



PRATIQUES ET INSPIRATION POUR SOUTENIR LE TRANSPORT DURABLE ÉQUITABLE

Études de cas de villes canadiennes

INTERACT
INTERVENTIONS URBAINES, ÉQUITÉ,
RECHERCHE-ACTION, COMMUNAUTÉS ET SANTÉ

REMERCIEMENTS

Ce rapport a été préparé par des personnes qui vivent, travaillent et se divertissent sur les terres traditionnelles des peuples autochtones de l'île de la Tortue. Nous sommes reconnaissantes aux gardiennes et gardiens de ces terres pour l'accès à celles-ci et nous nous engageons à rendre hommage à leur histoire, leur culture et leur sagesse dans notre travail visant à bâtir des communautés plus saines et plus équitables.

Nous tenons à remercier les praticiennes et praticiens du transport et d'équité à qui nous avons parlé au cours de ce projet, en particulier au personnel de nos trois villes d'étude de cas : Mike Anderson, Tom Crowley, Dr. Shewkar Ibrahim, Emmett Proulx, Inge Roosendaal et plusieurs autres à New Westminster, Edmonton et Ottawa. Leurs expériences et perspectives sont au cœur de ce rapport.

Merci à l'Association canadienne des professionnels de la sécurité routière (ACPSE) et aux personnes représentantes des villes d'études de cas, Lisa Leblanc, Nathan Smith, Deborah Lightman et Sawsan Al-Refaei, pour leurs contributions à notre atelier organisé dans le cadre de la conférence conjointe ITE Canada - ACPSE 2023 à Winnipeg, intitulé *De la rhétorique à la réalité : Pratiques prometteuses pour promouvoir l'équité en matière de transport dans les villes canadiennes*.

Citation suggérée :

Williams T, Sones M, Poirier Stephens Z, Fischer J, Barr V, Winters M. Pratiques et inspiration pour soutenir le transport durable équitable : Études de cas de villes canadiennes. Équipe Interventions urbaines, équité, recherche-action, communautés et santé. 2023.

Le projet est financé par les Instituts de recherche en santé du Canada et Mitacs.

INTERACT



Mitacs



TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	2	D'autres villes en vedette	40
À propos de notre équipe	4	Explorer l'équité à différentes échelles : Toronto, Ontario.....	40
Résumé	6	Mettre le contexte local au premier plan : Comté de Kings, Nouvelle-Écosse.....	41
Introduction	11	Exploiter les données pour réduire les iniquités : Oakland, Californie.....	41
Contexte.....	11	Cocréer avec la communauté : Seattle, Washington.....	42
Objectifs du projet.....	11	Légiférer en faveur de l'équité : Washington, DC.....	42
Définir l'équité en matière de transport.....	12	Partie 3 – Bilan des pratiques prometteuses	43
Réconciliation et transport	15	Partie 4 – Un regard vers l'avenir	46
But du rapport	17	Conclusion	48
À qui s'adresse ce rapport?.....	17	Annexes	49
De quelle façon le rapport est-il organisé?.....	17	Guide d'entrevue.....	49
Trois façons de lire le rapport.....	17	Liste des municipalités dotées de politiques d'équité.....	51
Méthodologie	18	Glossaire.....	52
Partie 1 – Analyse des politiques d'équité	20	Références.....	55
Partie 2 – Études de cas	24	Déclarations de positionnement.....	57
Étude de cas 1 : New Westminster.....	24		
Étude de cas 2 : Edmonton.....	30		
Étude de cas 3 : Ottawa.....	35		

À PROPOS DE NOTRE ÉQUIPE

Ce rapport résulte d'un effort conjoint de l'équipe Interventions urbaines, équité, recherche-action, communautés et santé (INTERACT) et LevelUp Planning.

INTERACT est une collaboration pancanadienne de scientifiques, d'intervenantes et intervenants qui façonnent la ville, de partenaires communautaires et de membres de la communauté qui s'intéressent à l'aménagement des villes en santé. Créé en 2017, le programme de recherche d'INTERACT répond au besoin urgent pour de meilleures données probantes, générées *par* et *pour* les communautés, qui peuvent guider l'action locale en vue d'aménager des villes plus saines et plus équitables au Canada.

LevelUp Planning est un groupe-conseil multidisciplinaire appartenant à des femmes. Travaillant avec plusieurs municipalités au Canada, l'équipe appuie l'intégration de l'équité dans les démarches urbaines, grâce à l'élaboration de cadres d'équité généraux, à l'utilisation de données spécifiques à l'équité et à des processus d'engagement communautaire axés sur ce principe.

