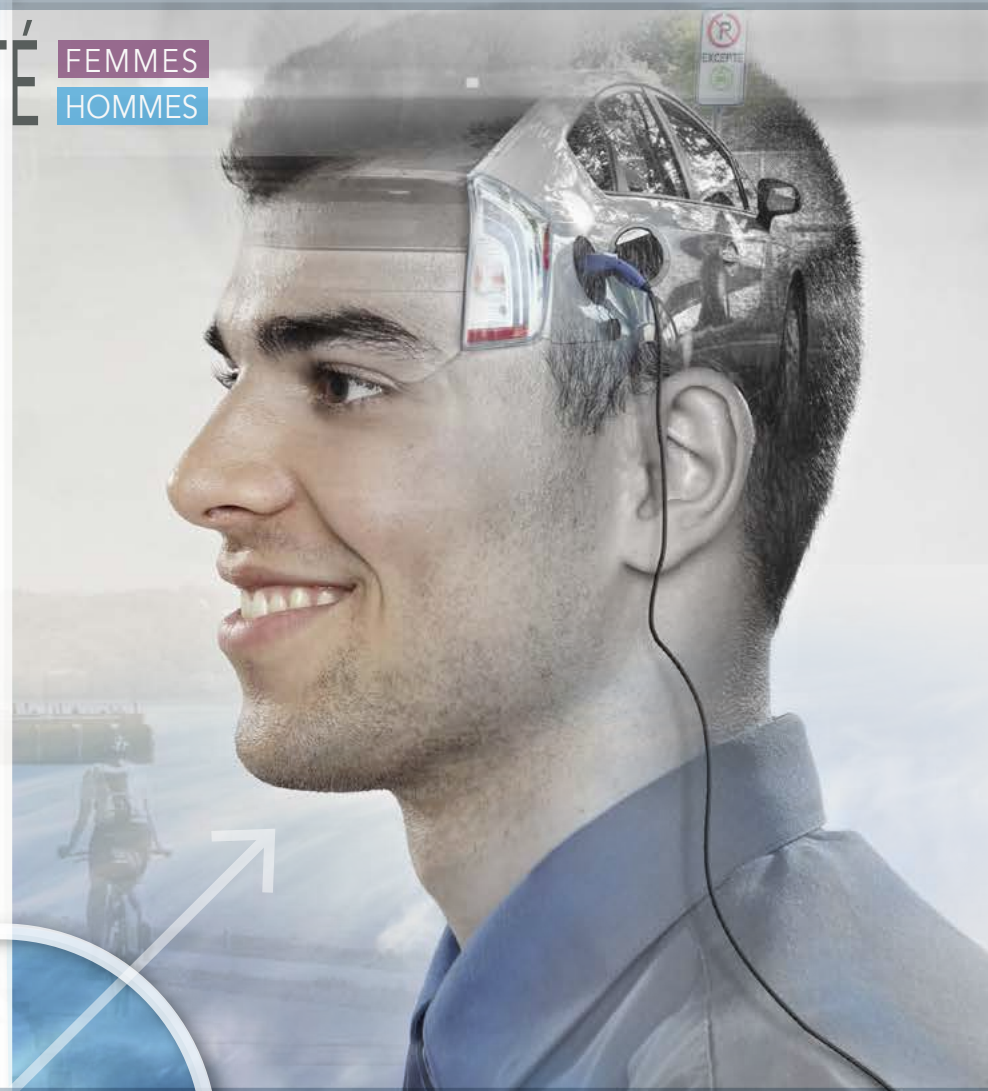
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

GUIDE D'ANALYSE DU GENRE
adapté au domaine
DES TRANSPORTS

ÉGALITÉ

FEMMES

HOMMES



Cette publication a été réalisée par la Direction de la planification stratégique et de la reddition de comptes et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction des communications
Ministère des Transports
500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2019

ISBN 978-2-550-82967-6 (PDF)

Dépôt légal – 2019

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

Ce document fait partie du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2017-2020 et a été rédigé à l'intention :

- du personnel du ministère des Transports, (MTQ);
- de certains partenaires du MTQ (autorités organisatrices de transport collectif et municipalités).

Ce guide vise à appuyer les principes de développement durable, notamment ceux d'équité et de solidarité sociales, et ce, en accord avec le Plan d'action de développement durable 2020 du MTQ.

Remerciements

Cette publication a été réalisée par la Direction de la planification stratégique et de la reddition de comptes du ministère des Transports.

La réalisation de cette publication a été coordonnée par Catherine Lemieux, en collaboration avec le Comité ministériel de la condition féminine et les répondantes territoriales en matière de condition féminine.

Nous remercions sincèrement les personnes suivantes pour leur contribution :

Marie-Claude Boudreault, Direction générale de la gestion des projets routiers et de l'encadrement en exploitation

Karine Bourque, Direction de la planification stratégique et de la reddition de comptes

Mathieu Carbonneau, Direction générale de la sécurité en transport

Marie-Claude Côté, Sous-ministériat aux territoires

Nagham Matout, Direction générale de la sécurité en transport

Cristina Oprea, Direction générale du Projet Turcot

Andrée Préfontaine, Direction générale des ressources humaines

Karine Scrosati, Direction générale du transport terrestre des personnes

Sophie St-Jacques, Direction générale des structures

Anne Thivierge, Direction générale de l'Inventaire et du Plan
Ministère des Transports

Hélène Charron, Direction de la recherche et de l'analyse
Conseil du statut de la femme

TABLE DES MATIÈRES

6

Objectifs du guide

6

Survol des modules

7

1. Pourquoi faire un guide d'analyse du genre adapté au domaine des transports?

7 ____ Introduction

8 ____ Importance d'intégrer le genre dans la gestion et la planification des transports

9 ____ L'analyse différenciée selon les sexes (ADS) et les transports

10 ____ Pourquoi faire une ADS?

10 ____ Équité entre les sexes dans le domaine des transports

11 ____ Pourquoi ventiler les données selon les sexes?

11 ____ Socialisation du genre et pratiques de mobilité

12 ____ L'intersectionnalité

13 ____ Comment faire une ADS?

19 ____ Conclusion

20

2. Constats issus des données sur les problématiques et les enjeux liés à l'égalité entre les sexes dans le secteur des transports

20 ____ Enjeux déterminés

21 ____ Accidentologie et sécurité routière

22 ____ Mobilité urbaine

24 ____ Modes de transport

25 ____ Facteurs qui influencent le mode de transport

27 ____ Violence et sentiment d'insécurité

28 ____ Contraintes à la mobilité

30 ____ Sous-représentation des femmes dans le domaine des transports

31	3. Outils d'analyse du genre dans le secteur des transports
31	_____ Gestes clés à poser pour réussir une ADS
42	4. Études de cas
42	_____ Projet routier
50	_____ Critères de recrutement équitables pour les ouvrières
53	5. Liens d'intérêt
54	6. Bibliographie
63	Annexe 1 : Processus d'implantation de l'ADS et plus dans un projet
64	Annexe 2 : Cheminement ministériel d'intégration de l'ADS et plus à un projet
65	Annexe 3 : Aide-mémoire pour groupes de travail ou remue-méninges en lien avec les projets routiers
67	Annexe 4 : Aide-mémoire pour groupes de travail ou remue-méninges selon la fonction occupée par le personnel

OBJECTIFS DU GUIDE

- Sensibiliser les employés et les partenaires¹ du MTQ à l'incidence du genre sur les réalités quotidiennes et à la façon dont elle se traduit de façon différenciée entre les femmes et les hommes dans le domaine des transports.
- Expliquer ce qu'est l'analyse différenciée selon les sexes (ADS) et donner des exemples concrets appliqués au secteur des transports.
- Comprendre l'apport de l'ADS dans les activités ministérielles et dans les publications du MTQ.
- Outiller les employés et les partenaires du MTQ afin qu'ils soient en mesure de déceler le moment opportun pour faire une ADS dans le déroulement d'un projet selon les différents rôles occupés par chacun ou chacune au sein de l'organisation.

SURVOL DES MODULES

Module 1 : Pourquoi faire un guide d'analyse du genre adapté au domaine des transports?

Ce module d'introduction au guide définit la notion de genre et donne des exemples de prise en considération du genre dans la gestion et la planification des transports.

Il explique aussi ce qu'est l'analyse différenciée selon les sexes (ADS), l'importance d'en tenir compte ainsi que comment et quand la réaliser.

Module 2 : Réalités et besoins différenciés entre les femmes et les hommes dans le domaine des transports

Ce module est issu d'une revue de la documentation et présente les constats issus des données sur les problématiques et les enjeux de l'égalité entre les sexes dans les transports. Il correspond à la première étape d'une ADS et se veut une base de référence pour tout projet sur le genre en lien avec le transport.

Module 3 : Outils d'analyse du genre dans le domaine des transports

Ce module contient des outils d'analyse du genre dans le secteur des transports.

Module 4 : Études de cas

Ce module contient des études de cas d'intégration de l'ADS au domaine des transports.

Module 5 : Liens d'intérêt

Ce module propose des liens Internet vers des sites gouvernementaux ou extérieurs au réseau gouvernemental.

1. Par partenaires, on entend les autorités organisatrices du transport collectif, la Société de l'assurance automobile du Québec et les municipalités.

1. POURQUOI FAIRE UN GUIDE D'ANALYSE DU GENRE ADAPTÉ AU DOMAINE DES TRANSPORTS?

INTRODUCTION

Le genre est socialement et culturellement construit. Il structure les relations sociales entre les femmes et les hommes. L'intégration de la notion de genre dans les analyses permet de considérer les rôles sociaux liés aux identités masculines et féminines et d'éviter de reproduire des inégalités ou des stéréotypes sexuels.

Qu'est-ce que le genre?

« Le terme genre est utilisé pour cerner les rôles sexuels. Il inclut les valeurs et les attitudes qu'une communauté ou une société juge comme appropriées à un sexe ou l'autre. Tandis que le sexe renvoie à un déterminisme biologique (physique, chromosome, organes génitaux), le genre, lui, est une construction sociale qui renvoie à la société et à la culture. Il résulte du processus de socialisation qui assigne des rôles différents aux hommes et aux femmes, au niveau de la production et des responsabilités » (AQOCI, 2004 : 36).

Toutefois, cette conceptualisation du genre opposant le sexe (biologique) au genre (social) perpétue la relation binaire nature/culture. Supposer que le genre est la part sociale du sexe insinue que le sexe est dépourvu d'implications sociales (inspiré de Bereni et coll.).

On tient déjà compte du genre dans plusieurs domaines, mais on tarde à l'intégrer à celui des transports.

Il est démontré que les femmes gagnent en majorité des revenus inférieurs à ceux des hommes, qu'elles vivent plus longtemps seules, qu'elles sont plus nombreuses à travailler à temps partiel ou qu'elles se concentrent dans les professions et les métiers comme ceux liés à la santé ou à l'éducation. De plus, bien que l'on note un changement en ce qui a trait au partage des responsabilités familiales entre les jeunes pères et les jeunes mères, les femmes assument encore des rôles traditionnellement féminins en ce qui a trait aux tâches ménagères et familiales².

Quel rapport cela a-t-il avec le domaine des transports? Ces différentes réalités engendrent des chaînes de déplacements complexes, une gestion particulière des temps sociaux et personnels ainsi que des comportements de mobilité distincts selon les sexes dont il faut tenir compte, notamment dans un projet routier, en matière de sécurité routière, dans l'offre de services de transport collectif ou dans les grands projets ministériels (lois, politiques, programmes ou services).

IMPORTANCE D'INTÉGRER LE GENRE DANS LA GESTION ET LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS

Le domaine des transports est majoritairement masculin. Ainsi, les projets issus de ce secteur sont souvent pensés et faits par des hommes qui, involontairement ou inconsciemment, peuvent écarter certaines réalités vécues par les femmes des priorités d'action de la planification stratégique des organisations.

2. Pour plus d'information en ce qui a trait aux statistiques sur les réalités socioéconomiques différenciées selon les sexes, il est possible de consulter le Portrait des Québécoises en 8 temps, publié annuellement par le Conseil du statut de la femme ou le *Portrait statistique Égalité Femmes-Hommes : Ensemble du Québec* (2016).

Or, pour s'assurer de tenir compte des intérêts des femmes, on doit se questionner en amont, notamment lors de consultations ou de la participation à des instances décisionnelles. Dans le cas où il s'avérerait que les femmes soient sous-représentées à ces étapes, des mesures doivent être prises pour corriger la situation.

Transports, diversité et inclusion sociale

Les intérêts des femmes peuvent être différents selon l'origine ethnique, la classe sociale, l'âge, etc. Les hommes ou les femmes ne forment pas deux groupes homogènes. Il existe également plusieurs variables qui rendent ces groupes d'hommes et de femmes diversifiés. Ainsi, les notions d'intersectionnalité³ et d'accessibilité universelle prennent tout leur sens dans le domaine des transports.

Ainsi, on doit tenir compte des intérêts des femmes (usagères et employées) dans les projets de façon proportionnelle à ceux des hommes. Pour garantir la prise en considération des intérêts des femmes, on peut, par exemple, s'assurer de consulter les femmes dans chaque projet et de différencier selon les sexes l'analyse des consultations afin d'évaluer les convergences et les divergences d'opinions et d'information selon le sexe de la personne répondante.

3. L'**intersectionnalité** est un terme qui a émergé pour porter l'attention sur les manières dont les modèles d'oppression, tels que la race, le genre ou encore la classe sociale, se combinent les uns avec les autres. Les théories de l'intersectionnalité explorent ainsi comment les identités individuelles sont façonnées par de multiples systèmes d'oppression. Elles reposent sur le postulat que les expériences du fait de sa classe, de son sexe et de ses origines ethniques ne peuvent pas être véritablement comprises isolées les unes des autres (Squires, 2008 : 74).

Exemple de consultation des femmes et de représentation des points de vue

Lors de l'exercice de consultation pour l'élaboration du Plan stratégique 2017-2020, le MTQ a procédé à une analyse de données ventilées par sexe afin d'évaluer s'il y avait une différence entre les femmes et les hommes, notamment en ce qui a trait aux priorités d'actions. Des constats intéressants en sont ressortis.

« On remarque que les hommes considèrent comme plus importants que les femmes les enjeux suivants : l'utilisation accrue du chemin de fer ou du fleuve pour le transport des marchandises (8,0) et le développement de la voiture électrique (7,8).

Les femmes, quant à elles, trouvent plus importants que les hommes plusieurs enjeux, soit l'amélioration de la sécurité routière (8,5), l'amélioration du transport en commun aux personnes à mobilité réduite (8,3), l'information sur les conditions routières et les travaux routiers en temps réel (8,3), la construction et l'entretien de voies cyclables et piétonnières sécuritaires (8,0), la qualité de l'information en transport en commun (7,7), l'amélioration des transports interurbains entre les régions et les grands centres urbains (7,7), la mise en place de voies réservées aux autobus (7,6) et l'amélioration du réseau des haltes routières (7,1) » (SOM, 2015 : 48).

Lorsque les données sont analysées de façon neutre, les priorités les plus importantes aux yeux des hommes ou aux yeux des femmes n'apparaissent pas dans les premières grandes priorités (celles qui sont cotées 8,0 sur 10 et plus).

Cette analyse démontre qu'il est important de nuancer et d'analyser de façon différenciée selon les sexes certains points de vue.

Source : SOM (2015).

L'ANALYSE DIFFÉRENCIÉE SELON LES SEXES (ADS) ET LES TRANSPORTS

Une démarche méthodologique, l'analyse différenciée selon les sexes (ADS), permet de prendre en considération les réalités et les besoins différenciés entre les femmes et les hommes ainsi qu'entre les groupes de femmes et d'hommes de divers horizons.

Le processus d'implantation de l'ADS est décrit en six étapes qui correspondent aux phases habituelles de gestion d'un projet (voir l'annexe 1)⁴.

Pour chacune de ces étapes, des questions précises⁵ permettent de s'interroger sur la pertinence de tenir compte des réalités et des besoins différenciés entre les femmes et les hommes.

Qu'est-ce que l'analyse différenciée selon les sexes (ADS)?

« L'ADS [...] favorise l'atteinte de l'égalité entre les femmes et les hommes en discernant de façon préventive les effets distincts sur les femmes et les hommes que pourra avoir l'adoption d'un projet destiné aux citoyennes et aux citoyens, et ce, sur la base des réalités et des besoins différenciés des femmes et des hommes » (SCF, 2007 : 4).

À des fins pédagogiques, le MTQ a produit un cheminement ministériel d'intégration de l'ADS à un projet (voir l'annexe 2).

4. Selon les étapes proposées par le Secrétariat à la condition féminine : www.scf.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/ADS/tableau_p13.pdf

5. Pour consulter ces questions, voir le Guide synthèse du Secrétariat à la condition féminine (2007 : 15 à 22).

POURQUOI FAIRE UNE ADS?

Un projet « neutre » a priori, c'est-à-dire qui touche la population en général, sans distinction, peut apparaître juste et répondre de façon adéquate aux besoins ou aux problèmes ciblés. Cependant, un projet ne distinguant pas les femmes et les hommes peut involontairement engendrer des effets distincts pour ces deux groupes étant donné qu'il existe de nombreuses différences significatives entre ceux-ci, notamment socioéconomiques. L'ADS a été conçue afin de réduire les inégalités existantes ou de prévenir les inégalités qui pourraient être introduites par un tel projet.

En faisant une ADS en amont d'un projet, on évite de reproduire ou de créer des inégalités entre les femmes et les hommes touchés par le projet puisque toute décision sera précédée d'une analyse de ses effets différents sur l'un ou l'autre sexe.

ÉQUITÉ ENTRE LES SEXES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Pour que l'égalité se réalise au-delà des textes de loi, il faut s'assurer que les projets soient conçus en fonction des réalités différenciées des femmes et des hommes, et ce, avant toute prise de décision.

Dans une société démocratique, le principe d'égalité n'est pas synonyme d'uniformité. Il est inévitablement tempéré pour tenir compte des besoins de tous les citoyens, y compris ceux qui, de par leur condition ou leur situation, se situent en dehors des règles établies. Cette égalité dans la différence se nomme l'équité (Protecteur du citoyen, 2004).

Viser l'équité permet ainsi de réduire les inégalités d'accès et de chances entre les femmes et les hommes.

L'équité entre les sexes est le fait d'être juste envers les femmes et les hommes. Afin d'assurer cette équité, il faut souvent adopter des mesures qui compensent pour les désavantages historiques et sociaux qui ont empêché les femmes et les hommes de profiter de chances égales. L'équité mène à l'égalité (Association québécoise des organismes de coopération internationale, 2008)

L'équité : l'exemple de la pomme

« Par exemple, vous n'avez qu'une seule pomme à partager entre deux enfants. L'égalité consiste à couper la pomme en deux et à donner une part égale à chacun des enfants. Mais l'équité consiste à donner la pomme à l'enfant qui n'a pas déjeuné et qui a faim. Dans la situation où les deux enfants auraient déjeuné, il conviendrait de séparer la pomme également, mais dans celle où l'un des deux enfants n'a pas déjeuné, il convient d'être équitable afin de réparer une injustice ».

Source : Institut québécois d'éthique appliquée (2005).

L'équité dans le secteur des transports : l'exemple du service entre deux arrêts

« Depuis 1996, la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) offre le service Entre 2 arrêts. Ce service, réservé aux femmes qui voyagent seules, est offert sur tout le réseau de bus.

Les femmes qui voyagent seules le soir et qui désirent descendre de l'autobus entre deux arrêts réguliers peuvent en faire la demande au chauffeur qui jugera alors s'il peut arrêter son véhicule en toute sécurité.

Pourquoi offrir ce service seulement aux femmes? Parce qu'il y a une question évidente d'intégrité physique pour celles-ci. Un sondage à Montréal dans les années 2000 a révélé que 60 % des femmes avaient peur de se promener seules le soir dans leur quartier comparativement à 17 % pour les hommes. (...)

C'est un projet qui [...] répond à des besoins spécifiques exprimés par les femmes qui représentent 60 % de la clientèle des transports en commun sur le territoire de la communauté urbaine de Montréal ».

Source : CAFSU (1996).

POURQUOI VENTILER LES DONNÉES SELON LES SEXES?

Quel est l'intérêt d'analyser les besoins différenciés selon les sexes alors que nous offrons des services à l'ensemble de la population sans distinction?

Les femmes représentent 50 % de la population (Statistique Canada, 2017). La variable « sexe » mérite d'être analysée de façon systématique afin de ne pas escamoter des réalités propres à la moitié de la population. En effet, en omettant d'analyser la variable « sexe » et de la croiser avec d'autres variables, on se prive de renseignements qui aideraient à comprendre, notamment, les comportements de mobilité propres aux femmes et aux hommes et leurs incidences sur leur mode de vie ainsi que sur les inégalités entre les sexes.

Des enjeux réels et complexes d'égalité dans le domaine des transports sont sous-jacents à l'accessibilité des femmes au marché de l'emploi, aux ressources éducatives, aux loisirs, aux services essentiels et aux soins de santé.

Dans le même ordre d'idées, on doit considérer la question de l'égalité entre les femmes et les hommes dans la mixité en emploi. Le domaine des transports est majoritairement masculin et les taux de présence des femmes aux postes de gestion ou dans les différents corps d'emploi liés à ce secteur doivent être analysés.

SOCIALISATION DU GENRE ET PRATIQUES DE MOBILITÉ

Dès l'enfance, des éléments socioculturels et psychologiques interviennent dans le processus complexe de la construction identitaire. Notamment, le sentiment d'appartenance à un sexe et l'identification à des sentiments liés à la masculinité ou à la féminité modulent l'identité.

La socialisation au genre se transpose ainsi dans les pratiques de mobilité, par exemple, dans les choix des modes de transport ou dans les comportements de conduite automobile.

L'ADS permet d'en comprendre les effets structurants, d'éviter la reproduction de stéréotypes sexuels et ainsi de prévenir des inégalités entre les femmes et les hommes.

L'ADS peut changer les choses : un exemple

« Les transports en commun et les stationnements sont souvent des endroits où les femmes ressentent le plus d'insécurité, surtout en soirée. Plusieurs femmes disent avoir surtout peur de subir des agressions physiques et sexuelles. L'ADS permet de déterminer si les parcs et les circuits piétonniers et de transport en commun de la ville sont sécuritaires et accueillants. Par exemple, est-ce que les trottoirs sont assez éclairés? Les mesures qui seront prises pour amoindrir le sentiment d'insécurité des femmes et des filles permettront aux hommes plus vulnérables (âgés, handicapés) de se sentir également en sécurité ».

Source : Secrétariat à la condition féminine (2013).

Tenir compte de l'égalité entre les femmes et les hommes commence par une bonne connaissance des réalités et des besoins différenciés entre les femmes et les hommes qui constituent la clientèle des organisations (le MTQ, les sociétés de transport, les municipalités, etc.).

L'INTERSECTIONNALITÉ

Les femmes ou les hommes ne sont pas deux groupes homogènes. Il importe donc de ventiler les données, non seulement selon le sexe, mais également selon plusieurs autres variables. Cela permet de vérifier s'il existe des tendances chez certains groupes de femmes ou d'hommes, mais également de déceler s'il existe des inégalités vécues par certains de ces groupes.

Il est courant de tenir compte de « groupes cibles » tels que les personnes âgées, les jeunes, les personnes immigrantes, les Autochtones, les personnes handicapées ou les personnes à faible revenu puisqu'ils ont des réalités et des besoins particuliers. Cependant, dans chacun de ces « groupes cibles » se trouvent des femmes et des hommes dont certains peuvent faire partie de plus d'un « groupe cible ».

Autrement dit, une femme peut vivre une inégalité parce qu'elle est femme, mais elle peut être discriminée pour d'autres motifs que le sexe, par exemple du fait de son âge, de son origine ethnique, de son handicap ou de son orientation sexuelle. Les hommes peuvent aussi être victimes de multiples discriminations, mais le sexe n'est généralement pas pour eux un motif de discrimination qui s'entrecroise avec un ou d'autres motifs de discrimination⁶.

Les conditions sociales d'accès aux services de transport ne sont pas les mêmes entre les femmes et les hommes et encore moins entre les différents groupes de femmes et d'hommes (ex. : jeunes femmes et jeunes hommes, femmes et hommes immigrants, etc.). Il y a des facteurs discriminatoires qui accentuent les inégalités :

6. Les hommes sont davantage victimes de préjugés et de stéréotypes sexistes que de discrimination systémique basée sur le sexe.

Dans un pays développé comme le Canada, les différences sautent moins aux yeux. La notion d'intersectionnalité prend ici tout son sens. La classe sociale et le statut économique interfèrent dans la capacité à se mouvoir. Les disparités entre les femmes et les hommes s'amenuisent, mais elles sont encore bien réelles chez les personnes qui vivent d'autres facteurs supplémentaires qui jouent en leur défaveur sur le plan de la mobilité. Ces personnes sont en majorité des femmes, mais ce ne sont pas toutes les femmes qui vivent ces inégalités. Il y a des privilèges de classe et de « race » qui s'accroissent avec la dimension du genre.

Le sexe demeure une variable déterminante à laquelle il faut réfléchir lorsque des actions transversales⁷ sont menées pour répondre aux besoins ou aux problèmes soulevés par et pour des groupes cibles dans un projet. L'ADS permet de faire cette analyse transversale puisque cet outil donne une vision globale de l'égalité entre les femmes et les hommes dans l'ensemble d'un cycle de gestion de projet. Toutefois, une analyse qui tiendrait uniquement compte du genre ne pourrait expliquer les multiples facteurs qui causent les inégalités entre les différents groupes de femmes et d'hommes.

Dans le même ordre d'idées, les actions pensées en fonction des réalités et des besoins différenciés des femmes sont souvent bénéfiques pour les autres « groupes cibles ». C'est le cas aussi dans le domaine du transport.

Il est important de ne pas hiérarchiser une inégalité par rapport à une autre, mais plutôt de mettre en contexte la problématique initiale. Autrement dit, cela permet d'être le plus inclusif possible dans une démarche d'analyse des besoins de la clientèle sans faire fi de l'importance d'intégrer les besoins différenciés entre les femmes et les hommes.

Tenir compte de cette préoccupation lors de l'intégration d'une ADS à un cycle de gestion de projet rejoint l'approche intersectionnelle ou intersectionnalité.

7. Qui recouvre plusieurs disciplines, plusieurs secteurs.

Prenons l'exemple de l'accessibilité universelle. L'accessibilité universelle est souvent demandée par les personnes handicapées et lorsqu'elle est appliquée lors de la mise en œuvre d'un projet, elle est très inclusive et permet d'apporter des améliorations qui seront également bénéfiques pour les parents qui se déplacent avec des enfants, pour les femmes enceintes, pour les personnes âgées et même pour les personnes immigrantes ou réfugiées qui ne parlent ou ne comprennent pas la langue officielle du territoire.

En effet, les solutions d'accessibilité universelle sont proposées lors de l'élaboration du scénario d'un projet d'aménagement (étape 3 d'une ADS). Ces solutions peuvent être adoptées lors de la conception du projet (étape 4 d'une ADS) et mises en œuvre par la suite (étape 5 d'une ADS).

Lorsqu'une ADS est faite en amont d'un projet, les différents points de vue des femmes, mais également ceux des hommes, peuvent être mis en lumière et permettre d'argumenter en faveur de mesures d'accessibilité universelle.

Ainsi, le genre est la lunette de base qui permet de faire ressortir les multiples dimensions sociales du projet dans lequel il s'inscrit.

L'ADS, si elle est faite du début à la fin et prend en considération l'intersectionnalité, permet de recommander l'accessibilité universelle aux autorités lors de l'étape 3, et ce, puisqu'elle est basée sur une analyse raffinée des groupes de femmes et d'hommes qui constituent la « clientèle du projet ». La décision finale reviendra aux gestionnaires en fonction des différents autres facteurs à analyser, mais leur décision se prendra en toute connaissance de cause.

COMMENT FAIRE UNE ADS?

Revenons sur les étapes d'intégration de l'ADS aux étapes habituelles de réalisation d'un projet en fonction des différents rôles joués par les employés du MTQ et de leurs partenaires.

Étape 1 :

Déterminer la problématique, les enjeux et faire la recherche en y intégrant des données quantitatives et qualitatives selon le sexe

Où trouver les données?

Le module 3 du présent guide a été élaboré pour répondre en partie à cette première étape.

À cette étape, il importe de :

- parfaire sa connaissance en se reportant à une base de données, à des études ou à des recherches différenciées selon les sexes;
- établir des constats et des diagnostics sur les réalités et les besoins différenciés entre les femmes et les hommes.

La section « Bibliographie » du présent guide propose des études plus spécifiques par secteurs d'intervention.

Sur le plan socioéconomique, le Conseil du statut de la femme produit des statistiques provinciales et régionales annuellement et celles-ci sont disponibles sur son site Internet. L'Institut de la statistique du Québec et la Banque de données des statistiques officielles sur le Québec produisent également des données sexuées et un logo ADS permet de les repérer rapidement. Par ailleurs, des liens Internet vers des données sexuées sont également disponibles dans la section « Statistiques » du site Internet du Secrétariat à la condition féminine (SCF). La plupart de ces sources de données statistiques possèdent des

banques de données qui peuvent croiser la variable sexe à d'autres variables pour avoir une meilleure vue d'ensemble d'une clientèle cible et ainsi recourir à l'approche intersectionnelle. Pour plus d'information sur ces sites, voir le module 6 du guide portant sur les liens d'intérêt.

La Société d'assurance automobile du Québec produit aussi plusieurs données, notamment en ce qui a trait à la sécurité routière.

Une autre source intéressante est celle des organisations locales ou des associations d'usagers qui ont une connaissance du profil des différentes personnes qui utilisent les axes routiers, les voies cyclables ou piétonnières touchées par le projet ou des services et infrastructures manquantes ou nécessitant certaines améliorations.

Comment procéder?

Il n'est pas nécessaire d'encombrer les documents de tableaux statistiques ventilés selon le sexe.

- Présenter les éléments significatifs révélés par la recherche.
- Formuler des constats ou des hypothèses sur les raisons des disparités selon les sexes.
- Appuyer l'argumentation sur des travaux reconnus.

Cette façon de faire permet d'entrevoir les répercussions possibles du projet sur les femmes et sur les hommes et les effets distincts sur des groupes donnés de femmes ou d'hommes (ex. : personnes âgées, immigrantes, etc.).

Plus l'exercice sera fait de façon systématique, plus les informations à chercher seront connues et moins longues à trouver.

Ce type de données peut s'intégrer notamment dans les études de besoins, entre autres par des analyses socioéconomiques de la population cible concernée par le projet.

Étape 2 :

Établir les objectifs et les indicateurs en tenant compte des besoins différenciés des femmes et des hommes

Comment?

Il peut être difficile de concevoir des objectifs et des indicateurs en fonction des besoins différenciés des femmes et des hommes, surtout si le programme, la stratégie, la politique, la loi ou le plan d'action n'apparaît pas être directement lié à l'égalité entre les femmes et les hommes. Une façon de répondre à ce problème est de :

- vérifier la possibilité de ventiler selon les sexes tous les objectifs et les indicateurs qui traitent des personnes.

En fait, dans un contexte où le nombre d'objectifs et d'indicateurs doit être limité, des ajouts pour mesurer l'égalité entre les femmes et les hommes pourraient sembler secondaires. À défaut d'avoir une mesure précise et directe d'éléments d'égalité à évaluer, la ventilation permet de formuler des constats ou des hypothèses si des différences sont observées. Aussi, une analyse des objectifs et des indicateurs permet de déterminer si ceux-ci répondent à des besoins ou à des réalités différenciées selon les sexes qui ont été soulevés par les personnes concernées par le projet et sinon, d'évaluer s'il y a nécessité d'y remédier.

Par ailleurs, des objectifs précis en matière d'égalité entre les femmes et les hommes peuvent être élaborés pour produire un effet de changement à long terme sur la population touchée par un projet.

Pour être efficace, l'analyse comparative entre les sexes [ADS] ne doit pas se limiter à la désagrégation des statistiques et à la répartition par sexe. Elle nécessite de véritables principes stratégiques visant la réalisation de résultats et d'objectifs concrets. (Archibald et Crnkovich, 1999 : 29)

Par exemple, des objectifs pourraient être fixés sur le plan des taux de représentativité des femmes ou sur celui de l'amélioration de la qualité d'un service à la suite de l'analyse de préoccupations soulevées par les femmes ou par les hommes. Des indicateurs sociaux d'effets-impacts pourront être définis en parallèle pour mesurer l'effet des changements apportés.

Étape 3 :

Élaborer les scénarios menant à la prise de décision en tenant compte des besoins différenciés entre les femmes et les hommes

Comment?

L'ADS a été conçue pour que les gestionnaires et les hautes autorités puissent prendre des décisions éclairées en ce qui a trait aux projets adoptés et à leurs possibles répercussions sur les clientèles selon leur sexe. Ainsi, le choix de poursuivre l'ADS au-delà de cette étape leur revient. Ne pas oublier de :

- faire, aux gestionnaires qui prendront la décision sur le choix définitif du projet, des recommandations basées, entre autres, sur les constats différenciés selon les sexes qui ont été émis lors des étapes précédentes.

Si des différences entre les sexes sont jugées pertinentes et sont reconnues comme fiables, ou si un risque d'inégalité ou une inégalité avérée entre les sexes est reconnu à l'étape de la recherche, des mesures d'atténuation des risques pour réduire toute inégalité au sein des différents groupes de femmes et d'hommes devraient être prises.

- Détailler et justifier les raisons pour lesquelles les aspects observés comportant des différences selon les sexes s'appliqueraient au projet.

- Exposer, lorsque les différents scénarios seront proposés aux autorités, les conséquences de ne pas tenir compte des différences observées entre les femmes et les hommes.

Attention! Le piège des stéréotypes

Il faut faire attention de ne pas générer des actions qui perpétuent des stéréotypes sexuels ou des rôles traditionnels entre les sexes, car cela pourrait contribuer à reproduire des inégalités.

Prenons par exemple le domaine de la sécurité routière. Bien que le sexe soit un facteur déterminant des accidents mortels (Vandersmissen, 2013 : 122), il faut éviter la généralisation.

Un exemple de généralisation serait de perpétuer l'idée selon laquelle les femmes sont plus vigilantes et prudentes au volant ou que les hommes sont tous des adeptes de la vitesse et de la conduite risquée. Ainsi, il faut être prudent quant à l'utilisation des données pour ne pas généraliser à tous les individus du groupe des différences observées entre les groupes. Il serait donc inapproprié de faire des campagnes de prévention des accidents qui stigmatiseraient uniquement les jeunes hommes. Cela pourrait contribuer à raffermir l'idée selon laquelle tous les jeunes hommes sont irresponsables et immatures sur les routes. Cependant, on peut utiliser l'image d'un jeune homme en adressant son message à tous.

Par contre, sur le plan de la prévention des comportements routiers à risque, la compréhension des stéréotypes de genre et de la reproduction de ces stéréotypes chez les conductrices et les conducteurs pourraient permettre de prévenir les comportements à risque. Des campagnes publicitaires pour prévenir les comportements à risque liés à la virilité pourraient être développées.

« (...) la différence entre les garçons et les filles quant à la conduite automobile demeurera dans le cursus puisqu'il s'appuie sur des faits et des études selon lesquels, de façon générale, le taux d'accidents mortels des jeunes conducteurs masculins est supérieur à celui des jeunes conductrices. Cela s'expliquerait par plusieurs facteurs, dont le fait que les garçons associeraient davantage la conduite au plaisir et à la recherche de sensations et seraient donc plus enclins à prendre des risques, à surestimer leurs capacités ou à être influencés par leurs amis. Les filles, elles, seraient plus prudentes et considéreraient davantage la voiture comme un simple moyen de se déplacer.

Cela n'a rien d'étonnant, en fait, les garçons et les filles étant socialisés différemment. Dès la plus tendre enfance, on incite inconsciemment les garçons à être plus téméraires et les filles à être plus sages. Mais lorsqu'on parle de la différence entre les gars et les filles, il est important d'accompagner cette distinction de ce qui la cause. Sinon, il serait tentant de conclure que les gars sont comme ci et les filles comme ça, que ça fait partie de la nature et que l'on ne peut rien y changer. Or la plupart des études sérieuses démontrent qu'il n'y a pas de différence entre un cerveau de femme et un cerveau d'homme. Les différences de comportements qu'on peut observer s'expliquent par la culture et/ou l'éducation » (Lussier, 2015 : 10).

Étape 4 :

Concevoir le projet en tenant compte des besoins des femmes et des hommes

Comment?

Pour intégrer le genre dans tout projet de transport, les étapes précédentes doivent idéalement avoir été réalisées en tenant compte de l'ADS.

En prévision de l'évaluation finale du projet, il est important de :

- revoir les indicateurs (dans la mesure du possible);
- prévoir des données supplémentaires à collecter pour déterminer quel aura été l'effet du scénario retenu sur les femmes et les hommes concernés par le projet;
- définir quels sont les renseignements manquants et la méthode de collecte lors de la mise en œuvre du projet.

Par exemple : recueillir à nouveau les commentaires des personnes qui, au départ, ont formulé des plaintes afin de s'assurer que le projet a bien répondu au problème et à leurs besoins, et ce, en établissant un groupe de référence qui soit représentatif des deux sexes.

Pour les sociétés organisatrices de transport collectif et les municipalités :

- assurer une plus grande accessibilité sur le plan de la mobilité dans la conception des projets de transport.

Par exemple, optimiser les trajets pour faciliter les déplacements, prévoir des trajets interzones et intermodaux afin de rejoindre une clientèle diversifiée (autres que les travailleurs), prévoir des temps de trajets raisonnables et des fréquences adéquates, des espaces à bagages dans les véhicules de transport, des mesures de sécurité pour réduire le harcèlement et aménager de façon sécuritaire les voies piétonnières et cyclables.

Par ailleurs, en ce qui a trait à l'attribution des ressources pour un mandat spécifique, les autorités doivent :

- s'assurer que les rôles et le travail sont répartis équitablement entre les sexes.
- exempter les décisions d'attribution des ressources de tout préjugé ou stéréotype sexuel.

Femmes et emplois

Les points suivants devront faire l'objet d'une analyse lors de l'attribution des ressources :

- la division sexuelle du travail dans l'attribution des tâches (ex. : difficulté d'accéder à certains postes ou certains secteurs d'activité);
- les difficultés à s'intégrer dans le milieu de travail pour les femmes étant donné les stéréotypes sexuels et les préjugés qui persistent sur certains chantiers (ex. : confrontations systématiques, problèmes de harcèlement et de stress).

Par exemple, plutôt que de priver une employée d'accéder à un poste de complexité supérieure pour la prémunir de propos et de comportements sexistes anticipés sur certains chantiers, la ou le gérant de projet ou le gestionnaire devrait mettre en place des moyens pour que ce type de propos et de comportements ne soient pas tolérés. Autrement dit, les personnes en position d'autorité doivent être les premières à se questionner sur la façon dont les rôles et le travail sont répartis entre les sexes.

Étape 5 :

Mettre en œuvre le projet afin que les femmes et les hommes profitent de façon équitable du projet

Comment?

La mise en œuvre est l'occasion de :

- collecter des données ventilées selon le sexe en ce qui a trait au projet;
- évaluer les répercussions de celui-ci sur les femmes et sur les hommes, mais également sur les différents groupes de femmes et d'hommes (groupes cibles).

Si des indicateurs et des moyens ont été définis lors de la conception du projet (étape 4) pour collecter des données supplémentaires, cette tâche devrait être réalisée sans trop de difficulté;

- faire attention à ce qu'aucun comportement ou commentaire sexiste ne soit toléré pendant la mise en œuvre du projet.

Étape 6 :

Faire le suivi et l'évaluation du projet en s'assurant que la collecte, l'analyse et l'interprétation de l'information ainsi que les recommandations tiennent compte des femmes et des hommes

Comment?

Pour que le suivi et l'évaluation des projets tiennent compte des besoins différenciés entre les femmes et les hommes, la planification des rapports d'évaluation et d'audit doit prévoir, entre autres, la recherche des données existantes ventilées selon les sexes ou, si ces données ne sont pas disponibles, la collecte de données pendant la mise en œuvre du projet.

Dans le même ordre d'idées, les indicateurs qui touchent une population doivent être ventilés selon le sexe autant que possible afin de mesurer les avancées ou les reculs en matière d'égalité entre les femmes et les hommes.

- Diffuser dans les rapports, si possible, une information sexuée, c'est-à-dire les disparités observées entre les femmes et les hommes ou entre les différents groupes de femmes et d'hommes (ex : femmes âgées et hommes âgés), mais également les obstacles et les bons coups en ce qui a trait à la collecte de ces données ventilées selon le sexe.

Dans le cas où des sondages supplémentaires seraient nécessaires, il faudrait s'assurer d'une bonne représentation entre les femmes et les hommes ainsi qu'une diversité sociale entre les personnes ciblées par le projet ou le programme (voir la prochaine étape : Communiquer et consulter).

Étape centrale :

Communiquer et consulter en déterminant les stratégies de consultation et de communication afin de s'assurer qu'elles tiennent compte des femmes et des hommes

Comment?

Il s'agit de consulter les femmes et les hommes et de tenir compte de leurs différents points de vue lors de l'élaboration et de la planification du projet de transport en assurant une bonne représentation des deux sexes dans le processus.

- S'assurer, lors de l'élaboration de la stratégie de consultation, d'obtenir une représentation équilibrée entre les hommes et les femmes afin de ne pas escamoter le point de vue des uns ou des autres.
- Ainsi, il faut penser à différents moyens de consultation pour avoir un échantillon représentatif de la population touchée par le projet.
- Se questionner sur le moment où l'on effectue les consultations ainsi que sur les endroits où celles-ci sont effectuées.

Par exemple, si les consultations sont effectuées entre 17 h et 19 h, cela ne conviendra pas aux jeunes familles qui, lors de cette plage horaire, reviennent de l'école ou de la garderie, doivent préparer le souper, veiller à ce que les devoirs soient faits et mettre les enfants au lit. Aussi, si les consultations se font dans un endroit non accessible aux personnes handicapées, on prive non seulement ces dernières de donner leur opinion, mais également d'autres personnes à mobilité réduite comme les parents avec poussettes.

En ce qui a trait aux Autochtones, il faut adapter les consultations à leurs réalités culturelles et elles doivent également être sensibles aux réalités et aux besoins différenciés entre les femmes et les hommes.

- Consulter les groupes de femmes autochtones.

Par ailleurs, si l'étude des besoins provient d'un requérant, il y a lieu de se demander si le requérant est un homme ou une femme et si sa requête correspond à une problématique particulière selon le sexe ou un groupe cible (personnes âgées, peuples autochtones, personnes handicapées, etc.) et en tenir compte lors des consultations. Cela permettra de formuler des questions plus précises.

En différenciant selon les sexes l'analyse des consultations, on évaluera s'il y a des priorités qui prévalent ou qui diffèrent chez les femmes et les hommes qui interviennent.

- Étendre les consultations à d'autres intervenants, dont les commentaires et suggestions permettront de mieux adapter le projet aux besoins du milieu et, par conséquent, d'en assurer la viabilité.
- Consulter des groupes ayant une connaissance des problématiques des femmes ou des hommes liés à l'environnement du projet.

Par exemple, s'il y a une résidence pour aînés dans l'environnement connexe du projet routier, les Tables de concertation des personnes âgées et des groupes de femmes de la région pourraient être consultées. Certains organismes sont très informés des problèmes de mobilité ou de sécurité routière et de leurs incidences selon les sexes.

Enfin, la question des tensions sociales doit également être prise en considération. Il importe d'évaluer les risques de conflits entre les différents groupes touchés par le projet et de s'assurer que leurs voix soient équitablement entendues dans un esprit d'acceptabilité sociale.

CONCLUSION

En somme, pour intégrer le genre dans la gestion et la planification des transports, il faut prendre en considération qu'il existe des différences significatives dans la réalité, les besoins et les préoccupations des femmes et des hommes.

Comme les raisons des disparités entre les femmes et les hommes sont multifactorielles, souvent d'ordre socioéconomique, la connaissance des réalités différenciées entre les femmes et les hommes en dehors du domaine des transports demeure fondamentale pour comprendre où sont les inégalités systémiques et comment celles-ci se répercutent dans ce domaine.

2. CONSTATS ISSUS DES DONNÉES SUR LES PROBLÉMATIQUES ET LES ENJEUX LIÉS À L'ÉGALITÉ ENTRE LES SEXES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Une revue de la documentation a été réalisée pour fournir un portrait des réalités et des besoins différenciés des femmes et des hommes ainsi que des inégalités qui les touchent dans le domaine des transports.

Elle sera utile au cours de la première étape de l'analyse différenciée selon les sexes (ADS), soit celle où l'on détermine la problématique, les enjeux et l'emplacement de la recherche en y intégrant des données quantitatives et qualitatives selon les sexes.

ENJEUX DÉTERMINÉS

Le domaine des transports étant très vaste, on a isolé des sujets précis en lien avec le premier grand enjeu stratégique du MTQ⁸, c'est-à-dire la mobilité durable des personnes et des marchandises.

La gestion des marchandises a été volontairement mise de côté puisqu'elle ne touche pas directement la population⁹.

8. Enjeu lié au Plan stratégique ministériel 2017-2020.

9. Il faut toutefois rappeler que les grands projets ministériels de gestion des marchandises impliquent des employés du MTQ et ont des conséquences sur le taux d'embauche des femmes. Aussi, ils ont des impacts sociaux, notamment sur l'aménagement du territoire, l'emploi, la migration des familles, etc. Une analyse d'impact différenciée selon les sexes pourrait être faite lorsque de tels chantiers seront mis sur pied.

Les enjeux de l'égalité entre les sexes liés à la mobilité durable des personnes touchent :

- aux préoccupations différenciées selon les sexes en matière de transport;
- à la considération des besoins spécifiques des femmes dans la gestion et la planification des villes ou des villages et à l'organisation des transports;
- à la représentation des femmes dans les grands débats sur l'aménagement et les transports pour refléter leurs préoccupations;
- à l'étalement urbain et à son incidence sur la conciliation travail-famille souhaitée, en particulier par les femmes;
- à l'accessibilité des femmes au marché de l'emploi, aux ressources éducatives, aux services essentiels et aux soins de santé par une mobilité durable socialement équitable;
- aux réalités différenciées entre les femmes et les hommes au plan de la sécurité routière.

Les enjeux de l'égalité entre les sexes liés à l'organisation du travail touchent :

- aux stéréotypes sexuels et aux préjugés qui subsistent entre les différents travailleurs et travailleuses dans le domaine des transports;
- aux difficultés d'intégration au milieu de travail pour les femmes, résultant de stéréotypes sexuels et de préjugés persistants.

Plusieurs constats différenciés selon les sexes ressortent de la recherche. Voici les principaux.

ACCIDENTOLOGIE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le sexe de la personne qui conduit le véhicule a une incidence sur la probabilité d'être impliqué dans un accident mortel ou engendrant des blessures graves ou légères. En effet, le fait d'être un homme augmente les chances d'être impliqué dans un accident mortel. Mais, les

comportements des jeunes femmes changent et l'écart entre les sexes s'amenuise depuis quelques années.

Ces informations sont précieuses pour parvenir à atteindre un public cible en ce qui a trait à la prévention en matière de sécurité routière.