En 2022, INTERACT a lancé le Carrefour des connaissances, un espace consacré à la collaboration entre le milieu de la pratique et de la recherche. Le Carrefour permet aux membres d'échanger sur les réussites et les difficultés liées à la recherche et à l'aménagement de villes en

santé et équitable. L'objectif du Carrefour est de renforcer les liens et l'échange de connaissances au sein du réseau INTERACT, regroupant des partenaires urbains et nationaux, des universitaires et des stagiaires en recherche. Le Carrefour des connaissances a été créé en réponse à ce que nos partenaires ont fait valoir : les occasions sont rares pour les intervenantes et intervenants qui façonnent la ville de découvrir de nouvelles perspectives au-delà de leurs propres juridictions et en dehors de leurs champs de disciplines, de partager leurs réussites et d'en apprendre sur les nouvelles pratiques et recherches.

Au cours de sa première année, le Carrefour des connaissances d'INTERACT s'est associé à LevelUp Planning pour cerner une question difficile, mais importante : ***Comment les villes peuvent-elles concrétiser la vision de l'équité dans le domaine du transport durable, passant ainsi de la simple rhétorique à la réalité?*** Nous avons étudié en profondeur l'état des politiques d'équité dans les villes canadiennes, recherché les juridictions faisant des progrès notables dans leur cheminement vers l'équité en matière de transport durable et interrogé les membres du personnel de première ligne pour examiner ce qui a fonctionné, ce qui a échoué et pour quelles raisons. Ce rapport et les études de cas qu'il contient reflètent ce que nous avons relevé et entendu. Les personnes avec lesquelles nous avons échangé ont partagé des perspectives et des expériences riches, sans

prétendre toutefois détenir toutes les réponses aux questions soulevées. Le travail pour faire avancer l'équité est un défi. Il exige à plusieurs d'entre nous d'adopter de nouvelles perspectives et des comportements différents, et de poser des questions délicates sur les préjugés implicites et les disparités de pouvoir au sein et à l'extérieur de nos institutions. En tant qu'universitaires, nous reconnaissons que notre implication dans ce travail reflète notre posture de personnes privilégiées et que nous détenons qu'une expérience limitée des obstacles à l'utilisation du transport. En gardant ces considérations à l'esprit, nous proposons ce rapport non pas comme un manuel d'instructions, mais plutôt comme une source d'inspiration pour les personnes praticiennes qui réfléchissent à la manière dont elles peuvent appliquer le principe d'équité à leur propre travail. Les futurs travaux devraient viser à comprendre ces pratiques prometteuses du point de vue des membres de la communauté dont la vie est touchée par les actions municipales, en particulier celles et ceux appartenant à des groupes structurellement marginalisés.

Afin d'en savoir plus sur les membres de l'équipe de recherche qui ont contribué à ce rapport, nous vous invitons à consulter [les déclarations de positionnement](#) à la page 57. Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur notre travail, visitez-nous en ligne à [equipeinteract.ca](#) et [levelupplanning.ca](#).

ÉQUIPE DE RECHERCHE

Meghan Winters, PhD

Chercheuse principale
Faculté des sciences de la santé, Simon Fraser University
Chaire de recherche appliquée en santé publique IRSC - ACSP

Tessa Williams, MSc(c), RPP

Analyste en chef + Stagiaire Mitacs
Faculté des sciences de la santé, Simon Fraser University

Meridith Sones, MPH, PhD(c)

Co-chercheuse + Gestionnaire de la mobilisation
des connaissances INTERACT
Faculté des sciences de la santé, Simon Fraser University

Victoria Barr, PhD

Consultante + Partenaire MITACS
LevelUp Planning Collaborative

Zoé Poirier Stephens, MUP

Directrice de la recherche, INTERACT
Centre de recherche en santé publique, Université de Montréal

Jaimy Fischer, PhD

Co-chercheuse
Faculté des sciences de la santé, Simon Fraser University

Daniel Fuller, PhD

Co-chercheur
University of Saskatchewan

Yan Kestens, PhD

Co-chercheur
Centre de recherche en santé publique, Université de Montréal

Kevin Manaugh, PhD

Co-chercheur
Department of Geography and Bieler School of Environment, McGill University

PARTENAIRES

Sarah Webb

Directrice adjointe, Planification et soutien aux projets stratégiques
Ville de Victoria

Mike Van der Laan

Conseiller en aménagement des transports
Ville de Victoria

Sherwood Plant

Ingénieur en transport
Ville de Vancouver

Bartek Komorowski

Conseiller en aménagement - Chef d'équipe
Ville de Montréal

Chris Schulz

Gestionnaire des services d'aménagement de projets
Ville de Saskatoon

Rob Dudiak

Gestionnaire de projet particulier (SRB)
Ville de Saskatoon

Gregory Spencer

Directeur de la recherche
Institut urbain du Canada

RÉSUMÉ

Près d'un million de personnes au Canada sont en situation de précarité liée au transport, c'est-à-dire qu'elles sont confrontées à des difficultés d'accès aux lieux d'emplois, d'éducation, de soins de santé et d'activités sociales en raison d'options de mobilité inadéquates, inabordables ou dangereuses. Ces obstacles affectent leur santé et leur bien-être global et sont souvent le résultat d'aménagements et de pratiques inéquitables qui perdurent.