Des recherches sur l'incidence du genre et l'accidentologie dressent un portrait différencié des femmes et des hommes en matière de sécurité routière.

Constats

- Les taux de victimes sont plus élevés chez les hommes et plus particulièrement chez les jeunes hommes (Vandersmissen, 2013 : 15).
- [...], la zone rurale est plus à risque et les jeunes hommes conducteurs de 16-24 ans représentent le groupe le plus touché (Vandersmissen, 2013 : 25-26).
- Les femmes sont de plus en plus victimes d'accidents depuis 1990 (Vandersmissen, 2013 : 62).
- Le sexe de la personne qui conduit le véhicule a une incidence sur la probabilité d'être impliqué dans un accident mortel ou avec blessures graves ou légères (Vandersmissen, 2013 : 122 et 130).
- Le fait d'adhérer à des stéréotypes sociaux masculins lors de la conduite routière mène à des comportements plus risqués (Degraeve, Granié et Pravossoudovitch, 2014 : 148 ; Apostolodis, Granié et Guého, 2014 : 348-349; Duchène, 2011 : 9).
- Les femmes sont plus enclines que les hommes à porter un casque pour se protéger en pratiquant la planche à roulettes, le patin à roues alignées ou le vélo (Normandin, 2016 : A6).
- Au Canada, durant la période de cinq ans allant de 1996 à 2001, 34 % des piétons mortellement blessés étaient des aînés, soit presque trois fois leur proportion dans la population (Turcotte, 2012 : 15).
- Là où les infrastructures cyclables sont plus développées et plus sécuritaires, il y a plus de femmes qui font du vélo (Bruneau et Morency, 2016; Emond, Tang et Handy, 2009 : 22 ; Vélo Québec, 2016 : 4).

MOBILITÉ URBAINE

Les facteurs qui influencent la mobilité des personnes tels que les caractéristiques démographiques, l'occupation ou la motorisation de la personne évoluent de manière différente chez les femmes et les hommes. Analyser ces facteurs sans tenir compte de l'effet lié au genre risque d'en donner un portrait d'ensemble qui cache les disparités existantes et induit éventuellement des biais dans tout exercice de projection des tendances liées à la demande en matière de transport.

« La capacité de mobilité doit être construite, et elle demeure, malgré la démocratisation de l'accès à l'automobile, inégalement répartie dans la population » (Orfeuil, 2004 : 17).

Mobilité urbaine (enquêtes OD)

- Les femmes continuent à être moins mobiles que les hommes (Jarouche et St-Pierre, 2018).
- Par contre, une femme qui se déplace effectue plus de déplacements en une journée et un pourcentage plus élevé d'arrêts (Jarouche et St-Pierre, 2018; Tremblay-Breault et coll., 2014; Vandersmissen, 2013; Duchène 2011).

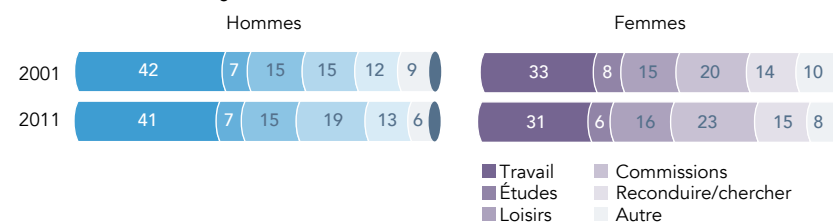
TABEAU 1 Indices globaux, Région de Québec, 2001-2011

		Taux de non mobilité	Nombre moyen de déplacements par personne mobile	Portée moyenne du déplacement (km)
2001	Hommes	12,3 %	3,09	6,1
	Femmes	17,0 %	3,13	5,5
	Ensemble	14,7 %	3,11	5,8
2011	Hommes	14,9 %	2,99	6,6
	Femmes	18,8 %	3,09	6,0
	Ensemble	16,9 %	3,04	6,3

Source : Enquêtes O-D, Québec 2001 et 2011.

- Les femmes continuent à se déplacer plus que les hommes pour les commissions (épicerie, pharmacie, etc.) et pour chercher ou reconduire une autre personne (Jarouche et St-Pierre, 2018).

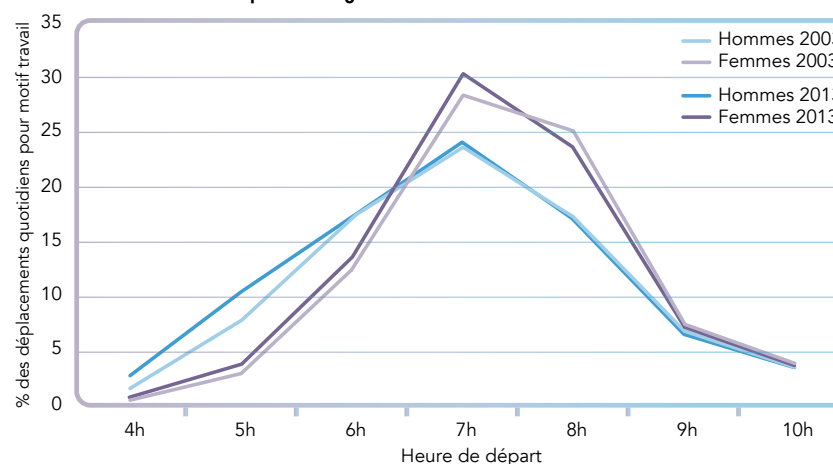
GRAPHIQUE 1 Répartition des motifs de déplacement excluant le retour (24 h) – 16 ans et plus
Région de Québec



Source : Enquêtes O-D, Québec 2001 et 2011

- Les femmes semblent travailler plus près de leur domicile et partent travailler plus tard que les hommes (Jarouche et St-Pierre, 2018).

GRAPHIQUE 2 Part des déplacements pour motif de travail selon l'heure de départ – Région de Montréal



Source : Enquêtes O-D, Montréal 2003 et 2013

- Les lieux de destination des déplacements pour se rendre au travail présentent une différence entre les femmes et les hommes, soit une destination des quartiers de type industriel pour les hommes versus des secteurs à forte concentration de services pour les femmes (Jarouche et St-Pierre, 2018).
- Comparativement aux années précédentes, les femmes sont plus autonomes dans leur mobilité puisqu'elles sont de plus en plus titulaires de permis de conduire, donc auto-conductrices, et de moins en moins passagères en auto (Jarouche et St-Pierre, 2018).
- Le permis de conduire est en perte de popularité chez les jeunes de sexe masculin (Jarouche et St-Pierre, 2018).
- Généralement, les femmes marchent plus que les hommes (Jarouche et St-Pierre, 2018).
- Cependant, on note des diminutions importantes de la part modale de la marche chez les jeunes de moins de 14 ans, autant chez les garçons que chez les filles (Jarouche et St-Pierre, 2018).

Les restrictions quant à la mobilité amènent l'exclusion sociale (Lopez et coll., 2015 : 211; Orfeuil, 2004 : 5).

MODES DE TRANSPORT

Bien qu'il y ait de plus en plus d'automobiles en circulation et que ce soit le moyen de transport privilégié de la majorité de la population, celui-ci demeure plus coûteux et n'est pas accessible à tous. Même si les femmes utilisent de plus en plus la voiture pour leurs déplacements personnels, elles sont plus souvent passagères que conductrices et elles utilisent davantage les transports en commun ou la marche que les hommes qui utilisent également la voiture comme moyen de déplacement principal, mais en tant que conducteur. Les hommes sont aussi plus nombreux à se déplacer à vélo (Vandersmissen, 2013, Jarouche et St-Pierre, 2018 et Gravel, 2014).

Ainsi, afin d'aider les personnes moins mobiles, il importe de rendre accessibles des services élémentaires de transport collectif visant à les rendre moins dépendantes des autres.

En milieu rural ou en territoire éloigné, la situation de précarité économique porte encore plus à conséquences puisqu'il y a peu de services de transport collectif. Aussi, les personnes qui ont un permis de conduire doivent prévoir un budget de déplacement important pour avoir accès à des soins de santé ou à d'autres services essentiels.

Voiture

- Les femmes ont moins accès à un véhicule personnel, ce qui limite les possibilités d'emploi (Vandersmissen et coll., 2001 et 2004; Blumenberg, 2004; Dobbs, 2005, cité dans Lopez et coll. 2015 : 215).

Transport en commun

- Les femmes, les personnes chefs de famille monoparentale, les personnes seules et les personnes faisant partie des minorités visibles sont davantage susceptibles d'utiliser les transports en commun (Gravel, 2014 : 26-27).

Moto

- Les femmes sont de plus en plus nombreuses à conduire et à posséder une moto (Bilodeau, 2016 : 7; Bouchard, 2016 : 4).

Transport actif : vélo

- En Norvège, en Allemagne et au Danemark, les femmes et les hommes utilisent le vélo à des taux relativement égaux tandis qu'en Amérique du Nord, ce n'est pas le cas (Emond, Tang et Handy, 2009; Vandersmissen, 2013; Gravel, 2014).

Transport adapté ou taxi adapté

- Le transport adapté ou le taxi sont des options de transport de dernier recours et sont peu utilisés avant l'âge de 85 ans. Chez les 85 ans et plus, ce sont surtout les femmes qui les utilisent (Turcotte, 2012 : 15).
- À Montréal, en 2013, les personnes de 65 ans et plus étaient plus nombreuses à utiliser les services de transport adapté, mais chez les 20-64 ans, l'utilisation de ce type de transport était considérable, soit 32 % de la clientèle (Système d'information stratégique et statistique en transport adapté, 2013).

FACTEURS QUI INFLUENCENT LE MODE DE TRANSPORT

« La mobilité est une source de différenciation sociale »
(Le Breton, 2006 : 12, dans Conseil des Montréalaises, 2009 : 13).

Les statistiques abordées jusqu'à maintenant ont démontré qu'il existe bel et bien des différences en ce qui a trait à la mobilité des femmes et des hommes, et ce, qu'ils demeurent en ville ou en région rurale. Cependant, dans une perspective d'approche intersectorielle, d'autres variables méritent d'être prises en considération afin de comprendre l'influence du genre sur le choix du mode de transport, et ce, selon les différentes caractéristiques des femmes et des hommes.

Le Conseil des Montréalaises (2007 : 27) a su reconnaître de nombreuses variables qui influencent la mobilité quotidienne des Montréalaises en transport en commun, notamment des trajets comportant des chaînes de déplacements complexes, une situation économique précaire, des dessertes difficiles selon l'emplacement de la résidence, l'âge, le type de ménage et le revenu et même de l'insécurité dans les moyens de transport eux-mêmes ou dans leurs accès.

Par ailleurs, Gravel (2014) a également documenté les variables qui pourraient amener à déterminer des profils de personnes qui prennent le transport en commun de façon régulière dans la région métropolitaine de Montréal, entre autres en ce qui a trait à l'âge, au revenu ainsi qu'au nombre d'enfants.

Voyons de façon plus précise les différents facteurs qui influencent le mode de transport utilisé.

Âge

Solidarité rurale du Québec (2002 : 7) clame que les personnes âgées arrivent au premier rang des groupes sociaux les plus touchés par la déficience ou l'absence d'un réseau de transport intervillages. L'Office des personnes handicapées du Québec abonde dans le même sens (OPHQ, 2013).

Cependant, ce ne sont pas toutes les personnes âgées qui ont des difficultés de mobilité. Plusieurs d'entre elles, à la retraite, auront encore plusieurs années de vie active et pourront utiliser différents modes de transport pour pratiquer leurs loisirs, faire leurs courses, visiter leur famille et leurs amis et participer aux activités culturelles et collectives.

Constats liés à l'âge

- Les besoins de transport collectif augmentent avec l'âge et l'état de santé, en particulier chez les femmes aînées (Didié 2011; Duchêne, 2011).
- Les différences sont notables entre les hommes et les femmes aînées en ce qui a trait à la conduite automobile, peu importe le revenu ou le lieu de résidence (Turcotte, 2012 : 8-9).
- L'utilisation du transport en commun n'est pas fréquente en vieillissant (Turcotte, 2012 : 13).

Communautés culturelles

Constats liés aux communautés culturelles

- Les femmes issues de l'immigration ou de communautés culturelles sont plus susceptibles de vivre des inégalités quotidiennes en ce qui a trait à la mobilité (Le Breton, 2005 : 2-3 dans Conseil des Montréalaises, 2009 : 13).
- Les obstacles à la mobilité des personnes immigrantes sont d'ordre socioéconomique en plus d'être géographiques (Guigou, 2014 : 35).

Composition des ménages

Composition des ménages

- Les ménages monoparentaux sont habituellement considérés comme l'un des groupes qui a un moindre accès au transport privé (Kearns et coll., 1995; Titheridge et Solomon, 2008; Pelletier, 2012, cité dans Lopez et coll., 2015).
- Les chefs de famille monoparentale vivent davantage les effets négatifs de la conjugaison des temps familiaux et professionnels puisque leurs moyens de déplacement sont plus précaires (Orfeuill, 2004 : 20 dans Conseil des Montréalaises, 2009 : 13; Le Breton, 2005 : 3 dans Conseil des Montréalaises, 2009 : 13).
- Au Québec, les personnes seules et les familles monoparentales se trouvent en situation de pauvreté dans une proportion significativement plus grande que les autres types de ménages (Comité d'experts sur le revenu minimum garanti, 2017 : 105). Cette situation peut avoir une incidence sur leur capacité à concilier les temps sociaux, à trouver un logement proche des transports en commun ou à payer les droits de passage de transport.
- Les contraintes à la mobilité touchent au moins trois dimensions de l'exclusion sociale : économique, personnelle et de réseautage (Lopez et coll., 2015 : 212).
- Les logements disponibles pour les familles monoparentales sont souvent loin des services et peu accessibles, ce qui a un effet sur la mobilité et la qualité de vie de celles-ci (Lopez et coll., 2015 : 218).
- Les membres de familles monoparentales ont généralement de faibles niveaux de mobilité et ceux-ci sont souvent aggravés si la chef de famille est une femme (Lopez et coll., 2015 : 240).
- L'étalement des ménages matricentriques dans la région métropolitaine de Québec a augmenté en 2006 par rapport à 1996. Aussi, il est peu probable que la vitesse ait une influence considérable sur le choix résidentiel (Fortin et Després, 2008, cité dans Lopez et coll., 2015 : 243).

Autochtones

Plusieurs communautés autochtones ne sont accessibles que par voie aérienne ou maritime. Puisque ces peuples sont géographiquement isolés, cela occasionne des inégalités eu égard à l'accès aux soins de santé, à l'éducation et aux services.

La réalité différenciée selon les sexes des populations autochtones du Canada n'est pas documentée en ce qui a trait aux transports (Paré, 2018 : 44). En Australie et en Nouvelle-Zélande, des études ont été produites sur la mobilité des populations autochtones. « (...) les Autochtones ont évoqué un manque de transport pour avoir accès aux nombreux services tels que les services de santé, d'éducation et d'emploi ainsi que la nécessité du transport pour maintenir des liens familiaux ou avec la communauté. (...) le manque de choix de transport pour se rendre aux événements culturels à l'occasion de certains rituels et événements ayant un impact majeur dans la vie des Autochtones a aussi été évoqué [funérailles, mariages, etc.]. (...) De plus, (...) les chaînes de déplacement des Autochtones sont différentes de celles des non-Autochtones; ce qui cause plusieurs problèmes de déplacements pour les Autochtones, en Australie du Sud. (...) On propose qu'un service de conducteur entre la communauté et le reste de la région soit établi. Des formations sur la sensibilité au racisme devraient être suivies par les chauffeurs de bus, train et taxi pour assurer un service de qualité auprès des aborigènes » (Paré, 2018 : 22-23).

Régime d'emploi et emploi du temps

Le régime d'emploi à temps partiel implique des horaires atypiques, ce qui est une source de problèmes de mobilité pour plusieurs femmes. Or, elles sont plus nombreuses que les hommes à être dans cette situation (en 2016, 24,8 % des femmes travaillent à temps partiel par rapport à 12,2 % des hommes - CSF, 2017 : 17).

Cette réalité impose des casse-têtes sur le plan de l'organisation à de nombreuses femmes, entre autres quant au choix du transport qui est souvent absent ou inadéquat.

Duchène (2011 : 11) a dressé la liste des innombrables obstacles auxquels les femmes qui veulent combiner vie professionnelle et familiale doivent faire face :

- la non-proximité des lieux de résidence, de travail et des magasins (épicerie, pharmacie, etc.);
- l'insuffisance des transports publics, particulièrement dans les banlieues et dans les plages horaires qui ne correspondent pas aux horaires de travail typiques;
- les horaires des transports publics qui visent de prime abord les déplacements au travail;
- les heures d'ouverture des centres de services qui fonctionnent sur le principe que les usagers et la clientèle sont disponibles durant les heures de travail;
- la rareté des services de garde d'enfants et le manque d'accès à ces services.

Présence d'une incapacité

La présence d'une incapacité influence aussi le mode de transport. « L'aptitude à la mobilité peut être amoindrie par des problèmes de capacité physique et de handicap » (Orfeuill, 2004 : 18). Or, les taux d'incapacité sont généralement plus élevés chez les femmes (ISQ, 2013 : 37).

- Les services de transport à domicile ne sont pas adaptés aux besoins des personnes handicapées qui travaillent et qui ont des enfants (Action des femmes handicapées, 2016 : 14).
- Dans la région de Montréal, des écarts entre les femmes et les hommes se creusent également pour les groupes d'âge des 50-64 ans et des 75-84 ans (ISQ, 2015).
- Par ailleurs, certaines incapacités sont plus élevées chez les femmes, notamment celles liées à la mobilité (ISQ, 2013 : 40) et elles influencent grandement leur capacité à se déplacer.
- Les femmes avec incapacité utilisent moins l'automobile et davantage le transport en commun pour se rendre au travail que les hommes avec incapacité (Deslauriers, 2017 : 5).

VIOLENCE ET SENTIMENT D'INSÉCURITÉ

La sécurité est une problématique différenciée selon les sexes importante à traiter dans le domaine des transports. Le fait d'omettre de tenir compte de la sécurité des femmes dans les systèmes de transport peut, par exemple, amener certaines d'entre elles à utiliser leur véhicule privé lorsqu'elles le peuvent et en ont les moyens plutôt que le transport collectif. Des contraintes de déplacements s'ajoutent lorsqu'elles n'ont pas d'autres choix de mode de transport (isolement social, respect d'un couvre-feu ou désir de ne jamais voyager seule). Selon le Conseil des Montréalaises (2007) ainsi que Lambrick et Liliana (2013), l'insécurité urbaine touche davantage les femmes, notamment dans les stationnements et les transports en commun.

Cette crainte est fondée, notamment dans la grande ville de Montréal où plusieurs incidents ont été relevés (Thibault, 2015; Trottier 2016a et 2016b; Shafer, 2016).

Dans cette perspective, il est intéressant d'évaluer, par exemple, dans quelle mesure les stationnements, les gares et les stations de métro pourraient être plus sécuritaires et mieux aménagés.

Constats

- L'insécurité urbaine touche principalement les femmes, notamment dans les transports en commun (Conseil des Montréalaises, 2007 : 6; TGFM, 2009 : 11).
- Le sentiment d'insécurité des femmes dans les transports collectifs et dans les aires d'attente ou de repos est causé par la peur d'être harcelée ou violentée ou par une mauvaise expérience antérieure (Lambrick et Liliana, 2013 : 13).
- Il existe des différences notables entre les femmes et les hommes, notamment en ce qui a trait au type d'atteinte, au type de transport, au sentiment d'insécurité ainsi qu'aux comportements adoptés pour éviter les agressions. En France, par exemple, les hommes sont majoritairement victimes de coups et blessures volontaires non motivés par le vol et de vols commis avec violence ou sous la menace. Les femmes sont davantage victimes d'injures et d'insultes et elles sont majoritairement victimes d'atteintes sexuelles (viols, tentative de viols, attouchements sexuels - MEDDE, 2015; HCÉfh, 2015).
- Le sentiment d'insécurité des femmes est également plus présent en soirée et durant la nuit (MEDDE, 2015 : 5; TCGFM, 2009; HCÉEFH, 2015).
- Dans certaines des grandes villes du monde, des mesures plus inclusives ont été mises en œuvre pour contrer le harcèlement sexuel dans les transports publics (BPT, 2015; HCÉEFH, 2015 : 25; Lambrick et Rainero, 2013 : 240 et 242).
- Au Québec, les situations de harcèlement sexuel dans les transports publics sont bien réelles, mais elles sont peu documentées (Thibault, 2015; Shaffer, 2016 : 1; Trottier, 2016a : 13).
- Les personnes handicapées sont particulièrement vulnérables face aux actes de violence commis dans les transports (Action des femmes handicapées, 2016 : 9).
- Les lieux d'attente et de descente, tels que les abribus, les stationnements, les corridors du métro, les bouches de métro, etc. constituent des lieux qui peuvent être particulièrement angoissants s'ils ne sont pas suffisamment éclairés, vastes, surveillés ou visibles de loin (Conseil des Montréalaises 2007 et 2009).

CONTRAINTES À LA MOBILITÉ

D'autres facteurs ont des répercussions certaines en ce qui a trait à la mobilité des personnes ainsi qu'à leur sécurité. Ces facteurs peuvent s'ajouter aux disparités socioéconomiques entre les femmes et les hommes et occasionner des contraintes à la mobilité, par exemple l'âge, l'origine ethnique, un handicap ou l'orientation sexuelle.

Constats

- L'accessibilité universelle est un concept inclusif qui permet de considérer non seulement les personnes handicapées, mais également toutes les personnes à mobilité réduite (ex. : personnes âgées, parents avec poussettes, etc.) (Gauthier et Lanctôt, 2010 : 19).
- Plusieurs obstacles (matériels) empêchent l'accès de certaines personnes au métro et aux autobus (Conseil des Montréalaises, 2009 : 30).
- Les familles monoparentales ont généralement des revenus plus faibles. Cette situation peut avoir une incidence sur leur capacité à trouver un logement proche des transports en commun ou à payer les titres de transport (Lopez et coll., 2015).

Revenus et précarité économique

- En milieu rural, la situation de précarité économique est plus problématique en regard de la mobilité puisqu'il y a peu de services de transport collectif. Aussi, les personnes qui ont un permis de conduire doivent prévoir un budget de déplacements important étant donné les distances à parcourir pour avoir accès à des soins de santé ou à d'autres types de services vitaux (Solidarité sociale, 2002 : 11; Didié, 2014).
- Il existe un lien statistique inversement proportionnel très clair entre le revenu et l'utilisation du transport en commun (ATUQ, 2013 : 25).
- Les restrictions à la mobilité sont liées à l'exclusion sociale (Kenyon et coll., 2003, cité dans Lopez et coll. 2015 : 211).
- Les zones de tarifs sont problématiques pour les personnes qui ont une situation économique précaire (Didié, 2014 et Conseil des Montréalaises, 2009).
- Que ce soit en territoire rural ou en territoire urbain, le manque d'accès à un véhicule touche particulièrement les femmes et cela limite leur capacité à se trouver un emploi bien payé (Solidarité rurale du Québec, 2002 : 8; O'Leary, 2008: 10-11).

Accessibilité géographique et offre de services

Bien que le réseau de transport en commun soit de plus en plus étendu dans les grandes villes, il est plus difficile de desservir les populations en périphérie ou en région rurale.

- Les trajets et les heures couverts sont la plupart du temps pensés en fonction des moments stratégiques des horaires « normaux » de travail salarié plutôt qu'en fonction des autres motifs de déplacements qui correspondent souvent à des responsabilités familiales (Conseil des Montréalaises, 2007 : 11).
- En milieu rural, le besoin en mobilité est encore plus grand étant donné l'importance des distances à parcourir, d'autant plus que les personnes ne travaillent pas nécessairement dans le village où elles habitent. La disparition de services locaux occasionne de nombreux problèmes, voire même l'ermitage au village ou le déménagement hors de ces régions pour les jeunes ou les personnes appauvries (Solidarité rurale du Québec, 2002 : 4).
- Les femmes victimes de violence conjugale ou d'agressions sexuelles en milieu rural sont plus vulnérables puisque les accès aux établissements de santé sont restreints en raison de la moindre disponibilité des services de transport en commun (Solidarité rurale du Québec, 2002 : 6).
- Le manque de transport peut influencer la capacité des individus de certains groupes à participer à des activités communautaires ou à des loisirs, ce qui peut clairement entraîner l'exclusion sociale (Turcotte, 2012 : 17; Lieber, 2002, p. 38 cité dans Biarrotte, 2012 : 96-97).

SOUS-REPRÉSENTATION DES FEMMES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

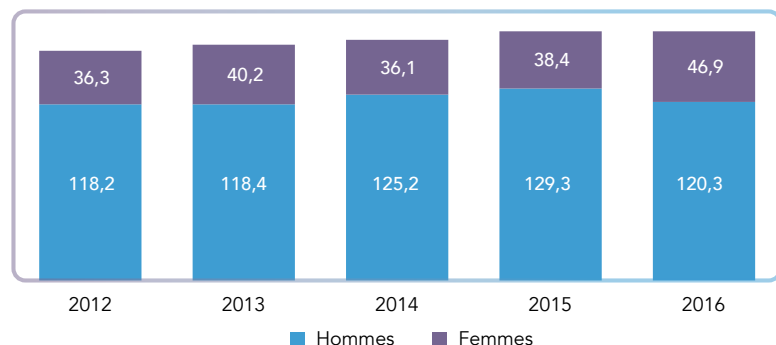
Les femmes sont en minorité dans les emplois spécialisés dans le secteur des transports, en particulier dans le domaine du génie. Si on considère la relève, quoique les jeunes femmes soient majoritaires dans les études supérieures, elles représentent moins du quart des étudiants diplômés en sciences du génie.

Les femmes sont également en minorité au MTQ. Notons tout de même que, depuis quelques années déjà, le bassin de main-d'œuvre féminine est en croissance, favorisant ainsi la nomination de femmes cadres.

Constats

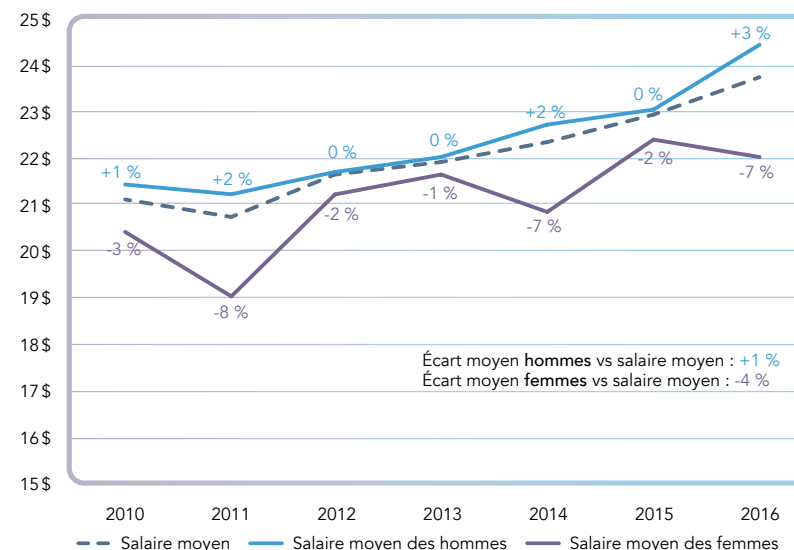
- Les femmes sont encore sous-représentées dans les métiers majoritairement masculins, notamment dans ceux de l'industrie des transports (Statistique Canada, 2017) (graphique 3).
- Les salaires horaires moyens des femmes qui travaillent dans l'industrie du transport sont inférieurs à ceux des hommes (Statistique Canada, 2017) (graphique 4).
- Les femmes sont encore sous-représentées dans les postes de l'effectif régulier du Ministère (MTMDET, Rapport annuel de gestion 2017-2018) (graphique 5).

GRAPHIQUE 3 Nombre total des employés de 15 ans et plus par sexe au Québec – Transport et entreposage (en milliers)



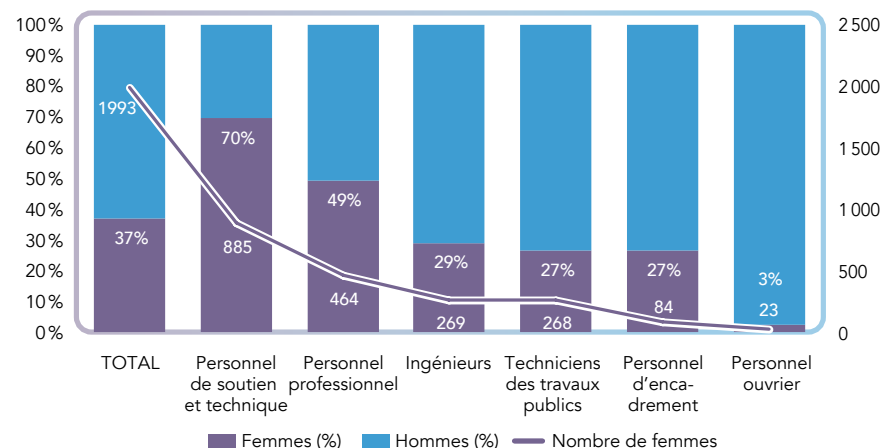
Source : Statistique Canada, 2017

GRAPHIQUE 4 Salaire horaire moyen des employés de 15 ans et plus par sexe au Québec (en \$) et écart en pourcentage par rapport au salaire moyen – Transport et entreposage



Source : Statistique Canada, 2017

GRAPHIQUE 5 Taux de représentativité des femmes parmi l'effectif régulier moyen 2017-2018 du MTQ selon les catégories d'emploi



Source : Rapport annuel de gestion 2017-2018

3. OUTILS D'ANALYSE DU GENRE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

GESTES CLÉS À POSER POUR RÉUSSIR UNE ADS

Gestionnaires

S'assurer que tous les niveaux hiérarchiques de l'organisation prennent part à l'application de l'ADS.

Puisque l'ADS est transversale, au même titre que le développement durable ou que la gestion intégrée des risques, il importe de s'assurer que tous les niveaux hiérarchiques de l'organisation se sentent interpellés par la démarche d'application de l'ADS et s'y engagent. Pour ce faire, des directives claires doivent être données par les gestionnaires à leurs employés pour que ceux-ci comprennent l'importance de la démarche et le sérieux des attentes de l'organisation envers eux à ce sujet.

Voir à ce que tout le personnel et les partenaires impliqués dans les actions structurantes¹⁰ soient sensibilisés à l'ADS.

Pour une intégration réussie de l'ADS aux projets, un minimum de sensibilisation est requis. Les gestionnaires doivent donc s'assurer de la formation de leurs employés, y compris des personnes nouvellement en poste.

L'identification d'une personne-ressource au sein d'un secteur ou d'une direction constitue également une bonne pratique pour répondre à toute question sur l'ADS. Au MTQ, ce rôle peut également être joué par le comité ministériel de la condition féminine (représentantes des sous-ministériats) ou par les répondantes territoriales en matière de condition féminine (représentantes des directions générales territoriales).

Donner un mandat clair au personnel et aux partenaires pour que l'ADS soit intégrée au projet tout au long de celui-ci.

Plutôt que de faire l'objet d'une entente verbale, les attentes en matière d'ADS doivent être consignées dans les documents dans lesquels les mandats sont spécifiés.

Or, chez les partenaires, les mandats peuvent être expliqués dans les documents relatifs aux contributions financières ou à la reddition de comptes. Pour le personnel du MTQ, les directives peuvent être consignées dans les attentes signifiées des employés ou dans des documents décrivant les tâches prescrites (ex. : étude des besoins d'un projet routier). Il est important d'obtenir des renseignements sur l'ADS tout au long du projet afin d'éclairer la prise de décision non seulement pendant le choix des scénarios, mais également pendant la mise en œuvre du projet ou au moment de son évaluation.

10. Conformément à la Directive pour la prise en compte des principes de développement durable dans les actions structurantes menées par le ministère des Transports, les actions structurantes sont limitées à l'élaboration ou à la révision de politiques, stratégies, plans d'action, projets de loi et programmes d'aide soumis au Bureau du sous-ministre pour approbation par le Conseil des ministres et le Conseil du trésor.

S'assurer que les scénarios pour prise de décisions présentés incluent des constats issus de l'ADS ou les raisons de leur absence.

Afin d'éclairer la prise de décision, les employés sous la responsabilité des gestionnaires ont le devoir de les informer des possibles répercussions différenciées selon les sexes sur le projet (hypothèses) des constats émis par l'analyse des données ventilées initiales.

Si la ventilation des données selon le sexe n'a pas été jugée pertinente, il est également de leur devoir d'informer les gestionnaires des raisons valables pour lesquelles ces données n'ont pas pu être analysées ou les raisons de leur non-pertinence (ex. : statistiques non significatives). Ces données précieuses permettront de faire un choix éclairé quant aux directions à donner au projet.

Approuver des objectifs et des indicateurs ventilés selon le sexe lorsque c'est pertinent et possible.

Il est important de demander aux employés de désagréger les indicateurs selon le sexe lorsque c'est pertinent et possible. C'est une façon peu coûteuse d'amasser des données à l'interne et de comparer dans le temps et dans l'espace les effets du genre sur les projets pendant la mise en œuvre et d'établir des comparaisons.

Demander à ce que les résultats du projet, en ce qui a trait aux répercussions différenciées selon les sexes et à l'atteinte de l'égalité entre les femmes et les hommes, se retrouvent dans les écrits finaux du projet.

Ce travail de transposition des résultats de l'analyse tout au long du projet permettra non seulement de développer le réflexe de prendre en considération le genre dans les projets du Ministère, mais aussi de reconnaître les éléments à améliorer, à maintenir ou à rectifier lors d'une phase ultérieure ou dans un projet similaire.

Le travail d'analyse ne sera pas perdu s'il est transcrit dans les documents et servira très certainement à de futures analyses ou projets.

Responsables d'études ou de recherches

Se questionner sur les données à collecter et sur le type de données supplémentaires à obtenir.

Il importe d'examiner quels types de données (quantitatives ou qualitatives) seraient utiles pour comprendre les différentes trajectoires de vie, les réalités, les priorités ou les besoins différenciés entre les femmes et les hommes. Cela permettra de déterminer quelles sont les données manquantes et de réfléchir à des façons d'y remédier afin d'établir une comparaison entre les données.

Il n'est pas nécessaire de faire produire de nouveaux sondages ou de nouvelles études. Une foule de données ventilées selon le sexe existent déjà et peuvent donner des pistes d'analyse et des hypothèses à formuler pour les autorités en ce qui a trait aux répercussions possibles du projet. Le module 3 a été conçu à cet effet.

Considérer la perspective du genre dans les études et les analyses.

Les réalités socioéconomiques différenciées entre les femmes et les hommes issues des rapports sociaux de sexe¹¹ ont une influence sur les modes de déplacement des personnes, sur leur sentiment de sécurité, sur leurs comportements routiers ainsi que sur leur place dans l'industrie des transports. Il importe donc de présenter l'influence du genre dans les analyses.

Faire des constats différenciés selon les sexes.

En fonction des analyses de données quantitatives et qualitatives, il s'agit de tenir compte de l'incidence des rapports sociaux de sexe sur les données pour expliquer les causes et les conséquences des phénomènes observés et faire des constats sexués. Cela permet d'émettre des hypothèses et de corroborer celles-ci lors de la mise en œuvre ou de l'évaluation du projet.

11. « Le rapport social désigne le système très global, ensemble complexe des formes que prennent les rapports entre hommes et femmes. Il s'agit donc d'une conceptualisation synthétique, tandis que les rapports sociaux de sexe désignent les formes et modalités que prend le rapport social ici et là dans l'espace social et ses spécifications : par exemple les rapports sociaux de sexe dans le travail » (Daune, Richard et Devreux, 1992 : 10).

Responsables de politiques, de stratégies, de programmes et de plans d'action

Tenir compte, de manière explicite, de la démarche d'ADS au moment de la définition des priorités dans les politiques, programmes ou plans d'action nationaux, ministériels ou locaux et promouvoir activement l'égalité entre les femmes et les hommes.

Ce travail se fait en partie à l'interne. Idéalement, toutes les consultations (internes ou externes) auprès de la population, des employés ou des partenaires, permettant de définir les préoccupations, les enjeux et les défis prioritaires, devraient être organisées de manière à être représentatives des sexes. Les analyses devraient également présenter les différences significatives entre les femmes et les hommes ainsi qu'entre les différents groupes de femmes et d'hommes s'il y a lieu (ex : hommes âgés et femmes âgées).

Ces différentes réalités et ces besoins significatifs devraient être présentés aux autorités dans les différents scénarios définissant les priorités. Ainsi, lorsque les décisions auront été prises, on devrait reconnaître celles qui seront en lien avec une ADS dans le document en question, soit sous la forme d'objectifs ou d'indicateurs précis, soit dans la présentation des actions visant l'atteinte des objectifs.

Afin de promouvoir la démarche d'ADS utilisée pour choisir certaines des priorités, les politiques, programmes ou plans d'action ministériels, nationaux ou locaux devraient la mentionner de façon explicite dans leur document. Cette visibilité contribuera à changer petit à petit la culture organisationnelle.

L'égalité entre les femmes et les hommes doit également apparaître comme étant une valeur fondamentale de l'organisation. Cela peut se faire notamment en faisant la promotion des mesures d'équité en emploi.

Veiller à ce que les partenaires, les promoteurs et promotrices d'actions issues des politiques, programmes ou plans d'action nationaux, ministériels ou locaux soient informés et conseillés de manière adéquate au sujet de l'ADS et de l'égalité entre les femmes et les hommes.

On peut faire cela entre autres par l'octroi de contributions financières et lors de la reddition de comptes.

Le principe de l'égalité entre les femmes et les hommes et de la prise en considération de l'ADS a plusieurs dimensions, notamment :

- le respect des droits et libertés de la personne;
- l'équité dans l'offre de services;
- la mixité en emploi;
- la représentation des femmes dans les processus de consultation et de décision;
- l'absence de stéréotypes sexuels dans les communications;
- la conciliation travail-famille ou travail-vie personnelle;
- la prise en considération de l'ADS dans les projets (politiques, stratégies, programmes, plans d'action, services, etc.).

Exemple : Des suggestions doivent être fournies aux partenaires et les consignes suivantes peuvent leur servir de références pour aller plus loin avec l'ADS :

- collecter des données statistiques sur la clientèle et désagréger celles-ci selon le sexe;
- analyser les statistiques ventilées selon le sexe en fonction des besoins et des différentes réalités observées entre les femmes et les hommes;
- s'il y a des différences significatives, traiter celles-ci afin d'améliorer les services à la population;
- s'assurer d'une équité en emploi pour les femmes;
- réévaluer les commodités ainsi que l'uniforme des employés afin d'assurer une égalité de traitement au travail.

Donner aux personnes qui désirent mettre en œuvre des politiques, des programmes ou des plans d'action nationaux, ministériels ou locaux des relais d'information et d'assistance ou d'accompagnement adaptés en ce qui a trait à l'ADS et à l'égalité entre les femmes et les hommes.

Au MTQ, les relais d'information sont assurés par le Comité ministériel de la condition féminine (CMCF) et par les répondantes territoriales en matière de condition féminine. L'assistance, psychologique ou pour porter plainte, est davantage assumée par le Centre de services partagés du Québec grâce au Programme d'aide aux employés. Toutefois, une politique pour promouvoir la civilité et contrer le harcèlement psychologique existe au MTQ.

Chez les partenaires comme les sociétés de transport collectif, le fait d'avoir une personne qui porte le dossier et qui est experte en la matière constitue une bonne pratique pour soutenir les employés et les aider à mieux tenir compte de leur clientèle.

Utiliser un langage épicène dans tous les textes et documents diffusés.

Un langage épicène est un langage neutre sur le plan du genre. Par exemple, plutôt que d'utiliser le mot « directeur », on préférerait l'utilisation du mot « gestionnaire ».

L'Office québécois de la langue française a élaboré une formation, disponible sur son site Internet, pour parfaire cette habileté langagière.

Il est également important d'appliquer cette règle à tout document écrit : les professions, les fonctions et les titres doivent y figurer systématiquement sous leur forme épicène ou à la fois féminine et masculine.

Encourager activement les femmes (en général) et les organisations dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes à collaborer, à élaborer et à déposer des propositions de projets lors de l'élaboration de politiques, de programmes ou de plans d'action nationaux, ministériels ou locaux.

Lors de consultations ou de sondages, la voix des femmes doit être représentée. Autrement dit, on doit s'assurer d'avoir une proportion équitable de femmes lorsqu'on consulte la population ou les personnes concernées par un projet. Pour ce faire, les plages horaires des consultations ainsi que les moyens de communication doivent être diversifiés et les lieux des consultations doivent être accessibles à tous.

Par ailleurs, les groupes de femmes ou les chercheuses et les chercheurs universitaires qui sont experts dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes devraient avoir la chance d'être consultés pour éclairer la prise de décision dans les projets proposés. Ils pourraient par exemple déposer des avis lors de consultations liées à des projets de grande envergure, au même titre que les partenaires.

Au MTQ, cette préoccupation est inscrite dans le Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2017-2020 sous l'action 3.4 : « Lors des consultations publiques sur les différents projets ou politiques du Ministère, s'assurer que des groupes de femmes sont invités à participer ».

Promouvoir la pleine participation des femmes.

Les femmes et les hommes doivent bénéficier des mêmes conditions d'accès aux projets, que ce soit sur le plan de la participation aux consultations ou sur le plan de la répartition des mandats à l'intérieur d'une organisation.

Compte tenu de la sous-représentation des femmes dans le domaine des transports, et aussi en raison de la problématique de la réinsertion professionnelle après un congé de maternité, il pourrait être pertinent d'élaborer et de réaliser des actions s'adressant spécifiquement à une population féminine tout en associant les hommes à la démarche.

Veiller, au moment du suivi des projets sélectionnés, à la réalisation concrète des objectifs annoncés en relation avec l'ADS.

Pour ce faire, les personnes responsables des projets sélectionnés ainsi que les personnes qui offrent les services devront être informées ou sensibilisées afin de faire un suivi des répercussions différenciées selon les sexes des projets sur la clientèle.

Une collecte des données ventilées selon le sexe amassées pendant la mise en œuvre du projet permettrait de mesurer la réalisation concrète des objectifs en relation avec l'ADS.

Exemple : Dans les formulaires d'attribution de contribution financière (subventions) ou dans les formulaires de reddition de comptes, des questions directement liées à la collecte de données pour mesurer les répercussions différenciées selon les sexes des projets ainsi que des renseignements supplémentaires pourraient également être fournis pour expliquer l'importance de telles données pour l'organisation.

Responsables de projets

Pour que des projets puissent contribuer à promouvoir l'égalité entre les femmes et les hommes, il importe de respecter les lignes directrices suivantes.

Chercher, au besoin, l'expertise de spécialistes locaux en matière d'égalité entre les femmes et les hommes en ce qui a trait au secteur et au domaine du projet.

La participation de personnes sensibilisées à l'égalité entre les femmes et les hommes ou expérimentées dans ce domaine peut enrichir le projet.

Exemple : Dans les directions générales territoriales du MTQ, ces personnes seraient les répondantes territoriales en matière de condition féminine. Des groupes communautaires ou des organisations locales peuvent également avoir une expertise sur la question. À Montréal, c'est le cas du Conseil des Montréalaises ou de l'organisme Femmes et villes, pour ne nommer que ceux-ci. Sur le territoire, les différents groupes de femmes ou tout autre type d'organisations à vocation sociale qui ont à cœur l'égalité entre les femmes et les hommes sont de bonnes ressources.

Dans les sociétés de transport ou dans les municipalités, une bonne pratique serait de nommer une personne sensibilisée à la question. Celle-ci n'aurait pas besoin de détenir une expertise en la matière. Elle pourrait se reporter aux personnes ou groupes experts au besoin tels que des groupes communautaires ou des organisations locales.

Remettre en question les rôles traditionnels liés au sexe et les stéréotypes persistants pour amener les femmes et les hommes à accéder à de nouvelles perspectives de développement personnel et professionnel.

Lors de la mise en œuvre des projets, il importe de ne pas reproduire de stéréotypes sexuels ou de renforcer les rôles traditionnels entre les sexes.

Exemple : donner les tâches de manutention d'objets lourds uniquement aux hommes correspond au stéréotype de l'homme fort et de la femme fragile.

Un autre exemple : faire pression sur les jeunes pères pour qu'ils fassent des heures supplémentaires ou qu'ils n'utilisent pas l'horaire variable ou leurs heures de congé de paternité ou de maladie pour s'occuper de leur nouveau-né sous prétexte que leur conjointe est à la maison pour le faire. Ce type de comportement ancre les rôles traditionnels entre les sexes et n'encourage pas le partage des responsabilités familiales.

Les coordonnatrices ou coordonnateurs, les chefs d'équipe ou les responsables de projet devraient veiller à ce que les stagiaires s'impliquent de manière égale et que le partage du travail ne s'effectue pas en fonction des relations hiérarchiques traditionnelles entre les sexes.

Responsables des communications

Éviter les clichés et les stéréotypes liés au sexe dans les documents pédagogiques et didactiques, dans les supports audiovisuels et dans toute action de relations publiques.

Afin que les filles et les femmes, les garçons et les hommes puissent découvrir de nouveaux modèles, il est utile de présenter des femmes et des hommes dans des activités plutôt atypiques par rapport à celles liées traditionnellement à leur sexe.

Les projets doivent idéalement élargir l'éventail d'actions des filles et des femmes, des garçons et des hommes, y compris celui des capacités, des centres d'intérêt et des secteurs professionnels « atypiques ».

Par exemple, dans des actions de formation s'adressant à un public cible majoritairement masculin, il convient également de faire intervenir des formatrices afin de faire contrepoids à l'image traditionnelle (génie civil et savoir technique = domaine majoritairement masculin) et d'offrir aux femmes de nouveaux modèles d'identification.

Créer des groupes de discussion mixtes (hommes et femmes) et homogènes (de femmes seulement ou d'hommes seulement).

Des groupes mixtes permettent de distinguer les réalités, les préoccupations et les besoins différenciés entre les femmes et les hommes. Par ailleurs, ils permettent une plus grande inclusion des genres, notamment chez les personnes lesbiennes, gaies, bisexuelles, transgenres et queer (LGBTQ).

Des groupes homogènes en fonction du sexe peuvent constituer un espace de liberté dans lequel les rôles stéréotypés n'ont plus cours où il est possible de s'exprimer plus librement et de développer et d'expérimenter des capacités et des centres d'intérêt qui sont traditionnellement considérés comme l'apanage exclusif de l'un ou l'autre sexe.

Utiliser un langage épïcène.

Voir la section précédente : « Responsables de politiques, de stratégies, de programmes et de plans d'action » pour plus d'information à ce sujet.

Évaluatrices et évaluateurs de programmes

Proposer qu'il y ait des données ventilées selon le sexe amassées pendant la mise en œuvre du programme, mais également pendant les étapes initiales du programme (ex. : étude de besoins).

Une façon d'assurer cette collecte est d'établir, dès le début d'un mandat d'évaluation, des indicateurs ventilés selon le sexe ou de conseiller les gestionnaires dans leur conception. Cela implique de vérifier si les indicateurs proposés permettent de rendre compte des répercussions du projet sur des populations diverses de femmes et d'hommes.