La principale question à laquelle est confrontée la communauté des transports n'est pas de déterminer si elle doit agir en faveur de l'équité en matière de transport, mais plutôt *comment faire*. LevelUp Planning et INTERACT ont collaboré pour aborder cette question importante et assembler des conseils pratiques et de l'inspiration sur la manière dont l'équité peut être intégrée dans l'aménagement, la mise en œuvre et l'évaluation des interventions de transport durable. Pour atteindre ce but, nous avons trois objectifs :

1. **Examiner l'état des politiques d'équité** dans des villes canadiennes et internationales;
2. **Tirer des leçons** et identifier des stratégies pour mettre en œuvre des politiques et des principes d'équité dans le contexte du transport durable;
3. **Rassembler la communauté des transports**, apprendre de pratiques inspirantes et explorer des idées audacieuses pour faire progresser l'équité en matière de transport durable.


Le rapport fait état de ce que nous avons appris tout au long de ce processus, qui comprenait une production participative, une analyse de politiques, des entretiens avec des informatrices et informateurs clés, y compris des membres du personnel et des personnes consultantes des villes d'étude, ainsi qu'avec d'autres personnes professionnelles des transports lors d'un atelier organisé à la conférence conjointe ITE Canada - ACPSER 2023 ([voir méthodologie](#) à la page 18 pour en savoir plus). Les considérations pour l'élaboration de politiques sur l'équité, les études de cas et les pratiques prometteuses contenues dans le rapport sont conçues pour guider et inspirer la communauté des transports à intégrer les principes d'équité dans leur travail quotidien. Cette communauté comprend notamment les urbanistes, les ingénieures et ingénieurs, les consultantes et consultants, les personnes qui font la promotion de l'équité et de l'inclusion dans les villes ou les décisionnaires travaillant dans divers secteurs.

Définir l'équité en transport

L'équité en matière de transport vise à favoriser la justice au sein des systèmes de transport. Ce principe promet donc la répartition équitable des ressources relatives au transport, une participation inclusive aux processus décisionnels et la reconnaissance des injustices persistantes qui influencent les niveaux de besoin et de pouvoir au sein des systèmes de transport. Au cours de notre examen des politiques municipales en matière d'équité et de notre dialogue avec la communauté des transports au Canada, nous avons relevé de quelle façon l'équité en transport est définie dans les politiques et les pratiques. Nous avons retenu **cinq éléments clés**.

L'équité...


- (1) se distingue de l'égalité;
- (2) concerne les individus;
- (3) est intersectionnelle;
- (4) implique autant les processus que les résultats;
- (5) est liée aux structures de pouvoir.

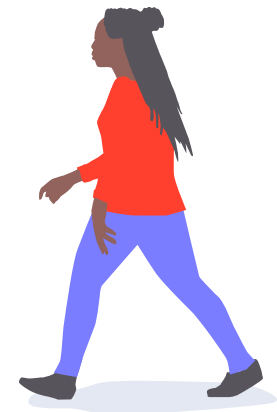
 [Apprenez-en davantage](#) sur les éléments clés de l'équité en matière de transport à la page 12.

Analyse des politiques d'équité

Pour mieux comprendre les tendances et les occasions émergentes dans ce domaine en évolution, nous avons analysé de manière critique les politiques d'équité publiées dans huit villes canadiennes : Victoria, Vancouver, New Westminster, Edmonton, Saskatoon, Ottawa, Montréal et Halifax. Notre analyse a relevé **dix considérations pour l'élaboration de politiques municipales en matière d'équité** :

1. Avoir une vision claire du changement systémique dès le départ
2. Ancrer l'approche dans le contexte local
3. Valoriser des voix diverses
4. Penser le langage de manière critique
5. Appliquer une approche intersectionnelle
6. Remettre en question le statu quo afin d'explorer des pistes d'amélioration
7. Adopter des outils pour évaluer les répercussions sur l'équité
8. Mettre en place des structures de reddition de compte
9. Établir une base de référence et examiner les répercussions
10. Faire preuve d'ouverture face à de nouvelles occasions d'apprentissage

 Le travail en faveur de l'équité peut soutenir, mais non remplacer les efforts de réconciliation. [Pour en savoir plus](#), allez à la page 15.



Bilan des pratiques prometteuses pour intégrer l'équité aux interventions en transport durable.

En nous appuyant sur les leçons tirées de nos études de cas et sur les discussions tenues avec les praticiennes et praticiens du transport, nous avons recensé 15 pratiques prometteuses visant à intégrer l'équité aux interventions en transport durable, de la planification à la mise en œuvre et l'évaluation :

1  Formaliser un engagement à l'échelle de la ville en faveur de l'équité dans les politiques, les plans et les stratégies municipales.	2  Intégrer l'équité dans les politiques et plans liés au transport.	3  Définir clairement ce que signifie l'équité dans le domaine du transport.	4  Exiger une analyse systématique de l'équité pour chaque décision prise au niveau municipal.	5  Exploiter des données variées pour identifier les besoins en matière d'équité.
6  Adopter une approche intersectionnelle.	7  Soutenir le personnel municipal dans les analyses d'équité avec des ressources et des données.	8  Intégrer des spécialistes de l'équité au sein des équipes de travail.	9  Convoquer des comités consultatifs composés de membres qui représentent des communautés structurellement marginalisées.	10  Repenser les approches à la participation publique pour atteindre les groupes sous-engagés.
11  Supprimer les obstacles à la participation communautaire.	12  Prioriser l'allocation des ressources aux quartiers en ayant le plus besoin.	13  Encourager l'apprentissage continu dans toute l'organisation.	14  Apprendre par l'expérimentation.	15  Remettre en question le statu quo afin d'explorer des pistes d'amélioration.

 **POLITIQUES ET STRATÉGIES**

 **ANALYSE ET COMPTE-RENDU**

 **PARTICIPATION ET REPRÉSENTATION**

 **PRIORISATION ET MISE EN ŒUVRE**

 **APPRENTISSAGE ET ÉVALUATION**



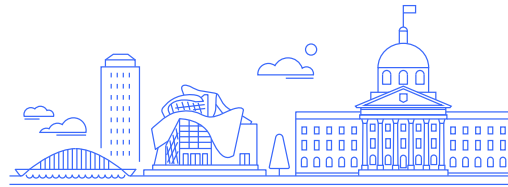
Aperçu de l'étude de cas : **NEW WESTMINSTER**

New Westminster a intégré l'équité dans le domaine des transports en s'attaquant aux obstacles à la participation publique et en cherchant à impliquer davantage les groupes sous-engagés. Le personnel à qui nous avons parlé ont relevé que New Westminster possède une culture qui permet à tous les niveaux de l'organisation d'aborder ouvertement les impacts du travail municipal sur l'équité, bien qu'il subsiste parfois une incertitude quant à la façon de concrétiser les discussions en actions. Alors que la ville poursuit l'objectif d'accroître la part modale des modes de transport durable, le personnel a travaillé avec une personne spécialiste de la participation publique et des consultantes et consultants pour concevoir des activités d'engagement plus inclusives.

« Je pense que nous nous améliorons beaucoup [...] par rapport à l'identification des communautés qui, généralement, ne se manifestent pas, qui ne nous parlent pas, qui n'ont pas le privilège de la connaissance, du temps, de la garde d'enfants pour aller à un événement. C'est nous qui devons faire le premier pas. »

Membre du personnel, New Westminster

 [Apprenez-en davantage](#) à la page 24.



Aperçu de l'étude de cas : **EDMONTON**

Pour Edmonton, un moment charnière a été l'obligation d'effectuer une analyse systématique de l'équité à chaque prise de décision municipale, et ce, en utilisant l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS Plus). Depuis 2019, ce mandat a normalisé les conversations sur l'équité en tant que partie intégrante du travail du personnel municipal. Même si ces personnes ont parfois eu du mal à appliquer l'ACS Plus, la Ville leur a offert des possibilités d'apprentissage pour les soutenir. L'outil ACS Plus ainsi que les occasions de formation ont créé les conditions permettant aux membres du personnel de proposer leurs propres idées en fonction de leurs rôles, du projet et du contexte communautaire, afin d'agir en faveur de l'équité en matière de transport. Edmonton a également utilisé l'analyse de l'équité pour déterminer les besoins dans le cadre de sa stratégie de mobilité sécuritaire en cartographiant l'emplacement des collisions par rapport aux données démographiques du quartier.

« Il y a beaucoup de frustration à essayer de remplir la section ACS Plus ou à comprendre comment elle s'applique ou non aux projets. Mais encore une fois, même si cela a été difficile, je pense que nous nous sommes quand même largement améliorés par rapport au passé. »

Membre du personnel, Edmonton

 [Apprenez-en davantage](#) à la page 30.