Se questionner sur les répercussions différenciées selon les sexes du programme et voir s'il n'y a pas lieu d'approfondir certains aspects.

Afin d'améliorer le programme, et ce, dans l'objectif de répondre davantage aux besoins spécifiques de la population touchée par le projet, quelques questions pourraient s'ajouter lors d'une évaluation d'implantation ou lors d'une évaluation de mise en œuvre.

- Existe-t-il des différences dans la façon dont les hommes et les femmes ou des populations d'horizons divers utilisent le programme ou le service?
- Y a-t-il des lacunes qui risquent de créer des obstacles imprévus à des populations particulières? Comment pourrait-on combler ces lacunes?

Les extrants du MTQ où les étapes de l'ADS s'appliquent

Étapes de l'ADS	1 Déterminer la problématique et les enjeux et faire la recherche	2 Établir les objectifs et les indicateurs	3 Élaborer les scénarios menant à la prise de décision	4 Concevoir le projet	5 Mettre en œuvre le projet	6 Faire le suivi et l'évaluation du projet	Consulter et communiquer
Extrants du MTQ							
Études des besoins	•	•					•
Études d'opportunité	•	•	•	•			•
Analyse des plaintes reçues	•	•	•			•	•
Études de sécurité routière	•	•	•				•
Plans stratégiques	•	•	•	•	•	•	•
Politiques	•	•	•	•	•	•	•
Programmes	•	•	•	•	•	•	•
Plans d'action	•	•	•	•	•	•	•
Rapports d'évaluation de programmes		•				•	•

Listes de questions à cocher

L'objectif de ces deux listes est de repérer rapidement les éléments à combler ou à travailler.

Projets routiers

Des données pertinentes ventilées selon le sexe sont disponibles.	☐
Des constats différenciés selon les sexes sont émis et analysés.	☐
Des indicateurs permettent de rendre compte de l'effet du projet sur les femmes et sur les hommes.	☐
Les plaintes et les commentaires de la clientèle sont répertoriés et analysés selon les sexes.	☐
Les consultations sont analysées de façon différenciée selon les sexes.	☐
Les rencontres de consultation sont planifiées à des moments qui conviennent autant aux femmes qu'aux hommes.	☐

Les planificateurs d'aménagement urbain sont sensibilisés pour s'assurer que les voies de circulation répondent aux besoins des femmes et des hommes qui vivent et travaillent dans la zone de planification.	☐
L'analyse de données ventilées par sexe apparaît à chacun des points de contrôle et si elle n'est pas pertinente, on explique pourquoi.	☐
Les scénarios proposés éclairent les lecteurs et les lectrices sur les avantages de tenir compte des réalités et des besoins différenciés des femmes et des hommes et sur les conséquences de ne pas en tenir compte.	☐
Les avantages de retenir la solution qui tient compte des réalités et des besoins différenciés entre les femmes et les hommes sont bien documentés eu égard aux coûts sociaux et aux effets sur l'éducation et la santé.	☐
L'attribution des ressources (distribution des mandats au sein de l'équipe de travail) se fait-elle équitablement, sans préjugé sexiste?	☐
Un bilan ou des recommandations sur l'égalité entre les femmes et les hommes sont formulés lors de l'évaluation du projet.	☐

Sociétés organisatrices de transport collectif¹²

L'organisation collecte des statistiques désagrégées selon le sexe (lorsque c'est possible).	☐
L'organisation collecte des statistiques qui sont aussi désagrégées selon le revenu, la taille du ménage, l'âge, le groupe ethnique, les propriétaires de véhicules et le parcours usuel d'une journée type.	☐
Les recherches de l'organisation suivent l'évolution des changements dans les besoins et les expériences différenciés des femmes et des hommes en matière de transport.	☐
Les résultats de sondages sur la satisfaction de la clientèle et sur la perception des passagers sont ventilés selon les sexes.	☐
L'organisation consulte les femmes et les hommes à propos de la conception de nouveaux arrêts, de stations, de terminaux ou de véhicules et à propos du développement de nouveaux services de transport.	☐
Les rencontres de consultation sont planifiées à des moments qui conviennent autant aux femmes qu'aux hommes.	☐
L'organisation travaille de près avec l'autorité locale et les autres autorités organisatrices de transport collectif pour fournir de bons services et des déplacements sans interruption aux passagers (ex. : bonnes connexions, billetteries intégrées, infrastructures intégrées).	☐
On fait attention de ne pas renforcer les stéréotypes sexuels et les préjugés dans les images véhiculées par la société de transport ainsi que sur les panneaux publicitaires affichés (ex : ne pas accepter d'afficher des pubs sexistes dans les bus, les wagons ou les lieux d'attente).	☐

12. Plusieurs des questions de cette liste ont été traduites de la Liste d'audit sur le genre et le transport du Département du transport du Royaume-Uni présentée dans Peters (2013 : 60-63).

Les comportements agressifs et violents ne sont pas acceptés dans les lieux d'attente ainsi que dans les véhicules de transport.	☐
Des procédures existent pour protéger les employés et les passagers contre la discrimination et le harcèlement sexuel.	☐
L'organisation fait la promotion active du recrutement de femmes, y compris celles appartenant aux communautés noires et aux minorités ethniques, pour s'assurer que la composition de la main-d'œuvre reflète la population à laquelle elle offre des services.	☐
L'organisation suit l'évolution des taux de représentativité féminine parmi ses employés et fait la promotion active d'une représentation équitable de femmes et d'hommes à tous les niveaux d'employabilité.	☐
Au sein de la société de transport, les femmes et les hommes sont équitablement représentés dans les comités ou les groupes clés où les décisions stratégiques sont prises.	☐
Les employés engagés dans la conception et le développement des installations et des services sont formés pour prendre conscience des besoins et des préoccupations différenciés entre les femmes et les hommes dans le domaine des transports.	☐
Tout le personnel de première ligne est formé pour reconnaître les besoins et les préoccupations différenciés selon les sexes dans le secteur des transports.	☐
Les véhicules de transport ont des espaces à bagages larges et adaptés aux courses et aux poussettes et dans lesquels il est facile de mettre et d'enlever des sacs.	☐
L'information est facilement disponible quant à la disposition à bord d'installations pensées pour les courses, les bagages, les poussettes et les vélos.	☐
Les signes et symboles sur les véhicules sont clairs en ce qui a trait au transport et au stockage des courses, des bagages, des poussettes et des vélos.	☐

Sociétés organisatrices de transport collectif¹²

Il y a des sièges désignés pour les personnes âgées, les personnes handicapées, les personnes avec des enfants ou les femmes enceintes et ces sièges sont clairement visibles.	☐
Les toilettes accessibles pour les fauteuils roulants ont des installations de tables à langer pour amener les jeunes enfants aux toilettes et changer les couches.	☐
Les décisions sur l'endroit et la fréquence des arrêts d'autobus sont prises suivant des consultations auprès des usagers et de potentiels usagers et suivant des données topographiques afin de maximiser l'accessibilité aux services d'autobus.	☐
Les préoccupations des passagères et des passagers sont considérées lorsque sont prises les décisions sur le lieu et l'horaire de déploiement des employées et des employés de première ligne (hormis les chauffeuses et chauffeurs).	☐
Les lieux d'attente de toutes les stations sont inspectés régulièrement pour dissuader quiconque d'y procéder à des abus, pour enlever les déchets et pour prévenir et réduire les dommages.	☐
Les stations de métro sont bien éclairées et il y a des miroirs aux angles morts des couloirs afin d'y prolonger la vue.	☐
L'information sur les retards et les annulations est donnée aussitôt que possible et elle inclut, lorsque c'est possible, des suggestions de routes ou de services alternatifs.	☐

12. Plusieurs des questions de cette liste ont été traduites de la Liste d'audit sur le genre et le transport du Département du transport du Royaume-Uni présentée dans Peters (2013 : 60-63).

4. ÉTUDES DE CAS

PROJET ROUTIER

L'exemple suivant présente l'intégration de l'analyse différenciée selon les sexes (ADS) dans les étapes de planification d'un projet routier fictif. Cet exercice d'application d'ADS répond à la mission du Ministère d'« assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec ».

Cet exemple a été développé en concertation avec des ingénieurs et arpenteurs-géomètres du MTQ.

Projet d'amélioration d'une route en milieu rural située au centre d'un village

Élément déclencheur du projet

Le conseil municipal d'un village de 5 500 personnes en milieu rural a fait une demande au MTQ afin d'améliorer la portion de route provinciale de 2 km qui traverse son village. La route est jugée dangereuse par plusieurs citoyennes et citoyens qui ont porté plainte.

- Il y a beaucoup de trafic de poids lourds.
- Les automobilistes roulent vite.
- Les trottoirs sont petits, il n'y a aucune piste cyclable et la route est trop large, encourageant les dépassements, ce qui ne favorise pas la cohabitation avec les cyclistes et les piétons.

Une étude d'admissibilité a démontré que la demande d'intervention ministérielle sur le réseau routier était recevable. La direction générale territoriale (DGT) responsable du territoire de ce village est donc mandatée pour faire l'étude des besoins et des solutions.

Étude des besoins (Point de contrôle 0 - PC-0)

Caractérisation des problèmes sectoriels : portrait des déplacements

Voici l'information dont la DGT dispose sur le contexte socioéconomique générateur de déplacements et sur l'environnement routier.

- Les services du village sont concentrés au centre de celui-ci et les habitations se trouvent principalement à l'entrée et à proximité des services.
- Une école primaire est située sur cette portion de route. La vitesse est limitée à 90 km/h à l'extérieur du village, elle baisse graduellement de 70 km/h et à 50 km/h à l'entrée de celui-ci. Aux alentours de l'école, la vitesse imposée est de 30 km/h.

- Un centre de dépannage pour les personnes dans le besoin (nourriture, vêtements, etc.), du village et des alentours, est situé près de la route, à une intersection où il n'y a pas de lampadaire.
- Plusieurs poids lourds traversent le village étant donné qu'il y a une usine de pâtes et papiers à proximité, vers l'est du village, et que les terres à bois sont situées au nord-ouest de celui-ci.
- Un service de transport collectif régional est disponible et deux arrêts, situés sur le tronçon de la route du MTQ, sont desservis dans le village. Le premier se trouve proche du centre de dépannage et de l'épicerie et le second, à proximité de l'entrée du village où plusieurs maisons et édifices à logements sont situés.
- De nombreuses personnes se déplacent à pied ou à vélo dans le village, mais les femmes utilisent davantage la marche comme moyen de transport comparativement aux hommes qui utilisent davantage le vélo comme moyen actif de déplacement.
- Les trottoirs sont étroits et très près de la voie de roulement.
- Il n'y a pas de feux de circulation aux intersections ni d'arrêt obligatoire sur la route principale, seulement des arrêts sur les routes secondaires qui la croisent.

Caractérisation des problèmes sectoriels : contexte socioéconomique

Puisque la DGT est sensibilisée à l'ADS, elle formule les questions suivantes :

- quelles sont les caractéristiques des personnes qui se déplacent sur cette route? Existe-t-il des différences notables entre les femmes et les hommes? Par exemple, entre les femmes âgées et les hommes âgés, entre les jeunes femmes et les jeunes hommes ou entre les jeunes pères et les jeunes mères?
 - › Les conflits entre les usagers de la route touchent-ils les femmes et les hommes différemment?

Pour avoir un portrait plus complet et afin de prévoir des scénarios de solutions mieux adaptées à la population en fonction des réalités et des besoins différenciés entre les femmes et les hommes, le Service des Inventaires et du Plan ou le Service des projets de la DGT recherche

des données ventilées par sexe, et ce, en appui avec la répondante territoriale en matière de condition féminine¹³. Voici ce qui a été tiré de l'analyse des données disponibles sur les sites Internet de Statistique Canada, de l'Institut de la statistique du Québec et du Conseil du statut de la femme, pour la région et la MRC :

- Aucune population autochtone n'est recensée dans le village;
- Dans la région, la population est vieillissante. On y recense un plus grand nombre de personnes âgées de 65 ans et plus que de jeunes de moins de 15 ans. En outre, la région compte proportionnellement moins de familles avec enfants à la maison que la moyenne provinciale. Au cours de la dernière décennie, la région a connu une légère hausse de population;
- L'âge médian de la population est de 49,4 ans. Chez les femmes, il atteint 50,2 ans et chez les hommes, 48,3 ans;
- 16,6 % des familles de la région sont monoparentales et 83,4 % sont des couples, avec ou sans enfant. Les femmes sont proportionnellement plus nombreuses à la tête des familles monoparentales de la région (78,8 %);
- Dans la région, beaucoup plus de femmes que d'hommes vivent seules chez les 65 ans et plus tout comme chez les 80 ans et plus;
- Les femmes de la région sont proportionnellement plus nombreuses que les hommes à vivre sous le seuil de faible revenu. Ainsi, les faibles revenus d'emploi de la région exposent considérablement les femmes au risque de pauvreté, et ce, plus particulièrement chez celles vivant seules, chez les chefs de famille monoparentale ou chez les femmes âgées;
- Dans la région, rares sont les femmes (4,2 %) qui gagnent 70 000 \$ et plus par année; la proportion des hommes de cette strate de revenu (13,1 %) représente au-delà du triple de celle des femmes.

13. Cet exercice pourrait être réalisé d'avance par la répondante territoriale en matière de condition féminine.

Caractérisation des problèmes sectoriels : portrait de la sécurité routière

La DGT possède des données ventilées par sexe à l'échelle de la municipalité sur les taux d'accidents et sur les plaintes reçues. Les données démontrent les faits suivants :

- plusieurs accrochages ont eu lieu entre les automobilistes et les piétons ou les cyclistes. Aucun mort n'a été recensé, mais plusieurs blessés graves ou légers ont été dénombrés;
- les piétons blessés sont davantage des femmes et les cyclistes blessés sont davantage des hommes;
- les accidents sont plus nombreux à la nuit tombée.

Synthèse de la problématique

Problématique : la route est dangereuse et la sécurité des piétons, des cyclistes et des conducteurs est en jeu.

Pour déterminer la problématique en fonction des réalités et des besoins différenciés entre les femmes et les hommes observés dans l'étude des besoins, la DGT formule les hypothèses suivantes :

- les femmes du village, âgées, vivant seules et monoparentales surtout, sont à plus faible revenu, donc probablement moins nombreuses à posséder des véhicules et possiblement plus nombreuses à se déplacer à pied ou en transport collectif;
- la majorité des personnes du village qui utilisent leur vélo sont des hommes et ils circulent sur la route provinciale même si la route est achalandée par les poids lourds et les automobilistes.

Rapport final de l'étude des besoins

Au point de contrôle 0, les analyses de données différenciées selon les sexes effectuées et les réflexions s'y rattachant apparaissent déjà dans le rapport.

Diagnostic de la DGT : nécessité d'améliorer la sécurité routière des piétons, des cyclistes et des automobilistes en facilitant le partage de la route entre ces différentes personnes.

Apport de l'ADS : les femmes seraient davantage touchées par l'amélioration des voies piétonnières, les hommes seraient davantage touchés par l'amélioration des voies cyclables et toutes et tous bénéficieraient de l'amélioration de la sécurité sur l'axe routier.

Dans ce cas-ci, la synthèse de la problématique illustre bien les constats sexués. Ainsi, elle est transposée dans le rapport du PC-0, soit le premier rapport des points de contrôle (PC) du projet routier dans son ensemble.

Étude des solutions (PC-1)

Les options de solutions en fonction de l'étude des besoins sont :

- le statu quo;
- des interventions ponctuelles mineures;
- des réfections majeures;
- une route de contournement.

L'étude des besoins a démontré que les problèmes de sécurité et de transport nécessitent une intervention. Le statu quo n'est donc pas une solution envisagée. Les autorisations sont accordées à la DGT pour la préparation du projet.

Avant-projet préliminaire (PC-2) et avant-projet définitif (PC-3)

L'étude un peu plus détaillée des différentes solutions doit maintenant débuter. Trois scénarios de solutions ont été proposés : une route de contournement, des réfections majeures ou des interventions ponctuelles.

Consultation des parties prenantes

Après avoir présenté le rapport final d'étude des solutions aux autorités, le MTQ a jugé nécessaire d'obtenir plus de données locales. La DGT planifie donc une consultation pour présenter aux représentants du milieu (municipalité) le contenu et les résultats du rapport d'étude des solutions.

L'équipe détermine qu'il existe des différences notables additionnelles à considérer entre les femmes et les hommes dans l'analyse des solutions. Dans ce cas-ci, la mairesse affirme que :

- la majorité des plaintes provient de personnes âgées ou de jeunes familles;
- les femmes âgées, surtout les femmes seules, se déplacent plus à pied;
- les hommes âgés préfèrent la voiture;
- il y a peu d'espace disponible sur le trottoir, ce qui a un effet sur les relations entre les piétons et les cyclistes;
- les jeunes se déplacent la plupart du temps à vélo pour aller à l'école;
- il y a un problème d'éclairage au coin du centre de dépannage, ce qui génère un sentiment d'insécurité en soirée. Ceci est particulièrement problématique puisque c'est au moment où le centre ouvre ses portes. D'ailleurs, plusieurs accidents ont eu lieu en soirée dans ce secteur.

Un des membres du conseil d'administration de la MRC pratique le bénévolat au centre de dépannage. Cette personne confirme les propos de la mairesse et complète l'information :

- plusieurs personnes, majoritairement des femmes, sont à faible revenu dans le village et dans les villages aux alentours;
- le centre de dépannage n'est ouvert que le soir. L'hiver, les personnes âgées n'osent pas s'y rendre de peur de glisser étant donné le manque d'entretien des trottoirs. Les femmes seules (âgées et monoparentales) n'osent pas non plus y aller le soir par insécurité : l'éclairage n'est pas suffisant dans le secteur;
- les femmes sont restreintes dans leurs déplacements, particulièrement les soirs d'hiver. Étant donné le manque d'éclairage autour du centre de dépannage, elles ont peur des agressions. Elles ont aussi peur d'être frappées par des automobilistes puisque les trottoirs ne sont pas sécuritaires.

Comparaison des solutions

Solution 1 : Contournement de la route

- D'une longueur approximative de 10 km, cette route nationale à deux voies serait en milieu rural avec une vitesse prévue de 90 km/h. Une servitude de non-accès de chaque côté de la route serait établie pour éviter le développement urbain le long du contournement.

Avantages	Inconvénients
Environnement : • amélioration du cadre de vie : diminution de l'achalandage, réduction du bruit. Sécurité : • réduction des risques d'accidents avec les poids lourds et les automobilistes pour les cyclistes et les piétons; • sécurité accrue des piétons et des cyclistes puisqu'il y aura moins de circulation au cœur du village. Circulation : • transit des camions par une autre voie que celle du village; • meilleure desserte de l'usine de pâtes et papiers.	Environnement : • expropriation de terres agricoles et de résidences; • nouvelle source de bruit aux secteurs X et Y; • monotonie visuelle du paysage forestier; • terres agricoles morcelées; • relocalisation des lignes d'Hydro-Québec. Sécurité : • problèmes d'accès au centre de dépannage non résolus. Circulation : • problèmes de mobilité vécus par les piétons, les usagers du transport collectif et les cyclistes non résolus (les besoins des femmes et des hommes qui n'utilisent pas de véhicule pour se déplacer sont occultés); • réalisation du projet à plus long terme.
Coûts : 10,5 M\$	

Solution 2 : Réfections majeures

- Ajout d'un terre-plein central.
- Ajout d'une voie cyclable (prolongement de la route verte).
- Élargissement des trottoirs (en partenariat avec la municipalité).
- Ajout d'abribus (en partenariat avec la municipalité).
- Ajout d'éclairage aux intersections.
- Ajout de feux de circulation avec boutons de priorité aux piétons près de l'école.

Avantages	Inconvénients
• Amélioration du cadre de vie : sécurité des piétons des cyclistes, des automobilistes et des conductrices et conducteurs de véhicules lourds. • Mobilité durable à long terme et socialement équitable entre les femmes et les hommes puisque certaines des problématiques connues propres aux femmes et aux hommes sont résolues.	Environnement : • statu quo sur la réduction du bruit. Circulation : • le nombre de poids lourds utilisant la route demeure le même, bien que le débit soit ralenti par l'« urbanisation » du centre du village.
Coûts : 2,5 à 3,5 M\$	

Solution 3 : Interventions ponctuelles

- Appliquer une solution qui fait ralentir : ajouts d'arrêts, de feux clignotants ou de circulation à quatre intersections, ajout de panneaux de limite de vitesse.
- Aménagements dans la traversée des agglomérations (créer des avancées de trottoir à la hauteur de l'école et du centre de dépannage pour faciliter la traversée de la route par les piétons).
- Ajout de marquage de passages de piétons et de cyclistes.
- Ajout d'éclairage aux intersections, près de l'entrée du centre de dépannage et à l'arrêt d'autobus.

Avantages	Inconvénients
Environnement : • amélioration du cadre de vie : sécurité des piétons et des cyclistes accrue (voir ci-dessous). Sécurité : • plus grand respect de la vitesse affichée; • sécurité accrue des piétons par le resserrement du passage (femmes en particulier); • diminution du temps de traverse de la route par les piétons (femmes en particulier); • sécurité accrue à l'intersection.	Environnement : • statu quo sur la diminution de l'achalandage et la réduction du bruit. Sécurité : • dangers graves en cas de sortie de route même si les véhicules circulent à 50 km/h; • problèmes liés à la sécurité des cyclistes non résolus (hommes en particulier). Circulation : • débit de poids lourds demeure le même.
Coûts : 0,5 M\$ - 1 M\$	

Rapport de l'avant-projet définitif

Les tableaux comparatifs ont été bonifiés à la lumière des résultats de la consultation auprès de la municipalité. Comme au point de contrôle 1, les analyses de données différenciées selon les sexes effectuées et les réflexions s'y rattachant apparaissent dans les solutions proposées au point de contrôle 2. Concrètement, les problématiques suivantes ont pu être reconnues et des mesures sont prévues pour les résoudre :

- le sentiment d'insécurité occasionné par le manque d'éclairage au coin du centre de dépannage (besoins des femmes occultés) a été ajouté dans les inconvénients des deux dernières solutions;
- puisque les restrictions de mobilité amènent l'exclusion sociale, le risque d'accroître la pauvreté et l'exclusion sociale pour le village et les villages aux alentours (les femmes sont touchées en particulier) est ajouté au facteur environnement des deux dernières solutions. Ce risque a un effet certain au plan des coûts sociaux, notamment en ce qui a trait à la santé mentale et à la santé physique.

Fiche synthèse du point de contrôle 3

Lorsque le comité de décision approuve l'avant-projet définitif (PC-3), les constats sexués issus des données ventilées par sexe et des consultations auprès de la municipalité figurent au rapport, c'est-à-dire que le scénario retenu le sera en tenant compte des particularités, des besoins et des réalités différenciées entre les femmes et les hommes.

À la lumière des scénarios proposés, la solution 2 a été retenue par le MTQ, soit celle des réfections majeures. Cette solution est celle qui répond le mieux aux besoins différenciés entre les sexes et qui prévient le plus la pauvreté et l'exclusion sociale.

Phase de préparation des plans et devis et de libération des emprises et phase de construction (PC-4 au PC-7)

Ces deux phases ne sont pas traitées dans l'exemple puisque l'intégration de l'ADS s'y prête moins.

Préparation en vue de l'évaluation finale du projet

En prévision de l'évaluation finale du projet (PC-8), la DGT aborde la question de la collecte des données et celle des lacunes dans les données et dans l'information. On prévoit des indicateurs et des données à évaluer pour déterminer quel sera l'effet du scénario retenu sur les femmes et les hommes qui sont partie prenante au projet.