Aperçu de l'étude de cas : **OTTAWA**

En 2010, Ottawa s'est distinguée en tant que l'une des premières villes au Canada à instaurer une politique d'équité avec la publication de son Guide de l'Optique d'équité et d'inclusion. Cette politique fournit aux membres du personnel les ressources nécessaires à la remise en question de leurs idées reçues ainsi que de leur position au sein des structures de pouvoir. En outre, elle leur a permis de cerner les iniquités dans le contexte de leur travail et de voir à les atténuer. Plus récemment, la Ville a inscrit l'équité dans son nouveau Plan officiel (PO) et son Plan directeur des transports (PDT). Ces politiques traduisent les concepts d'équité en orientations spécifiques pour l'utilisation du sol et les transports. Un exemple concret est une carte dans le PO et le PDT des « quartiers prioritaires » d'Ottawa, où les personnes qui y résident sont plus susceptibles de se heurter à des obstacles de mobilité.

« La carte des quartiers prioritaires en matière d'équité est une chose sur laquelle les gens peuvent s'appuyer concrètement. Sinon, c'est beaucoup plus difficile. »

Membre du personnel, Ottawa

 [Apprenez-en davantage](#) à la page 35.

Obstacles qui nous ralentissent

La progression de l'équité en matière de transport représente un **cheminement continu**. Il reste encore beaucoup à apprendre, à changer et à faire. Les pratiques prometteuses recensées dans ce rapport mettent en évidence les moyens concrets permettant aux municipalités de mettre davantage l'accent sur l'équité en matière de transport. Cela dit, de plus grands enjeux liés aux iniquités systémiques limitent leurs impacts. Au cours de nos conversations avec les praticiennes et praticiens du transport, nous avons relevé cinq défis majeurs qui entravent les progrès des villes au Canada dans la promotion de l'équité en matière de transport :

1. La profession du transport doit évoluer.
2. Les données incomplètes limitent notre capacité d'agir.
3. Les obstacles à la participation sont structurels.
4. Les objectifs d'équité ne bénéficient pas de ressources adéquates.
5. La dépendance à l'automobile nous ralentit.



INTRODUCTION

Contexte

Près d'un million de personnes au Canada vivent en situation de précarité liée au transport. Celles-ci sont confrontées à des difficultés d'accès aux lieux d'emplois, d'éducation, de soins de santé et d'activités sociales en raison d'options de déplacement inadéquates, inabornables ou dangereuses (1). Ces obstacles affectent, en fin de compte, leur santé, leur bien-être et leur qualité de vie. Des aménagements et pratiques inéquitables qui perdurent ont mené aux injustices dans nos systèmes de transport. En outre, les obstacles au transport sont aggravés par d'autres désavantages sociaux et économiques qui touchent certains groupes plus que d'autres, notamment les personnes racisées, autochtones, à faible revenu et en situation de handicap.

Un consensus croissant émerge parmi les intervenantes et intervenants qui façonnent la ville : la manière dont nous planifions, concevons et fournissons le transport est injuste et doit changer. Parallèlement, les gouvernements investissent de plus en plus dans les infrastructures de transport actif et de transport en commun (2,3). Les investissements en mobilité durable ont le potentiel d'atténuer les difficultés majeures que doivent surmonter les villes telles que la congestion routière, les changements climatiques et le logement inabordable. Ils constituent, en outre, une occasion unique de réduire les iniquités en matière de transport et de mettre en place des infrastructures de transport qui profitent à tous.

Grâce à nos collaborations étroites avec les villes, notre équipe comprend que la grande question ne serait plus de déterminer s'il faut agir en faveur de l'équité en matière de transport durable, mais comment? Les villes du Canada se dotent d'objectifs et de politiques en matière d'équité et les praticiennes et praticiens du transport attendent avec impatience des conseils pour réussir à concrétiser ces engagements sur le terrain.

Objectifs du projet

Notre projet a pour but de rassembler des conseils pratiques et de puiser de l'inspiration sur la manière dont l'équité peut être intégrée dans la planification, la mise en œuvre et l'évaluation des interventions en transport durable. Pour atteindre ce but, nous avons trois objectifs :

1. **Examiner l'état des politiques d'équité** dans des villes canadiennes et internationales;
2. **Tirer des leçons** et identifier des stratégies pour mettre en œuvre des politiques et des principes d'équité dans le contexte du transport durable;
3. **Rassembler la communauté des transports**, apprendre de pratiques inspirantes et explorer des idées audacieuses pour faire progresser l'équité en matière de transport durable.

Ce rapport fait état de ce que nous avons appris et entendu tout au long de notre processus, qui comprend une production participative, des examens des politiques, ainsi que des entretiens et des dialogues approfondis avec des personnes issues du milieu de la pratique. Nos études de cas portent sur les efforts déployés dans trois villes canadiennes – New Westminster, Edmonton et Ottawa – et sur ce que d'autres praticiennes et praticiens du transport peuvent tirer de leur parcours vers l'équité. Les villes que nous mettons en lumière ne représentent qu'un petit nombre de municipalités qui progressent vers l'équité en transport. Bien que des pratiques prometteuses et des sources d'inspiration pour promouvoir l'équité en matière de transport puissent être relevées dans le monde entier, notre projet cible surtout les zones urbaines (plutôt que les villages ou les communautés rurales); en particulier les villes nord-américaines qui en général partagent des héritages du colonialisme similaires ainsi que des modèles de développement urbain et un contexte géographique semblables.

Définir l'équité en matière de transport

L'équité en matière de transport vise à instaurer la justice dans les systèmes de transport afin de satisfaire les besoins fondamentaux de mobilité de tous les membres de la communauté. Bien que les définitions spécifiques de ce concept puissent varier, dans ce rapport, nous utilisons l'expression « équité en matière de transport » pour englober la répartition équitable des ressources de transport entre les communautés et l'espace (c'est-à-dire l'équité distributive, spatiale ou territoriale); la participation inclusive aux processus décisionnels (c'est-à-dire l'équité procédurale); et la reconnaissance des injustices dominantes qui façonnent aujourd'hui différents niveaux de besoins et de pouvoir au sein des systèmes de transport (c'est-à-dire l'équité de

reconnaissance) (voir le glossaire pour plus d'information sur les types d'équité en matière de transport) (4). L'équité en matière de transport recoupe d'autres concepts de justice sociale couramment utilisés dans la recherche et la pratique en matière d'aménagement, comme la précarité liée aux transports, la justice en matière de mobilité, la justice environnementale et la justice pour les personnes en situation de handicap.

L'équité en matière de transport implique de donner la priorité aux services et équipements collectifs qui favorisent les communautés sous-financées et **structurellement marginalisées**. Nous utilisons ce terme tout au long du rapport pour décrire les communautés sociales et spatiales qui ont historiquement vécue la discrimination et qui ont été exclues des structures de pouvoir dominantes, y compris, mais sans s'y limiter : les personnes racisées, les Autochtones, les femmes, les personnes de diverses identités de genre, les personnes s'identifiant à la communauté LGBTQ2S+, les personnes en situation de handicap, les enfants et les jeunes, les personnes âgées, les personnes immigrantes, les personnes à faible revenu et celles en situation de minorité linguistique ou religieuse. Certaines villes utilisent d'autres termes ayant des significations similaires, comme « groupes méritant l'équité ». Nous reconnaissons que le langage relatif à l'équité est imparfait et en constante évolution.

Au cours de notre examen des politiques municipales en matière d'équité et de nos discussions avec des praticiennes et praticiens du transports, nous avons retenu **cinq éléments clés concernant l'équité en matière de transport** applicables à tous les contextes :

1 | L'équité se distingue de l'égalité.

L'égalité signifie que tout le monde est traité de la même manière et bénéficie des mêmes ressources. En revanche, l'équité vise à fournir à chaque personne ce dont elle a besoin en tenant compte des différents obstacles et des conditions liées au transport (voir [figure 1](#) à la page 14). L'objectif de l'équité en matière de transport est d'établir des règles de jeu équitables, permettant à quiconque de bénéficier d'un transport accessible, sécuritaire et efficace.

2 | L'équité concerne les individus.

Dans le secteur des transports, nous mettons souvent l'accent sur les déplacements ou les véhicules. Cela dit, l'établissement du principe d'équité trouve son point de départ dans la prise en compte des besoins non comblés des individus. Les personnes ayant vécu la discrimination et exclues des structures de pouvoir traditionnelles sont plus susceptibles de voir leurs besoins négligés, notamment les personnes racisées, les Autochtones, les femmes, les personnes s'identifiant à la communauté LGBTQ2S+, les personnes en situation de handicap, les jeunes, les personnes âgées, les personnes immigrantes et celles à faible revenu.

3 | L'équité est intersectionnelle.