L'objectif de départ était :

- d'améliorer la sécurité routière des piétons, des cyclistes et des automobilistes en facilitant le partage de la route entre ces différentes personnes et en tenant compte des besoins et des réalités différenciés selon les sexes.

À la suite de la consultation auprès de la mairesse et de la municipalité, un second objectif s'est imposé, soit celui de :

- prévenir la pauvreté et l'exclusion sociale des personnes du village et des villages voisins, en particulier les femmes, en améliorant la route de façon à assurer une mobilité durable entre les différents usagers.

Les indicateurs de suivi déterminés sont :

- le nombre de cyclistes, selon le sexe, l'âge et le motif de déplacements, qui utilisaient quotidiennement la piste cyclable avant et qui l'utilisent deux ans après le projet routier;
- le nombre de piétons, selon le sexe, l'âge et le motif de déplacements, qui utilisaient quotidiennement les trottoirs avant et qui les utilisent deux ans après le projet routier;
- Le nombre d'usagers du centre de dépannage, selon le sexe, l'âge et le moyen de déplacement, avant le projet routier et deux ans après celui-ci;
- Le nombre d'accidents, selon le type, la gravité et le sexe de la victime, avant le projet routier et deux ans après celui-ci.

La DGT sollicitera la municipalité¹⁴ afin d'évaluer la faisabilité de la collecte de données et la possibilité pour elle de fournir des données avant le projet routier, soit avant la phase de conception, mais aussi après le projet.

14. Voir Information additionnelle (page suivante).

Évaluation (PC-8)

À l'étape du bilan du projet routier, la DGT reprend contact avec la municipalité pour évaluer les informations demandées au PC-3¹⁵.

Voici maintenant le bilan du projet.

- Au départ, il n'y avait aucune piste cyclable. Le sondage auprès des cyclistes a révélé que la majorité des personnes qui utilisaient leur vélo pour se déplacer avant le projet de réfection de la route était de jeunes hommes (16 ans et moins) sans permis de conduire. Le motif de déplacement était principalement lié aux loisirs. Maintenant, plusieurs femmes et plusieurs hommes utilisent la piste cyclable. Des pères et des mères l'utilisent pour aller reconduire les enfants à la garderie et à l'école, ce qui est un pas de plus vers l'égalité entre les sexes étant donné le partage des responsabilités familiales. Des femmes, entre 30 et 50 ans, l'utilisent également pour faire des courses dans le village (ex : se rendre à l'épicerie ou à la pharmacie) et sont donc moins dépendantes des horaires liés à l'utilisation de la voiture familiale ou aux horaires du transport collectif régional. Par ailleurs, plusieurs élèves de l'école primaire se rendent maintenant à vélo à l'école, et ce, tant chez les filles que chez les garçons. Cela favorise la santé physique et mentale.
- La consultation des citoyens a confirmé que les femmes marchent plus que les hommes, que ce soit avant ou après le projet. Les femmes âgées se disent cependant plus rassurées de marcher sur les trottoirs élargis, particulièrement en hiver, mais également en été. Elles mentionnent aussi qu'elles sortent davantage depuis que la route a été aménagée de façon sécuritaire. Avant, elles restreignaient leurs déplacements à des moments où il y avait moins d'achalandage sur la route, mais maintenant elles osent sortir à toute heure de la journée. L'ajout de lampadaires en a rassuré plus d'une (tous âges confondus) et elles se disent confiantes de sortir les soirs d'hiver lorsqu'il fait noir très tôt et qu'elles ont besoin de sortir. Les hommes sont également ravis d'avoir des trottoirs élargis et les hommes âgés du village vivant seuls sortent davantage depuis que les trottoirs sont sécuritaires. Cette amélioration a permis d'accroître le sentiment de sécurité physique des personnes, notamment des femmes, et d'amoinir l'exclusion sociale des personnes en perte d'autonomie, entre autres les hommes âgés qui ne peuvent plus conduire leur voiture.

15. Voir Information additionnelle (page suivante).

- Le centre de dépannage affirme que le nombre de bénéficiaires a augmenté depuis que la route a été améliorée, et ce, tant chez les femmes que chez les hommes. L'ajout d'un abribus à proximité du centre a également contribué à augmenter le nombre de bénéficiaires des villages avoisinants. Aussi, les femmes âgées sont maintenant plus nombreuses à utiliser les services du centre. Elles ont moins peur de venir au centre le soir puisque les trottoirs sont bien déneigés et qu'il y a un meilleur éclairage; elles ont donc moins peur d'être agressées ou happées par une voiture ou un camion. Le projet routier a permis de contrer la pauvreté en offrant aux personnes la chance de se déplacer en sécurité en toute équité pour obtenir les services du centre. Il a également permis de prévenir les inégalités entre les femmes et les hommes relatives à la peur d'atteinte à l'intégrité physique liée au fait de se rendre au centre tard le soir.
- Le nombre d'accidents a grandement diminué, et ce, peu importe le type d'accidents et le sexe des victimes. La problématique liée à la dangerosité de la route et à la sécurité des piétons, des cyclistes et des conducteurs a donc été résolue.

Conclusion

Le projet routier fictif utilisé pour cette étude de cas a démontré l'importance de considérer dans l'analyse la dimension sociale des problèmes touchant les femmes et les hommes. L'ADS doit apparaître dans l'élaboration, dans la réalisation et dans l'évaluation d'un projet.

Le projet routier, tel qu'il a été présenté au MTQ, était plutôt neutre en apparence. C'est en creusant la question dans la phase de l'étude d'opportunité que la problématique analysée de façon différenciée selon les sexes a pris toute son importance et qu'il est apparu clair que cette dimension devait être présentée aux autorités chargées de choisir le projet définitif.

Information additionnelle

Préparation de la municipalité en vue de l'évaluation finale du projet

La municipalité a été mise à contribution pour la collecte d'informations qualitatives, en particulier en ce qui a trait aux habitants du village, afin de s'assurer que le projet a bien répondu à leurs problèmes et à leurs besoins et de vérifier s'ils ont éprouvé des difficultés lors de la construction.

La municipalité était bien disposée à collaborer avec la DGT et à recueillir des données auprès de sa population. Ainsi, les personnes responsables de la collecte des données ont été sensibilisées par la DGT à l'importance d'obtenir, lors des consultations, un portrait représentatif des femmes et des hommes.

L'école a été désignée comme le lieu le plus adéquat pour la consultation et l'information des personnes vivant dans la municipalité.

- Ce lieu est accessible à pied, à vélo, en transport collectif et en voiture.
- L'école est accessible aux personnes handicapées et aux parents avec poussettes.
- Le terrain de l'école est bien éclairé et ne cause aucun sentiment d'insécurité lors des déplacements en soirée.

Pour s'assurer que les consultations touchent une proportion équitable de femmes et d'hommes, leurs plages horaires ont été établies à différents moments de la journée, pour concorder avec l'horaire du service de transport collectif régional et pour éviter les moments de la journée où les responsabilités familiales sont les plus exigeantes (ex : début de journée et début de soirée, de 17 h à 19 h).

La façon de transmettre l'information a également été pensée en ce sens. Puisque les femmes et les hommes bénéficient de conditions d'accès différentes aux ressources (argent, information, contacts, services, etc.), la municipalité a considéré différents moyens de communication pour annoncer les consultations, comme de diffuser l'information par courrier postal et par Internet, et d'afficher l'information dans les lieux les plus fréquentés (école, épicerie, église, mairie, centre de dépannage, etc.).

Ces dispositions ont permis de réunir toutes les conditions pour que les consultations soient représentatives des deux sexes.

Évaluation faite par la municipalité

Pour recueillir ses informations, la municipalité a fait une consultation publique auprès de personnes du village afin de connaître les motifs de déplacement et le moyen utilisé selon l'âge et le sexe, avant et après le projet routier.

Les informations collectées sont intéressantes, mais comme il manquait certaines données sur les cyclistes, la municipalité a décidé de collecter cette information auprès des cyclistes directement sur la piste cyclable. Une personne a été mandatée pour se positionner à l'intersection la plus importante du village les jours de semaine, à différentes heures, pour interroger les personnes à vélo. Le centre de dépannage a été mis à contribution également. Le personnel du centre a distribué des questionnaires anonymes aux bénéficiaires afin de comprendre leurs moyens de déplacement, selon l'âge et le sexe, et de déterminer si certaines de leurs habitudes avaient changé depuis l'amélioration de la route, par exemple avec l'ajout de lampadaires aux intersections.

CRITÈRES DE RECRUTEMENT ÉQUITABLES POUR LES OUVRIÈRES

Cette étude de cas est réelle.

Étape 1 : Déterminer la problématique, les enjeux et faire la recherche

Le bilan du Plan d'action ministériel en matière de condition féminine 2004-2007 a démontré que le MTQ est majoritairement masculin et, en ce sens, devrait poursuivre les efforts afin d'accroître le nombre des femmes dans différentes catégories d'emplois où elles sont traditionnellement sous-représentées et de mettre en valeur leur apport spécifique dans les milieux de travail.

Le comité ministériel de la condition féminine (CMCF) a de plus proposé un nouveau Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes pour la période 2009-2012.

Ainsi, au moment d'établir le contenu du nouveau plan d'action, la sous-représentation des femmes a été reconnue comme une problématique importante d'inégalité à aborder.

Comme présenté au module 3 de ce guide, au MTQ, en 2009, les femmes correspondaient à 33 % de l'effectif permanent et elles étaient moins présentes dans les catégories d'emplois suivantes : personnel d'encadrement, 13 %; ingénieurs, 22 %; techniciens des travaux publics, 14 %; ouvriers, 2 %.

Le CMCF cerna donc un enjeu précis lié à cette problématique, soit l'affirmation de la présence des femmes dans le domaine des transports (orientation 2 du plan d'action).

Étape 2 : Établir les objectifs et les indicateurs

Pour répondre à la problématique de sous-représentation des femmes au MTQ, trois objectifs spécifiques découlent de cette orientation.

1. Promouvoir la présence des femmes dans le domaine des transports ainsi que le maintien et le développement de leur employabilité.
2. S'assurer d'une proportion équitable de femmes dans différentes catégories d'emplois où elles sont traditionnellement sous-représentées au MTQ et mettre en valeur leur apport spécifique dans les milieux de travail.
3. S'assurer de la présence des femmes au sein des instances décisionnelles et consultatives du MTQ, notamment en vue d'apporter une diversité de points de vue et de promouvoir des modèles de femmes et des comportements égalitaires chez les femmes et les hommes travaillant dans le domaine des transports.

Étape 3 : Élaborer les scénarios menant à la prise de décision

Plusieurs scénarios furent mis sur la table pour atteindre ces objectifs. Le scénario qui nous intéresse ici est en lien avec la catégorie d'emplois des ouvriers de voirie.

Le taux de représentativité des femmes ouvrières est très bas. Cela est d'autant plus problématique qu'il n'a pas augmenté de plus de 1 % depuis 1996.

Pour pallier cette inégalité, différents scénarios furent proposés afin d'accroître la représentativité des femmes ouvrières. Un seul fut retenu par le comité de gestion du Ministère (voir la prochaine étape).

Étape 4 : Concevoir le projet

Le comité ministériel de la condition féminine (CMCF) a conçu un Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2009-2012. Dans celui-ci, l'action suivante est inscrite sous l'objectif 2 :

- action 2.2.3 : Démarche auprès du Conseil du trésor dans le but de faire modifier les exigences minimales pour occuper un emploi d'ouvrier au MTQ afin de tenir compte des habiletés féminines.

Cette activité a été mise sous la responsabilité du CMCF en collaboration avec la Direction générale des ressources humaines (DGRH).

Étape 5 : Mettre en œuvre le projet

Des démarches auprès du Secrétariat du Conseil du trésor (SCT) ont été entamées par les directrices de deux directions (DGRH et DAIEP¹⁶) dans le but de faire modifier les exigences minimales pour occuper un emploi d'ouvrier au MTQ afin de tenir compte des habiletés féminines.

Le SCT a répondu qu'il était difficile de prouver que les exigences étaient discriminatoires et qu'il faudrait fournir des faits concrets pour effectuer les analyses nécessaires. À ce jour, la classification n'a pas été modifiée.

Comme le MTQ éprouvait, depuis un bon moment déjà, de la difficulté à recruter des personnes, hommes ou femmes, il a décidé en 2013 d'élargir sa grille d'expériences reconnues aux fins d'admissibilité aux concours d'ouvrier de voirie. Cette simple mesure a permis d'admettre à ces concours un plus grand pourcentage de candidats des deux sexes.

Étape 6 : Faire le suivi et l'évaluation du projet

Cet assouplissement a permis à plus de femmes d'avoir accès aux concours, leur permettant ainsi de se qualifier pour un emploi d'ouvrière de voirie. La progression est même révélatrice puisque leur taux d'admissibilité est passé de 39 % en 2011 à 69 % en 2014 : ne progression un peu plus significative que celle des hommes pour la même période.

En 2014, les années de scolarité pouvaient remplacer des années d'expérience, ce qui a probablement fait grimper le taux d'admissibilité autant pour les hommes que pour les femmes.

Au cours de cette même année 2014, les catégories d'expérience reconnue ont été élargies pour admettre un plus grand nombre de candidats. Ces critères élargis d'admissibilité sont toujours en vigueur depuis, mais la scolarité ne compense plus pour l'expérience. Cela pourrait expliquer que le taux d'admissibilité des femmes ait chuté de 18,1 points (de 69 % à 50,9 %) et de 15,3 chez les hommes (de 87 % à 71,7 %).

16. Ancienne direction du MTQ.

En 2017, le MTQ a finalisé un deuxième processus de qualification, qui remplace les concours d'ouvriers de voirie. Il existe maintenant une banque de candidats qualifiés valide pour une période minimale de cinq ans. Contrairement aux concours, les ouvriers n'ont plus à poser leur candidature une fois qu'ils sont déclarés disponibles dans la banque de candidats. On pourrait donc penser qu'on commence à voir la fin du marché de la main-d'œuvre disponible dans cette catégorie d'emploi et on constate que les taux d'admissibilité sont en régression, soit une diminution de 11,5 points pour les femmes (de 50,9 % à 39,4 %) et de 5 points pour les hommes (de 71,7 % à 66,7 %).

Par ailleurs, une autre hypothèse quant à la baisse du taux de représentativité des femmes pourrait être liée à un facteur environnemental. La Commission de la construction du Québec (CCQ) s'est dotée du Programme d'accès à l'égalité des femmes (PAEF) dans l'industrie de la construction qui encourage l'industrie à embaucher plus de femmes. L'attrait d'un emploi mieux rémunéré au privé pourrait s'avérer l'une des causes.

- Selon les données présentées par la CCQ en 2016, les femmes représentaient 1,48 % des métiers et occupations dans l'industrie au Québec, soit une augmentation de 14 % depuis le lancement du PAEF dans l'industrie de la construction, publié le 23 mars 2015 (Association de la construction du Québec, 2017).

TABLEAU 2 Concours d'ouvriers de voirie pour le MTQ

		Hommes	Femmes
2014-09-15	Nombre d'inscrits	1 283	104
	Nombre d'admissibles	1 110	72
	Taux d'admissibilité	87 %	69 %
2013-10-28	Nombre d'inscrits	1 470	123
	Nombre d'admissibles	1 218	65
	Taux d'admissibilité	83 %	53 %
2011-10-24	Nombre d'inscrits	1 645	140
	Nombre d'admissibles	1 091	55
	Taux d'admissibilité	66 %	39 %

Source : Direction des ressources humaines du ministère des Transports

GRAPHIQUE 6 Nombre d'inscriptions et pourcentage de candidats admissibles pour les concours d'ouvriers de voirie pour le MTQ

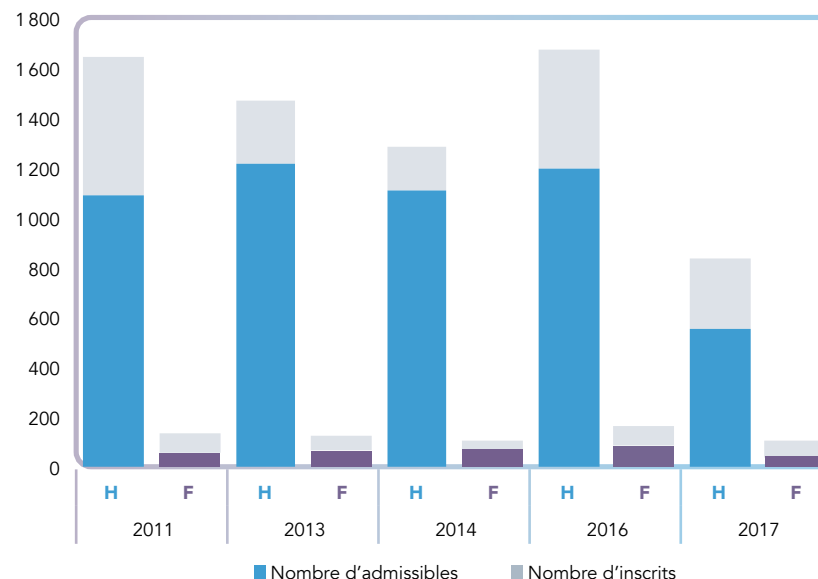


TABLEAU 3 Processus de qualification pour le recrutement des ouvriers de voirie du MTQ

		Hommes	Femmes
2017-10-10	Nombre d'inscrits	837	109
	Nombre d'admissibles	558	43
	Taux d'admissibilité	67 %	39 %
2016-10-24	Nombre d'inscrits	1 676	163
	Nombre d'admissibles	1 202	83
	Taux d'admissibilité	72 %	51 %

Source : Direction générale des ressources humaines du ministère des Transports

Ce cas est un bon exemple d'analyse différenciée selon les sexes appliquée aux ressources humaines dans un secteur majoritairement masculin. Il démontre que la veille est pertinente afin de demeurer vigilant et de prévenir la reproduction d'inégalités.

5. LIENS D'INTÉRÊT

La liste des sites ci-dessous est fournie à titre indicatif seulement et n'engage pas le MTQ.

Sites gouvernementaux

- › [Association de la francophonie à propos des femmes en sciences, technologies, ingénierie et mathématiques \(AFFESTIM\)](#)
- › [Condition féminine Canada](#)
- › [Conseil du statut de la femme](#)
- › [Secrétariat à la condition féminine](#)

Sites universitaires

- › [Chaire de leadership en enseignement - Femmes et organisations: Université Laval](#)
- › [Chaire d'étude Claire Bonenfant : Université Laval - Femmes, Savoirs et Sociétés](#)
- › [Chaire Marianne-Mareschal : pour une envolée vers le monde fascinant de l'ingénierie!](#)
- › [Observatoire de la mobilité durable, Université de Montréal](#)

Sites d'organisations non gouvernementales

- › [Centre de documentation sur l'éducation des adultes et la condition féminine : site qui recense des sites de groupes féministes et des sites web traitant de condition féminine](#)

- › [Conseil des Montréalaises](#)
- › [Femmes du Québec : site de la Fédération des femmes du Québec](#)
- › [Femmes et villes international](#)
- › [Relais femmes : organisme féministe de formation, de recherche et de concertation qui œuvre à la transformation des rapports sociaux](#)
- › [Réseau des tables régionales de groupes de femme du Québec](#)
- › [Réseau Femmes Environnement](#)

Sites sur le genre et le transport (à l'international)

- › [Gender and Transport Resource Guide, Banque mondiale](#)
- › [Gender, Equity and Transport Forum 2.0, Word Press](#)
- › [Ingénieures françaises : association de femmes ingénieures en France](#)
- › [ONU - Femmes](#)
- › [WliT Paris 2014 : Women's Issues in Transportation, Transportation Research Board](#)

6. BIBLIOGRAPHIE

- ACTION DES FEMMES HANDICAPÉES MONTRÉAL (2016). « Pour que les femmes en situation de handicap accèdent à l'égalité avec les hommes », Mémoire remis dans le cadre de la consultation Ensemble pour l'égalité entre les femmes et les hommes. [En ligne]. http://www.scf.gouv.qc.ca/fileadmin/Documents/Egalite/action_femmes_handicapees_montreal.pdf (consulté le 2 septembre 2016).
- AGENCE FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT (2015a). « Boîte à outils genre. Transport et mobilité » [En ligne]. <http://www.afd.fr/fr/boite-outils-genre-transport-et-mobilite> (consulté le 29 mars 2017)
- AGENCE FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT (2015b). « Pause genre », Genre, mobilité et transport, n° 3. [En ligne]. http://www.afd.fr/jahia/webdav/site/afd/shared/PORTAILS/SECTEURS/GENRE/pdf/23_Genre-mobilite-et-transport.pdf (consulté le 23 septembre 2016).
- AKAR, Gulsah (2013). « Bicycling Choice and Gender Case Study », Journal International Journal of Sustainable Transportation, Volume 7, The Ohio State University. [En ligne]. <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15568318.2012.673694?scroll=true> (consulté le 23 novembre 2017).
- APOSTOLODIS, Themistoklis, Marie-Axelle GRANIÉ et Ludivine GUÉHO (2014). « Gender identity and risky behaviors among young drivers », Bridging the Gap: The 5th International Conference on Women's Issues in Transportation. Paris : 14-16 avril 2014, pages 337-351. [En ligne]. http://wiit-paris2014.sciencesconf.org/conference/wiit-paris2014/pages/Big_pdf_papiers_Wiit.pdf (consulté le 17 décembre 2014).
- ARCHIBALD, L. et M. CRNKOVICH (1999). Et si les femmes avaient voix au chapitre? Étude de cas sur les Inuites, les revendications territoriales et le projet d'exploitation du nickel de la baie Voisey. [En ligne]. <http://publications.gc.ca/collections/Collection/SW21-39-1999F.pdf> (consulté le 8 février 2016).
- ASSEMBLÉE NATIONALE FRANÇAISE (2015). Les femmes actrices de la lutte contre le dérèglement climatique. [En ligne]. http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/IMG/pdf/plaidoyer_climat_fr_final_cle01bbba.pdf (consulté le 22 octobre 2015).
- ASSOCIATION DE LA CONSTRUCTION DU QUÉBEC (2017). Intégration des femmes dans l'industrie de la construction. [En ligne]. <http://www.acq.org/services-et-produits/services/rerelations-du-travail/integration-des-femmes-industrie-de-la-construction.html> (consulté le 12 décembre 2017).
- ASSOCIATION DU TRANSPORT URBAIN DU QUÉBEC (2013). Impacts sociaux du transport en commun. Étude réalisée dans le cadre du projet : La contribution du transport collectif au développement durable des villes du Québec. [En ligne]. http://atuq.com/wp-content/uploads/Etudes/ET_impacts_sociaux_transport_commun_2013_detail.pdf (consulté le 26 mai 2015).
- ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES ORGANISMES DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (2004). Trousse de formation genre et développement. Comité québécois femmes et développement, 148 pages. [En ligne]. http://www.google.ca/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&ved=0CCAQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.aqoci.qc.ca%2Fspip.php%3Faction%3Daccéder_document%26arg%3D1581%26cle%3D3fb4e538fb369767db06ea24c53d0df90ed317f7%26file%3Dpdf%252Ftrousse_ged.pdf&ei=Dc6CVZOGMLnsASJyIOIBg&usq=AFQjCNE7epZkKV5Fj_FvQ-zJxGpGeC9I8g&bvm=bv.96041959,d.cWw (consulté le 28 juin 2014).
- ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES ORGANISMES DE COOPÉRATION INTERNATIONALE (2008). La gestion axée sur les résultats (GAR) en lien avec l'approche genre et développement (GED). AQOCI, 54 pages.
- AVINERI, E. et E.O.D. WAYGOOD (2014). « Communicating transportation carbon dioxide information: Does gender impact behavioral response? » Bridging the Gap: The 5th International Conference on Women's Issues in Transportation. Paris : 14-16 avril 2014, pages 163-174. [En ligne]. http://wiit-paris2014.sciencesconf.org/conference/wiit-paris2014/pages/Big_pdf_papiers_Wiit.pdf (consulté le 17 décembre 2014).