Les injustices en matière de transport auxquelles les personnes sont confrontées sont le produit de multiples formes d'oppression qui se chevauchent. Ces différentes formes découlent de leur identité sociale comprenant, notamment, la race, la langue, le genre, la richesse et les capacités. Ce concept a été introduit par la Dre Kimberlé Crenshaw sous le nom d'intersectionnalité (5). À l'instar du trafic qui arrive à une intersection depuis différentes directions (6), la discrimination fondée sur différentes identités sociales peut converger pour dresser des obstacles au transport et entraîner des conséquences auxquelles les personnes discriminées sont confrontées.

4 | L'équité implique autant les processus et que les résultats.

Les personnes concernées par les politiques et les projets devraient pouvoir participer de manière significative à leur conception, à leur mise en œuvre et à leur évaluation. Elles devraient également pouvoir partager équitablement les avantages et les charges qui en découlent. Appliquée aux pratiques en transport, l'équité implique donc de collaborer avec des membres de la communauté afin de confirmer ce que les données rapportent et de cibler les besoins et les habitudes de déplacement qui ne sont pas pris en compte par les méthodes traditionnelles de collecte de données (processus). L'équité vise également à réduire les disparités injustes entre les quartiers ou les groupes d'individus en ce qui concerne le nombre de décès et de blessures chez les piétons (résultats).

5 | L'équité est liée aux structures de pouvoir.

L'équité dans les transports implique le démantèlement des structures de pouvoir, telles que le colonialisme et la suprématie blanche, qui sous-tendent chaque forme d'injustice dans nos systèmes de transport. On pense notamment au déficit d'infrastructures sur les territoires habités par les populations exclues des structures de pouvoir et des processus décisionnels relatifs aux interventions en transport. En outre, les infrastructures en transport ne profitent souvent pas à tous de manière équitable; certaines personnes n'ont tout simplement pas les moyens de résider à proximité d'infrastructures sûres et efficaces, et certaines se voient même déplacées par l'arrivée de nouvelles interventions en transport. Il est essentiel d'adopter une approche holistique qui tienne compte de la manière dont les dynamiques de pouvoir façonnent à la fois les processus et les résultats relatifs aux transports afin de concevoir des systèmes plus équitables.

EN SAVOIR PLUS SUR...

Les concepts d'équité : Cycling Equity & Co-Learning Toolkit - Jay Pitter (2023) (Traduction libre en français : Boîte à outils sur l'équité en matière de cyclisme et le co-apprentissage) Cette ressource fournit un aperçu des concepts clés associés à l'équité pour le milieu du transport, englobant tous les modes de déplacement, non seulement le vélo (voir p.19).

Les structures de pouvoir : Divided by Design—Smart Growth America (2023) (Traduction libre en français : Divisé par le design) Cette ressource démontre à quel point certaines pratiques du passé ouvertement racistes sont encore profondément ancrées dans le domaine des transports aujourd'hui. Bien que le contenu soit américain, les appels à l'action sont applicables au contexte canadien.

L'intersectionnalité dans le domaine des transports : Understanding and Responding to the Transit Needs of Women in Canada—Leading Mobility, University of Alberta & Polytechnique Montréal (2022) (Comprendre les besoins des femmes en transport en commun au Canada et y répondre). Cette ressource montre l'influence de l'identité sur le transport en étudiant comment les besoins de déplacement des femmes varient en fonction de facteurs comme l'âge, la race, le revenu et les capacités.

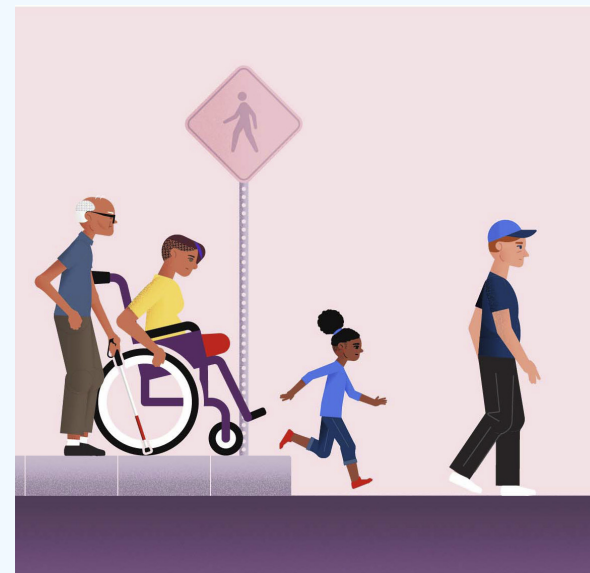
L'équité dans les résultats en matière de transport : A Review on the Implications of COVID-19 for Delivering Equitable Transportation—Mobilizing Justice (2022) (Traduction libre en français : Un examen des implications de la COVID-19 pour la mise en place d'un transport équitable) Cette ressource documente la manière dont les changements dans les politiques, les pratiques et les services de transport pendant la COVID-19 ont eu des répercussions disproportionnées sur les communautés structurellement marginalisées à travers le Canada.