- BANQUE MONDIALE (2006). Gender and Transport Resource Guide. [En ligne]. <http://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/HTML/Gender-RG/index.html> (consulté le 8 juillet 2015).
- BARILE et HADJABI, (2011). Éternelles oubliées : les femmes handicapées. Agir sur la discrimination systémique pour atteindre l'égalité et l'inclusion. [En ligne]. <http://bv.cdeacf.ca/CF/PDF/148700.pdf> (consulté le 23 juin 2016).
- BÉDARD, S. et S. BRIÈRE (2015). « Représentation des femmes au sein des conseils d'administration des sociétés ciblées par la Table des partenaires influents : Bilan 2014 », Chaire de recherche en gouvernance de sociétés, Québec : Université Laval, 49 pages.
- BERENI, et coll.. (2008). Introduction aux Gender Studies. Manuel des études sur le genre. Bruxelles : Éditions De Boeck Université, 247 pages.
- BIARROTTE, Lucile (2012). « Femmes et ville » à Montréal. Un programme municipal genré et ses conséquences urbaines. Paris : Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Magistère d'urbanisme et d'aménagement, 2^e année, 124 pages.
- BILODEAU, Marlène (2016). « Surprise par l'effet Harley Davidson », Le Quotidien, 29 mars 2016, page 7.
- BOUCHARD, Catherine (2016). « Les motos ont de plus en plus la cote chez les femmes », Le Journal de Québec, 30 mai 2016, page 4.
- BREENGAARD, Michala Hvidt (?). Gender Mainstreaming Transport [En ligne]. <http://www.equalclimate.org/en/transport/gender-mainstreaming-transport/> (consulté le 15 décembre 2014).
- BRIÈRE, Sophie (2015). « Qualité scientifique du projet », Étude sur la progression/rétention des femmes dans les professions masculines, [document de travail], Québec, Université Laval, 19 pages.
- BRIÈRE, S. et M. Tremblay (2015). « L'entrepreneuriat dans différents contextes : quelles sont les enjeux, stratégies et modèles endogènes pour soutenir une diversité d'entrepreneurs au Nord comme au Sud? », Appel à contribution, Revue internationale PME, 6 pages.
- BRITISH TRANSPORT POLICE (2015). Project Guardian. [En ligne]. http://www.btp.police.uk/advice_and_information/how_we_tackle_crime/project_guardian.aspx (consulté le 6 mai 2015).
- BRUNEAU, J.-F. et C. Morency (2016). « Évaluation du potentiel d'application d'une démarche « Code de la rue » pour le Québec et identification des enjeux et stratégies liés à sa mise en œuvre ». Rapport final. Version finale. Présenté au ministère des Transports. École Polytechnique de Montréal.
- BUREAU DE COORDINATION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE (2009). Guide pour la prise en compte des principes de développement durable. Québec, Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. [En ligne]. <http://www.environnement.gouv.qc.ca/developpement/outils/guide-principesdd.pdf> (consulté le 2 février 2015).
- BUREAU DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA (2009). Printemps 2009 – Rapport de la Vérificatrice générale du Canada – Chapitre 1 : L'analyse comparative entre les sexes. [En ligne]. http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_200905_01_f_32514.html (consulté le 5 mai 2015).
- CAFSU (1996). « Projet pilote pour améliorer la sécurité des femmes en ville : Entre deux arrêts », communiqué de presse de la STCUM du 5 juin 1996 et « Un arrêt s'il-vous-plaît ». Pour la sécurité des femmes en ville, communiqué de presse du CAFSU en date du 5 juin 1996.
- CENTRE D'ÉTUDE SUR LA PAUVRETÉ ET L'EXCLUSION (2017). La pauvreté, les inégalités et l'exclusion sociale au Québec : état de situation 2016. Québec, Ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale. [En ligne]. https://www.mess.gouv.qc.ca/publications/pdf/CEPE_Etat_Situation_2016.pdf (consulté le 10 mai 2017).
- CENTRE INTERNATIONAL POUR LA PRÉVENTION DE LA CRIMINALITÉ (2016). Étude sur la sécurité dans les transports publics terrestres 2013-2015. [En ligne]. <http://www.crime-prevention-intl.org/fr/publications/publication/article/rapport-sur-la-securite-dans-les-transport-collectifs-terrestres-2013-2015.html> (consulté le 28 septembre 2016).
- CLICHE, Jean-François (2016). « Alcool au volant : Des pubs qui ratent la cible », Le Soleil, 12 mai 2016, page 10.

- COMITÉ D'EXPERTS SUR LE REVENU MINIMUM GARANTI (2017). Le revenu minimum garanti : une utopie? Une inspiration pour le Québec. Rapport final du Comité d'experts sur le revenu minimum garanti. Volume 1 – Les principes, le diagnostic et les recommandations. Québec : 220 pages.
- COMITÉ MINISTÉRIEL DE LA CONDITION FÉMININE (2005). Outil d'analyse différenciée selon les sexes dans le domaine des transports, Québec : Ministère des Transports, 9 pages.
- COMMISSION DES DROITS DE LA PERSONNE ET DES DROITS DE LA JEUNESSE (1997). Transport en commun – service de descente entre deux arrêts visant en exclusivité les femmes : discrimination fondée sur le sexe?, 4 pages.
- COMMISSION DES DROITS DE LA PERSONNE ET DES DROITS DE LA JEUNESSE (2015). L'accès à l'égalité en emploi. Rapport sectoriel sur les sociétés de transport. [En ligne]. http://www.cdpcj.qc.ca/Publications/Rapport_sectoriel_PAE_societes_transport.pdf (consulté le 31 mars 2016).
- CONDITION FÉMININE CANADA (2012). Introduction à l'analyse comparative entre les sexes plus. [En ligne]. http://www.swc-cfc.gc.ca/gba-acsc/course-cours/fra/mod00/mod00_01_01.php (consulté le 29 octobre 2014).
- CONSEIL DES MONTRÉALAISES (2007). Vaincre les obstacles à la mobilité des femmes. [En ligne]. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS_MONTREALAISES_FR/MEDIA/DOCUMENTS/CM_plan_transport.pdf (consulté le 15 décembre 2014).
- CONSEIL DES MONTRÉALAISES (2009). Pour qu'elles embarquent! [En ligne]. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS_MONTREALAISES_FR/MEDIA/DOCUMENTS/Pour_quelles_embarquent.pdf (consulté le 15 décembre 2014).
- CONSEIL DU STATUT DE LA FEMME (2012). Avis Les femmes et le Plan Nord : pour un développement nordique égalitaire. Gouvernement du Québec : Conseil du statut de la femme, 73 pages.
- CONSEIL DU STATUT DE LA FEMME (2016). Portrait statistique Égalité Femmes-Hommes : Ensemble du Québec. [En ligne]. https://www.csf.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/portrait_national_egalite_2016.pdf (consulté le 5 mai 2016).
- CONSEIL DU STATUT DE LA FEMME (2017). Portrait des Québécoises en 8 temps. Édition 2017 [En ligne]. https://www.csf.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/portrait_des_quebecoises_en_8_temps_web_2017.pdf (consulté le 16 juin 2017).
- CRA-COGEM (2007). Rapport d'analyse au Comité consultatif portant sur des groupes de discussion sur les impacts des hausses tarifaires sur la situation des personnes à faible revenu, Québec, 31 pages.
- DAUNE-RICHARD, Anne-Marie et Anne-Marie DEVREUX, (1992). « Rapports sociaux de sexe et conceptualisation sociologique », Recherches féministes, Volume 5, n°. 2, 1992 : pages 7-30. [En ligne]. <http://www.erudit.org/revue/rf/1992/v5/n2/057697ar.pdf> (consulté le 12 décembre 2014).
- DEGRAEVE, Béatrice, Marie-Axelle GRANIÉ et Karyn PRAVOSSOUDOVITCH (2014). « Men and women drivers: A study of social representations through prototypical and correspondence analysis », Bridging the Gap: The 5th International Conference on Women's Issues in Transportation. Paris : 14-16 avril 2014, pages 141-150. [En ligne]. http://wiit-paris2014.sciencesconf.org/conference/wiit-paris2014/pages/Big_pdf_papiers_Wiit.pdf (consulté le 17 décembre 2014).
- DESAUTELS, Marie-Soleil (2016). « Qui sont les délinquants de la route? », La Presse Plus, 28 mars 2016, page A2.
- DESLAURIERS, Mélanie (2017). Les personnes avec incapacité au Québec – Volume 6 : Déplacements et transport, Drummondville, Direction de l'évaluation et du soutien à la mise en œuvre de la Loi, Office des personnes handicapées du Québec, 31 pages. [En ligne]. https://m.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/centre_documentaire/Enquetes/Internes/Portrait_incapacite_Qc_ECI2012_V06.pdf (consulté le 28 novembre 2017).

- DIDIÉ, Lucie (2014). Étude auprès des femmes sur l'état de situation du transport collectif et adapté dans la région de Lanaudière 2014. Table de concertation des groupes de femmes de Lanaudière, 32 pages.
- DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE L'AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL (DSP) (2006). Le transport urbain, une question de santé, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, Montréal, 132 pages.
- DUCHÈNE, Chantale (2011). Gender and Transport. International Transport Forum: Discussion Paper 2011 : 11. [En ligne]. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/dp20111.pdf> (consulté le 5 janvier 2015).
- EMOND, C. R., Wei TANG et S. L. HANDY (2009). « Explaining Gender Difference in Bicycling Behavior », Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, n° 2125, Transportation Research Board of the National Academies, Washington, D.C., pages 16-25. [En ligne]. <http://trjournalonline.trb.org/doi/pdf/10.3141/2125-03> (consulté le 15 mai 2015).
- EUROPEAN UNION (2014). She Moves / Women's Issues in Transportation. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Union, 28 pages.
- FAITH-ELL, Charlotta et Lena LEVIN (2014). « Methods and tools for gender mainstreaming in Swedish transportplanning », Bridging the Gap: The 5th International Conference on Women's Issues in Transportation. Paris : 14-16 avril 2014, pages 215-223. [En ligne]. http://wiit-paris2014.sciencesconf.org/conference/wiit-paris2014/pages/Big_pdf_papiers_Wiit.pdf (consulté le 17 décembre 2014).
- FEC-CFQ (2016). Le genre comme identité. Formation sur les rapports sociaux de sexe du comité de la condition des femmes. [En ligne]. <http://www.fec.lacsq.org/fileadmin/FEC/documents/Fichiers-importes/documents/2016-2017/Formation-sur-les-rapports-sociaux-de-sexe.pdf> (consulté le 15 septembre 2017).
- FERRARIS, Florence Sara G. (2017). « Les banlieues peinent à s'adapter à la mobilité des aînés », Le Devoir, 13 mars 2017. [En ligne]. <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/493811/aines-et-mobilite-l-age-d-or-des-banlieues> (consulté le 15 septembre 2017).
- FERRARIS, Florence Sara G. (2015). « Des taxis et des femmes », Le Devoir, 17 août 2015, page B5.
- FERRARIS, Florence Sara G. (2016). « Transport collectif : les enfants pauvres de la mobilité », Le Devoir, 12 décembre 2016. [En ligne]. <http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/486928/les-enfants-pauvres-de-la-mobilite>
- GAUTHIER, M. et S.LANCTÔT (2010). Guide pratique pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de développement à l'intention des autorités organisatrices de transport. Québec : Ministère des Transports du Québec, 91 pages.
- GERVAIS, L., L. KURTZMAN et C. THIBAUT (2007). L'analyse différenciée selon les sexes (ADS) : où en sommes-nous dix ans après? Rapport : journée de réflexion organisée par Relais-femmes et l'Institut de recherches et d'études féministes de l'UQAM tenue à l'UQAM le 26 octobre 2006. Montréal : Relais-femmes; Alliance de recherche IREF/Relais-femmes, 53 pages.
- GRANIÉ, M.-A. (2010). « Socialisation au risque et construction sociale des comportements de l'enfant piéton : éléments de réflexion pour l'éducation routière », L'enfant de la ville : Revue Enfances, Familles, Générations. n°. 12, printemps, 2010, pages 88-110. [En ligne]. <https://www.erudit.org/fr/revues/efg/2010-n12-efg3899/044394ar/> (consulté le 7 décembre 2017).
- GRAVEL, Marie-Andrée (2014). « Regard sur la mobilité de la population québécoise ». Données sociodémographiques en bref, volume 18, n° 3, pages 23 à 30. <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/conditions-vie-societe/bulletins/sociodemo-vol18-no3.pdf#page=23> (consulté le 4 juin 2015).
- GUIGOU, Brigitte (2014). « Mobilités et action publique dans les quartiers : des politiques à renforcer », Transports. n° 488, novembre et décembre 2014, pages 35-40.
- HARRISON-JULIEN, P. (2015). « Une étude identifie quatre types de cyclistes montréalais », Radio-Canada. [En ligne]. <http://ici.radio-canada.ca/nouvelle/726875/velo-mcgill-etude-portrait-des-cyclistes-montrealais> (consulté le 20 novembre 2017).

- HAUT CONSEIL À L'ÉGALITÉ ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES (2015). Avis sur le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun. République française, Avis n° 2015-04-16-VIO-16. [En ligne]. http://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/IMG/pdf/hcefh_avis_harcelement_transports-20150410.pdf (consulté le 23 avril 2015).
- HUREZ, Christophe et Cyprien RICHER (2014). « Does the City's Pulse Beat at the Same Rate for Men and Women? A gender time-geography », Bridging the Gap: The 5th International Conference on Women's Issues in Transportation. Paris : 14-16 avril 2014, pages 59-69. [En ligne]. http://wiit-paris2014.sciencesconf.org/conference/wiit-paris2014/pages/Big_pdf_papiers_Wiit.pdf (consulté le 17 décembre 2014).
- INNOVATION MARITIME (2010). Transport collectif par genre. Conférence régionale des élus du Bas-Saint-Laurent, 14 pages. [En ligne]. <http://www.crebsl.org/documentation/documents-par-dossier#cat-transport-collectif> (consulté le 26 juin 2015).
- INSTITUT CANADIEN DE RECHERCHE SUR LES FEMMES (2006). Les cadres d'analyse féministe intersectionnelle : une vision émergente. Ottawa : CRIAW-ICREF, 19 pages.
- INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE (2016). Les travailleurs pauvres dans la RMR de Montréal. Profil statistique et distribution spatiale. [En ligne]. <http://espace.inrs.ca/4834/1/leloup-centraidecomplet-2016.pdf> (consulté le 29 novembre 2016).
- INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2013). Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011. Méthodologie et description de la population visée. Volume 1. [En ligne]. <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/sante/services/incapacites/limitations-maladies-chroniques-metho.pdf> (consulté le 28 mai 2015).
- INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2015). Enquête québécoise sur les limitations d'activités, les maladies chroniques et le vieillissement 2010-2011, compilations spéciales, juin 2015.
- INSTITUT QUÉBÉCOIS D'ÉTHIQUE APPLIQUÉE (2005). Pour distinguer l'équité de l'égalité. [En ligne]. <http://gaspp.qc.ca/wp-content/uploads/2015/03/equit.pdf> (consulté le 5 novembre 2015).
- JAROUCHE, F. et B. ST-PIERRE (2018a). Analyse de mobilité urbaine différenciée selon les sexes – Région de Montréal. Direction de la modélisation des systèmes de transport, Ministère des Transports, 11 pages.
- JAROUCHE, F. et B. ST-PIERRE (2018b). Analyse de mobilité urbaine différenciée selon les sexes – Région de l'Outaouais. Direction de la modélisation des systèmes de transport, Ministère des Transports, 10 pages.
- JAROUCHE, F. et B. ST-PIERRE (2018c). Analyse de mobilité urbaine différenciée selon les sexes – Région de Québec. Direction de la modélisation des systèmes de transport, Ministère des Transports, 11 pages.
- JAROUCHE, F. et B. ST-PIERRE (2018d). Analyse de mobilité urbaine différenciée selon les sexes – Région de Sherbrooke. Direction de la modélisation des systèmes de transport, Ministère des Transports, 11 pages.
- JAROUCHE, F. et B. ST-PIERRE (2018e). Analyse de mobilité urbaine différenciée selon les sexes – Région de Trois-Rivières. Direction de la modélisation des systèmes de transport, Ministère des Transports, 11 pages.
- LABRECQUE, Monique (2004). Évaluation des effets de la mise en application d'un système de transport collectif en milieu rural sur la santé des usagers des MRC de Papineau de la Vallée-de-la-Gatineau et du Pontiac. Université du Québec en Outaouais, Bureau de liaison université-milieu, 102 pages.
- LAFORCE, G. et R. B. YOUAN (2016). Progression des femmes en sciences au Québec, 2004-2011. Gouvernement du Québec, Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation. Direction du développement de la relève, 69 pages.
- LAMBRICK, Melanie et Liliana RAINERO (2013). Villes sûres. Fonds de développement des Nations unies pour les femmes. [En ligne]. <http://www.endvawnow.org/uploads/modules/pdf/1304107072.pdf> (consulté le 7 mai 2015).
- LE BRETON, E. (6-7 octobre 2005). La mobilité, un cadre de socialisation, Communication au forum Mobilités pour l'insertion de Saint-Nazaire, Saint-Nazaire, 9 pages.

- LE BRETON, E. (7 janvier 2006). Mobilité et inégalités sociales, communication lors de la 603^e conférence de l'Université de tous les savoirs, Paris, 12 pages.
- LOPEZ CASTRO, M. A., et coll. (2015). « Évolution de la mobilité des membres de familles monoparentales dans la région métropolitaine de Québec de 1996 à 2006 : comparaison entre les ménages matricentriques et patricentriques », Cahiers de géographie du Québec. Volume 59, n° 167, pages 209-249.
- LOUKAITOU-SIDERIS, A., et coll. (2009). How to Ease Women's Fear of Transportation Environments: Case Studies and Best Practices. Mineta Transportation Institute, College of Business. San José, State University, 82 pages.
- LUSSIER, Judith (2015). « Conduire comme un homme », Métro, 20 août 2015, page 10.
- MAÎTRE, É., HUGUENIN-RICHARD, F. et BRENAC, T. (2017) « Sécurité et mobilité des adolescents piétons dans l'espace urbain : l'exemple de la communauté urbaine de Lille », Cybergeog : European Journal of Geography [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 776, mis en ligne le 01 avril 2016, consulté le 23 novembre 2017. [En ligne]. <https://journals.openedition.org/cybergeog/27539>
- MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE (2015). Les violences faites aux femmes dans les transports collectifs terrestres. Synthèse de l'étude exploratoire. Paris : page 11.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS (2017a). Plan stratégique 2017-2020. [En ligne]. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/plan-strategique/Documents/plan-strategique.pdf> (consulté le 30 septembre 2017).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS (2017b). Rapport annuel de gestion 2016-2017. [En ligne]. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/rapport-annuel/Documents/rag-2016-2017.pdf> (consulté le 12 décembre 2017).
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2015a). « Caractérisation des déplacements actifs : Région métropolitaine de Montréal », La mobilité en bref, n° 003, mars 2015, Service de la modélisation des systèmes de transport, 4 pages.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2015 b). « Mobilité des hommes et des femmes : Région métropolitaine de Montréal », La mobilité en bref, n° 004, mars 2015, Service de la modélisation des systèmes de transport, 4 pages.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2015 c). Rapport annuel de gestion 2014-2015. [En ligne]. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/rapport-annuel/Documents/rag-2014-2015.pdf> (consulté le 1^{er} octobre 2015).
- MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (2009). Guide pour la prise en compte des principes de développement durable. [En ligne]. <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/developpement/outils/guide-principesdd.pdf> (consulté le 17 décembre 2014).
- MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (2013). Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013. [En ligne]. http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/developpement/strategie_gouvernementale/strat_gouv.pdf (consulté le 17 décembre 2014).
- MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (2014). Projet de stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020 révisée. [En ligne]. http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/developpement/strategie_gouvernementale/strategie-DD.pdf (consulté le 17 décembre 2014).
- MORENCY, C. (?). Mobilité du 21^e siècle. Portrait général. Présentation PowerPoint. [En ligne]. http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P80/4.5.5_portrait_general_cmorency_final_diffusion.pdf (consulté le 23 novembre 2014).
- MORRIS, Jenny, RODDIS, Stephen et SPIRIDONOS, Fotios (2010). « Women's Changing role: implications for the transport task and for modelling personal travel patterns », Australian Transport Research Forum 2010 Proceedings. Canberra, Australie : 29 Septembre au 1^{er} octobre 2010, 19 pages.

- NATIONS UNIES (1995). Déclaration et Programme d'action de Beijing. Beijing : La quatrième Conférence mondiale sur les femmes, 4 au 15 septembre 1995, 141 pages.
- NATIONS UNIES (2001). Déclaration : Conférence mondiale contre le racisme, la discrimination raciale, la xénophobie et l'intolérance qui y est associée, 31 août au 8 septembre 2001, 67 pages.
- NEGRON-POBLETE, P. et SÉGUIN, A.-M. (2012). Vieillesse et enjeux d'aménagement. Sous la direction de Paula Negron-Poblete et Anne-Marie Séguin. Presses de l'Université du Québec.
- NORMANDIN, Pierre-André (2016). « Les hommes moins enclins à porter le casque », La Presse Plus, 23 mai 2016, page A6.
- OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2013). Consultation sur la Politique québécoise de mobilité durable : Avis de l'Office des personnes handicapées du Québec déposé au ministère des Transports du Québec. [En ligne]. https://www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/centre_documentaire/Memoires_et_avis/Avis_de_lOffice_PQMD_approuve_par_CA_2013-09-26_Acc.pdf (consulté le 2 juin 2015).
- O'LEARY, Siobhan (2008). Rural Women on the Move. [En ligne]. http://www.rwmc.uoguelph.ca/cms/documents/207/NWT-Presentation_2008_March_10_%5BCompatibility_Mode%5D.pdf (consulté le 26 juin 2015).
- ORFEUIL, Jean-Pierre (dir.) (2004). Transports, pauvretés, exclusions, Pouvoir bouger pour s'en sortir. Paris : Édition de l'Aube, 181 pages.
- PARÉ, Marie-Ève (2018). Rapport de stage : L'offre de services en transport dans les communautés autochtones. Québec : École nationale d'administration publique, 57 pages.
- PARTENARIAT FAMILLES EN MOUVANCE (2016). « Regards croisés sur les familles contemporaines : enjeux sociaux et juridiques. » Bulletin de liaison, volume 13, automne 2016.
- PETERS, Deike (2013). Gender and Sustainable Urban Mobility. Thematic study prepared for sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements 2013. [En ligne]. <http://unhabitat.org/wp-content/uploads/2013/06/GRHS.2013.Thematic.Gender.pdf> (consulté le 15 janvier 2015).
- PROTECTEUR DU CITOYEN (2004). L'intervention en équité. [En ligne]. https://protecteurducitoyen.qc.ca/sites/default/files/pdf/equite_0.pdf (consulté le 14 décembre 2014).
- PUCHER, J. et BUEHLER, R. (2012) Promoting Safe Walking and Cycling: Lessons from Europe and North America. Presented in Quebec, August 2012 (cité par Bruneau et Morency – Polytechnique Montréal).
- RAIBAUD, Yves (2015). « La ville durable creuse les inégalités », CNRS Le Journal. [En ligne]. <https://lejournel.cnrs.fr/print/874> (consulté le 6 janvier 2016).
- RIVERSON, et coll. (2006). « An Overview of Women's Transport Issues in Developing Countries. The Challenges in Addressing Gender Dimensions of Transport in Developing Countries: Lessons from World Bank's Project », Transportation Research Board 2006 annual meeting. [En ligne]. <http://siteresources.worldbank.org/INTTSR/Resources/462613-1152683444211/06-0592.pdf> (consulté le 12 mai 2015).
- RIVOAL, Haude (2014). « French Gender Equality Policies and its Reception in a Man's Field: an Example in Road Transport and Logistics », Bridging the Gap: The 5th International Conference on Women's Issues in Transportation. Paris : 14-16 avril 2014, pages 513-524. [En ligne]. http://wiit-paris2014.sciencesconf.org/conference/wiit-paris2014/pages/Big_pdf_papiers_Wiit.pdf (consulté le 17 décembre 2014).
- ROCHETTE, Annie, et coll. (2013). L'intégration du genre dans la lutte aux changements climatiques au Québec. Montréal : Université du Québec à Montréal en partenariat avec le Réseau des femmes en environnement. [En ligne].
- SECRÉTARIAT À LA CONDITION FÉMININE (2017). Stratégie gouvernementale pour l'égalité entre les femmes et les hommes vers 2021. Gouvernement du Québec, 130 pages.
- SECRÉTARIAT À LA CONDITION FÉMININE (2012). Sensibilisation à l'analyse différenciée selon les sexes. [En ligne]. Centre de leadership et de développement des compétences : <https://www.cldc.cspq.gouv.qc.ca/Default.aspx?tabid=127&ProductID=392&List=1&SortField=ProductName,ProductName#simpleContained4> (consulté le 29 octobre 2014).

- SECRÉTARIAT À LA CONDITION FÉMININE (2007). Guide synthèse – L'analyse différenciée selon les sexes dans les pratiques gouvernementales et dans celles des instances locales et régionales. Québec : Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, 24 pages.
- SECRÉTARIAT À LA CONDITION FÉMININE (2005). L'expérimentation de l'analyse différenciée selon les sexes au Québec : ses enseignements et ses retombées. Québec : Ministère de la Famille, des Aînés et de la Condition féminine, 43 pages.
- SHAFFER, Marie-Ève (2016). « Méfaits sexuels dans le métro », Métro, 20 avril 2016, page 1.
- SMEREKA, Myroslaw (2007). L'exclusion sociale reliée au transport des personnes au cœur du développement durable. [En ligne]. http://www.transport2000qc.org/images/stories/pdf/memoire_exclusion_sociale_071122.pdf (consulté le 14 janvier 2015).
- SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2016). Bilan 2015 : accidents, parc automobile et permis de conduire. [En ligne]. <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/dossier-statistique-bilan-2015.pdf> (consulté le 18 décembre 2014).
- SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (2017). Plan de développement de l'accessibilité universelle 2016-2020. [En ligne]. http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/planaccessibilite_2016-2020.pdf (consulté le 12 décembre 2017).
- SOLIDARITÉ RURALE DU QUÉBEC (2002). Le transport en milieu rural : un impératif. Mémoire présenté au Comité sénatorial permanent des transports et des communications le 20 février 2002. [En ligne]. http://www.ruralite.qc.ca/fichiers/dossiers/Memoire_transport.pdf (consulté le 22 décembre 2014).
- SOM (2015). Sondage sur la satisfaction et les préoccupations de la population en transport. Rapport final présenté au ministère des Transports du Québec, 76 pages [document interne].
- SQUIRES, Judith (2008). « Diversity mainstreaming : dépasser les approches technocratiques et d'addition des inégalités », Cahiers du Genre, 2008/1 n° 44, pages 73-94. DOI : 10.3917/cdge.044.0073.
- STARKEY, P. et J. HINE (2014). Poverty and sustainable transport. How transport affected poor people with policy implications for poverty reduction. UN-Habitat, the Overseas Development Institute, 66 pages.
- STATISTIQUE CANADA (2017). Population par année d'âge et par sexe, Québec, Division de la démographie, Estimations de la population. Adapté par l'Institut de la statistique du Québec, compilation : Institut de la statistique du Québec, 28 septembre 2017. [En ligne]. (http://www.bdsq.gouv.qc.ca/pls/ken/Ken213_Afich_Tabl.page_tabl?p_iden_tran=REPERVDKRD257-1436157293038TIR&p_lang=1&P_M_O=ISQ&P_ID_RAPRT=697 (consulté le 29 novembre 2017)).
- TABLE DES GROUPES DE FEMMES DE MONTRÉAL (2009). Le développement local et régional à Montréal. Enjeux pour les femmes. Fiches synthèses sur l'emploi, le transport et le logement. Comité du développement local et régional, 19 pages.
- THE GUARDIANS (2016). « Where is the most cycling friendly city in the world? » [En ligne]. <https://www.theguardian.com/cities/2016/jan/05/where-world-most-cycle-friendly-city-amsterdam-copenhagen> (consulté le 11 décembre 2017).
- THE GUARDIANS (2015). « 'If there aren't as many women cycling as men ... you need better infrastructure' » [En ligne]. <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/09/women-cycling-infrastructure-cyclists-killed-female> (consulté le 11 décembre 2017).
- TILOUS, M. et S. LAHMANI-SAADA (2015). Boîte à outil genre : Transport et mobilité. Paris : Publication Agence française de développement, 89 pages.
- THIBAUT, Éric (2015). « Sortir du métro avec les yeux dans l'eau », Le Journal de Montréal, 28 septembre 2015, page 2.
- TRAVERS, Kathryn (2013). La sécurité des femmes dans les espaces publics : le transport en commun. Présentation au colloque Femmes et villes international, Mont-Tremblant, 7 novembre 2013 [document interne].

- TREMBLAY-BREAULT, Martin, et coll. (2014). « Gender and daily mobility: Did the gender gap change between 1996 and 2006 in the Quebec urban area? », Bridging the Gap: The 5th International Conference on Women's Issues in Transportation. Paris : 14-16 avril 2014, pages 279-291. [En ligne]. http://wiit-paris2014.sciencesconf.org/conference/wiit-paris2014/pages/Big_pdf_papiers_Wiit.pdf (consulté le 17 décembre 2014).
- TROTTIER, Marie-Christine (2016a). « Agressée dans un métro bondé », Le Journal de Montréal, 20 avril 2016, page 13.
- TROTTIER, Marie-Christine (2016b). « Les infractions sexuelles en hausse », Le Journal de Montréal, 20 avril 2016, page 13.
- TURCOTTE, Martin (2012). « Profil des habitudes liées au transport chez les aînés », Tendances sociales canadiennes. Ottawa : Statistiques Canada, n° 11-008 au catalogue. [En ligne]. <http://www.statcan.gc.ca/pub/11-008-x/2012001/article/11619-fra.pdf> (consulté le 26 mai 2015).
- UTENG, T. P. (2012). Gendered Mobilities. [En ligne]. https://books.google.ca/books?id=nWkFCbw40C4C&pg=PA18&lpg=PA18&dq=mobility+law+1999&source=bl&ots=qll2oq_qA9&sig=CYLd7j85yhNo56iX95TbFb0Zr1E&hl=fr&sa=X&ved=0ahUKEwiW1cuIko7UAhVMxYMKHW_KAQ0Q6AEILjAB#v=onepage&q=mobility%20law%201999&f=false (consulté le 26 septembre 2017).
- VANDERSMISSEN, Marie-Hélène (2003). Mobilité comparée des femmes et des hommes dans l'agglomération de Québec : rapport final présenté au ministère des Transports. Sainte-Foy : Université Laval, Dép. de géographie : Centre de recherche en aménagement et développement, 102 pages.
- VANDERSMISSEN, Marie-Hélène (2008). « Modes de transport et territoires pratiqués en solo par les adolescents de la région urbaine de Québec », Revue internationale Enfances, Familles, Générations, n° 8, printemps, 2008. Université de Montréal. [En ligne]. <https://www.erudit.org/fr/revues/efg/2008-n8-efg2296/018491ar/> (consulté le 23 novembre 2017).
- VANDERSMISSEN, Marie-Hélène (2013). Analyse différenciée selon le sexe de l'accidentologie au Québec et de la mobilité à Québec. Centre de recherche en aménagement de l'Université Laval, 242 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL (2015). Accessibilité universelle. Bilan des réalisations de 2015. [En ligne]. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/D_SOCIAL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ACCESSIBILIT%C9%20UNIVERSELLE_BILAN%202015_HR.PDF, (consulté le 2 octobre 2017).
- VILLE DE MONTRÉAL (2002). Pour un aménagement urbain sécuritaire. Guide d'aménagement. [En ligne]. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/femmes_ville_fr/media/documents/Guide_aménagement_environnement_urbain_sécuritaire.pdf (consulté le 4 mars 2016).
- TANZARN, Nite, et coll. (2014). Bridging the Gap: The 5th International Conference on Women's Issues in Transportation. Paris : 14-16 avril 2014, pages 195-214. [En ligne]. http://wiit-paris2014.sciencesconf.org/conference/wiit-paris2014/pages/Big_pdf_papiers_Wiit.pdf (consulté le 17 décembre 2014).
- THIBAUT, Eric (2015). « Crimes sexuels en hausse dans le métro ». Le Journal de Montréal. [En ligne]. <http://www.journaldemontreal.com/2015/09/27/crimes-sexuels-en-hausse-dans-le-metro> (consulté le 28 septembre 2015).
- VÉLO-QUÉBEC (2016). L'état du vélo au Québec en 2015. [En ligne]. http://www.velo.qc.ca/files/file/expertise/VQA_EDV2015_fr_lr.pdf (consulté le 29 juin 2016).

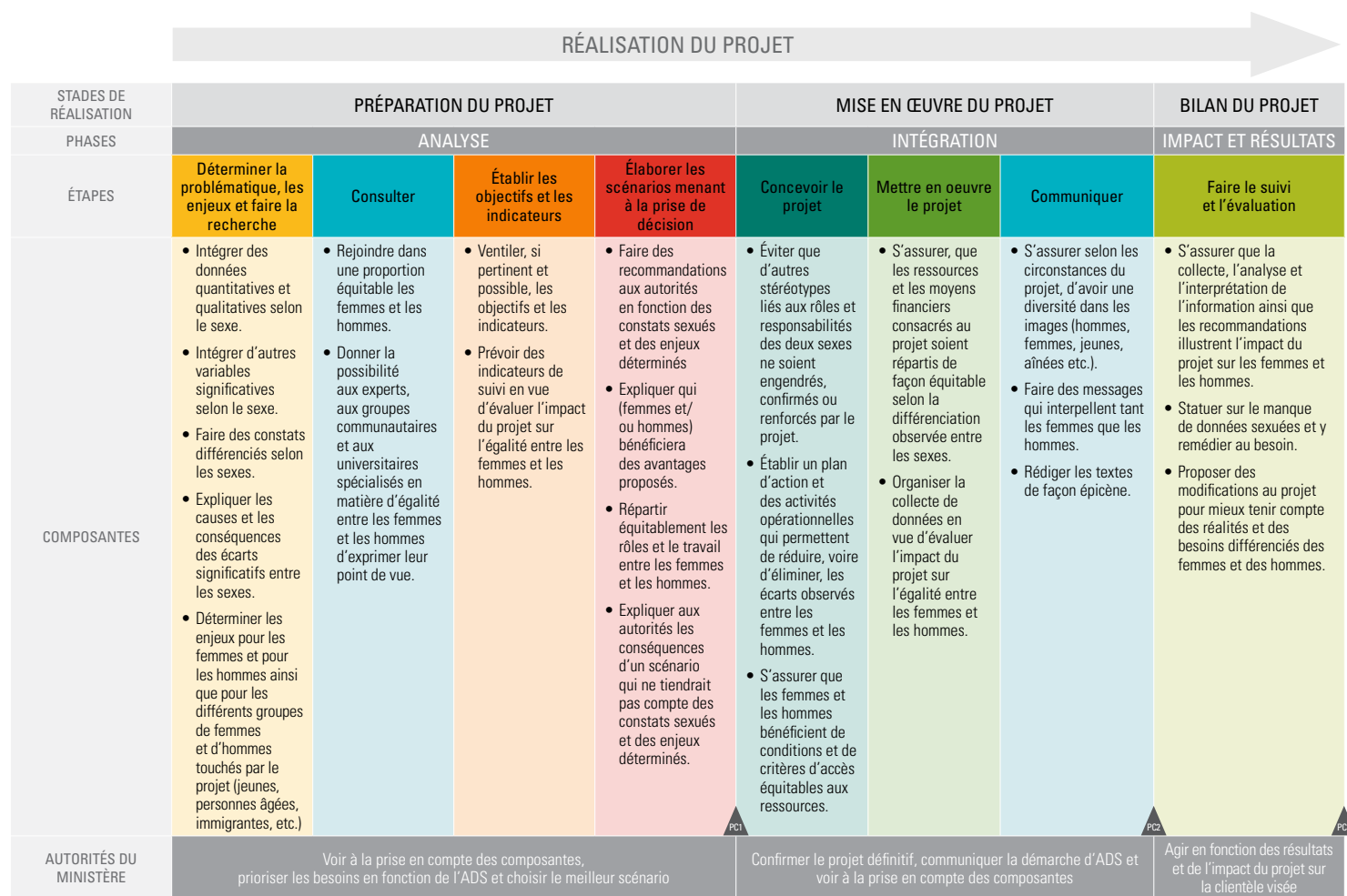
ANNEXE 1 : PROCESSUS D'IMPLANTATION DE L'ADS ET PLUS* DANS UN PROJET**



*Le plus fait référence à l'intersectionnalité.

**Un projet peut être défini par une loi, un règlement, une politique, un programme, une mesure ou un service à l'intention des citoyennes et citoyens ou bien par toute autre décision.

ANNEXE 2 : CHEMINEMENT MINISTÉRIEL D'INTÉGRATION DE L'ADS ET PLUS* À UN PROJET**



 Point de contrôle

*Le plus fait référence à l'intersectionnalité.

**Un projet peut être défini par une loi, un règlement, une politique, un programme, une mesure ou un service à l'intention des citoyennes et citoyens ou bien par toute autre décision.

ANNEXE 3 : AIDE-MÉMOIRE POUR GROUPES DE TRAVAIL OU REMUE-MÉNINGES EN LIEN AVEC LES PROJETS ROUTIERS

Voici des exemples de questions qui peuvent alimenter un atelier de travail ou de réflexion en ce qui a trait aux différentes phases ou étapes d'un projet routier.

Étude des besoins

- L'environnement social et humain du projet routier est-il caractérisé par un groupe cible (ex. : personnes âgées, personnes handicapées, Autochtones, jeunes, personnes à faible revenu, personnes immigrantes) en particulier?
 - › Si oui, possédons-nous des données ventilées selon les sexes de ce groupe cible?
 - › Quels constats se dégagent des données ou des renseignements collectés? Y a-t-il des écarts significatifs entre les femmes et les hommes?
 - › Quel est le contexte socioéconomique générateur de déplacements selon les sexes dans ce groupe cible?
- De quelle façon les conflits entre les différents usagers de la route touchent-ils les femmes et les hommes?
- Les dispositifs fixes ou électroniques ainsi que les principaux outils de gestion de la circulation répondent-ils aux besoins des personnes touchées par le projet? Ces besoins sont-ils différents selon les sexes?
- Que faire pour que les consultations soient représentatives des deux sexes?
- Les plages horaires déterminées pour les consultations permettent-elles de joindre une proportion équitable de femmes et d'hommes?

- À partir de l'analyse des plaintes, peut-on établir un portrait distinct de celles-ci pour les femmes et pour les hommes?

Étude des solutions

- Si des inégalités entre les femmes et les hommes ou entre des groupes cibles sont observées, peut-on améliorer leurs conditions d'utilisation des voies de circulation dans le projet routier? Comment?
- Considérant l'environnement physique de la traverse piétons et le contexte socioéconomique des déplacements des usagers, devrait-on modifier la durée de cette traverse?
- Considérant l'environnement physique des feux de circulation et le contexte socioéconomique des déplacements des usagers, devrions-nous modifier ces feux pour une meilleure desserte des échanges entre les différents usagers de la route?
- L'éclairage est-il suffisant et sécurisant pour les personnes qui sont à pied ou à vélo?
- L'aire de repos ou la halte routière est-elle exempte de tout préjugé sexiste (ex. : disposition de tables à langer dans les toilettes des hommes)?
- Les stationnements des parcs automobiles sont-ils bien éclairés ainsi que les chemins qui s'y rendent?

- Comment consulter équitablement les hommes et les femmes à propos de la conception de nouveaux arrêts, de stations, de terminaux ou encore de véhicules et à propos du développement de nouveaux services de transport?
- Les consultations effectuées nous permettent-elles de dégager un profil différencié selon les sexes quant aux solutions à envisager pour le projet routier ou aux priorités à traiter?
- Des groupes locaux peuvent-ils nous informer sur les caractéristiques des déplacements socioéconomiques des parties prenantes, et ce, de façon à considérer les différences sexuées?

Conception

- Les scénarios proposés répondent-ils aux besoins et aux réalités différenciés entre les femmes et les hommes qui ont été déterminés dans l'étude d'opportunité?
- Les recommandations faites aux personnes qui doivent décider du projet définitif décrivent-elles une situation basée sur les résultats de l'analyse de données sexuées effectuée dans l'étude d'opportunité?
- Quelles seraient les conséquences de ne pas tenir compte des réalités et des besoins différenciés entre les femmes et les hommes? Ces conséquences sont-elles expliquées dans les scénarios recommandés aux autorités?
- Comment les rôles et le travail sont-ils répartis entre les sexes?

Évaluation

- Quelles modifications au projet pourrait-on proposer pour mieux tenir compte des réalités et des besoins différenciés entre les femmes et les hommes?
- Selon les données collectées, quels ont été les effets de l'intervention chez les femmes et chez les hommes?

ANNEXE 4 : AIDE-MÉMOIRE POUR GROUPES DE TRAVAIL OU REMUE-MÉNINGES SELON LA FONCTION OCCUPÉE PAR LE PERSONNEL

Voici des exemples de questions qui peuvent alimenter un atelier de travail ou de réflexion, et ce, en fonction des différentes fonctions occupées par le personnel dans une organisation.

- La majorité de ces questions sont tirées de la formation en analyse comparative entre les sexes plus de Condition féminine Canada (2012).
- Certaines questions se répètent selon la fonction puisque celles-ci s'appliquent à plusieurs d'entre elles.

Élaboration de politiques

- Qu'est-ce qui a soulevé la problématique dont il est question dans la politique? Est-ce que cette problématique est particulièrement importante pour certains groupes de personnes dans la population (ex. : Autochtones, personnes âgées, jeunes, personnes handicapées, personnes immigrantes, etc.)? Qui a soulevé la problématique? Est-ce qu'un groupe se fait plus entendre que les autres?
- Avant de définir la problématique, a-t-on pris en considération le vécu de plusieurs groupes de personnes dans la population et des différences entre les femmes et les hommes au sein de ces groupes?
- Certains groupes de femmes et d'hommes pourraient-ils avoir un vécu différent par rapport à la question?
- Y a-t-il lieu d'élaborer des objectifs pour répondre aux besoins des groupes qui, d'après les constats soulevés, risquent d'être touchés différemment par la problématique?

- Quelles options permettront d'avoir les effets les plus avantageux sur les divers groupes de la population féminine et masculine?
- « Si les ressources sont limitées, est-ce que l'option préférée avantagera les populations de femmes ou d'hommes qui sont actuellement les plus désavantagées » (CFC, 2012)?

Conception et prestation de programmes

- Quelle est la clientèle cible? Existe-t-il des différences entre les femmes et les hommes dans la population correspondante?
- Existe-t-il des caractéristiques propres à ces groupes de personnes (ex. : la situation géographique, la situation socio-économique, la culture, etc.)?
- « Si le programme vise à répondre aux besoins de populations de femmes et d'hommes d'horizons divers, y aurait-il lieu d'y intégrer différents volets ciblant précisément ces groupes » (CFC, 2012)?
- A-t-on consulté ces groupes de femmes et d'hommes et les associations qui les représentent? Lesquels?
- Les systèmes retenus pour collecter des données avant et pendant la mise en œuvre permettront-ils de ventiler les données recueillies selon le sexe et d'autres facteurs représentant la diversité?
- Fera-t-on le suivi de ces données ventilées selon le sexe et selon les différents facteurs représentant la diversité pour déterminer si le programme a eu des effets involontaires qu'il faudrait pallier?

Prestation de services et opérations

- Quelle est la clientèle cible? Existe-t-il des différences entre les femmes et les hommes dans la population correspondante?
- Existe-t-il des caractéristiques propres à ces groupes de personnes (ex. : la situation géographique, la situation socio-économique, la culture, etc.)?
- « Les personnes qui offrent directement les services au public sont-elles représentatives de la population et de sa diversité? Cela pourrait-il avoir un effet sur la façon dont le public perçoit un service ou sur la capacité du programme ou du service de répondre à une diversité de besoins » (CFC, 2012)?
- Les femmes et les hommes ainsi que les groupes d'horizons divers ont-ils un accès équitable au programme ou au service? Cela est-il mesuré et analysé?
- A-t-on pris en considération les points de vue différenciés selon les sexes et les points de vue de groupes diversifiés avant d'élaborer un plan opérationnel ou un modèle de prestation de services?

Communications

- Quelle est la clientèle cible? Existe-t-il des différences entre les femmes et les hommes dans la population correspondante?
- Existe-t-il des caractéristiques propres à ces groupes de personnes (ex. : la situation géographique, la situation socio-économique, la culture, etc.)?
- « Les populations de femmes et d'hommes d'horizons divers s'intéressent-elles aux mêmes éléments du message?
- Des femmes et des hommes d'horizons divers peuvent-ils comprendre les messages sans difficulté?
- La langue, les symboles et les exemples utilisés dans les communications sont-ils accessibles et adaptés aux populations de femmes et d'hommes d'horizons divers?
- Comment les messages seront-ils transmis? Les différentes populations qui composent la clientèle cible accèdent-elles à l'information de la même manière?
- « Quels seront les modes de communication les plus efficaces pour transmettre les messages aux populations d'hommes et de femmes d'horizons divers qui composent la clientèle cible » (CFC, 2012)?

Services juridiques

- L'enjeu juridique pourrait-il toucher des groupes de femmes et d'hommes d'horizons divers de différentes façons? Comment? Et quel serait son effet?
- Est-ce que les femmes et les hommes sont particulièrement avantagés ou désavantagés par la solution juridique? Qu'en est-il des groupes de population diversifiés?
- « Faut-il tenir compte d'obligations légales précises envers une population particulière (ex. : les Autochtones) ou une partie précise?
- L'initiative peut-elle donner lieu à des revendications en vertu de la Charte canadienne des droits et libertés ou d'autres textes relatifs aux droits de la personne?
- Quels types de risques juridiques comporte-t-elle? Y a-t-il risque de créer ou de remettre en question un précédent?
- « Cette initiative risque-t-elle d'accroître ou permettrait-elle de réparer des injustices historiques » (CFC, 2012)?

Évaluation de programmes

- « A-t-on utilisé des données ventilées selon le sexe au moment de l'évaluation?
- A-t-on établi des indicateurs en amont pour mesurer les effets de l'initiative? Les indicateurs actuels permettent-ils d'évaluer les répercussions sur des populations de femmes et d'hommes d'horizons divers?
- Sinon, quelles méthodes de collecte des données permettraient de mesurer les résultats pour des populations de femmes et d'hommes d'horizons divers?
- Y a-t-il des lacunes dans les données qualitatives et quantitatives qui empêchent de mesurer les résultats de façon efficace? Comment pourrait-on combler ces lacunes?
- Existe-t-il des différences dans la façon dont les hommes et les femmes ou des populations d'horizons divers utilisent le programme ou le service? Y a-t-il des lacunes qui risquent de créer des obstacles imprévus pour des populations particulières? Comment pourrait-on combler ces lacunes » (CFC, 2012)?