L'équité dans les processus liés au transport : Promising Practices for Meaningful Public Involvement in Transportation Decision-making—US Department of Transportation (2022) (Traduction libre en français : Pratiques prometteuses pour une participation du public à la prise de décision en matière de transport) Cette ressource propose un éventail de techniques d'engagement (p. 33, Annexe-B1) qui tiennent compte des contraintes liées au temps, au budget, à la langue, à la taille du public et à l'objectif à atteindre. Cette ressource porte sur les stratégies à travers lesquelles les praticiennes et praticiens des transports mobilisent l'engagement. Pour des idées sur l'engagement mené par les communautés, consultez la Boîte à outils sur l'équité en matière de cyclisme et le co-apprentissage (Cycling Equity & Co-Learning Toolkit) ci-dessus.

Figure 1

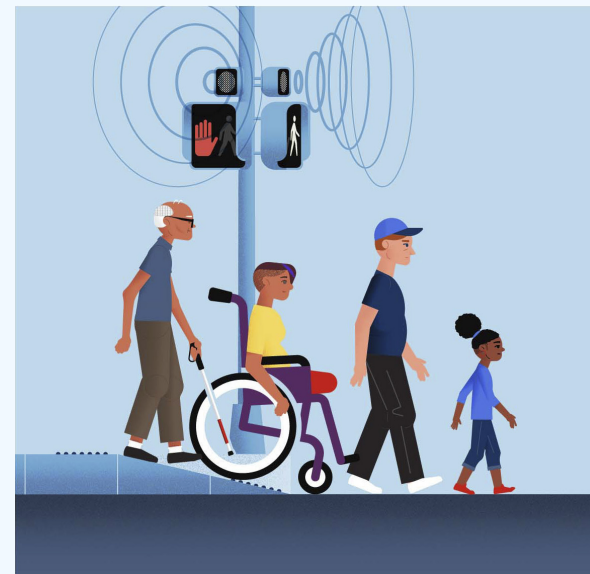
ÉGALITÉ :

Tout le monde obtient la même chose, peu importe si cela est nécessaire ou si cela lui convient.



ÉQUITÉ :

Chaque personne obtient ce dont elle a besoin, en fonction des obstacles, des circonstances et des conditions.



Reproduit avec la permission de la Fondation Robert Wood Johnson, Princeton, N.J

RÉCONCILIATION ET TRANSPORT

Tous les ordres de gouvernement au Canada ont la responsabilité d'agir en faveur de la réconciliation avec les peuples autochtones. Soutenues par la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, qui fournit un cadre pour la réconciliation au Canada, les villes commencent à embrasser l'esprit de réconciliation (7). Les municipalités (et le personnel qui y travaille) entament leur parcours vers la réconciliation en apprenant la vérité sur les politiques génocidaires du Canada visant à coloniser et à assimiler les peuples autochtones et leurs terres. Certaines municipalités vont plus loin en révélant les structures et les mécanismes coloniaux ancrés dans leurs pratiques d'urbanisme de longue date et contemporaines, ce que l'urbaniste autochtone Ginger Gosnell-Myers appelle « l'histoire d'origine » d'une ville (7). Les actions sont guidées par les cadres et les politiques municipales de réconciliation qui répondent aux 94 appels à l'action de la *Commission de vérité et réconciliation* (CVR) et aux 231 appels à la justice décrits par l'Enquête nationale sur les femmes, les filles et les personnes 2ELGBTQQIA+ autochtones disparues et assassinées. Malgré les orientations politiques élaborées aux niveaux national, provincial et local, les progrès en matière de réconciliation en aménagement urbain ont été lents (8).

Les iniquités en matière de transport auxquelles font face les peuples autochtones résultent de politiques d'aménagement historiques et contemporaines adoptées à tous les ordres

de gouvernement. Plusieurs enjeux polarisent spécifiquement les populations autochtones, notamment en raison de facteurs tels que le manque d'options de transport et de faibles niveaux d'investissement dans les infrastructures; une exposition accrue aux risques associés à la circulation et la violence routière; les effets disproportionnés de la crise du logement, ainsi que la discrimination et la violence fondées sur l'identité de la part des forces de l'ordre et de l'industrie. Le système de réserves, marqué par les déplacements forcés, l'appropriation des terres, la pauvreté réglementée et la ségrégation spatiale, aggrave encore ces enjeux. Les personnes travaillant dans le domaine du transport peuvent éprouver de l'incertitude quant à leur rôle dans le processus de réconciliation ou estimer qu'il ne s'agit pas d'une compétence qui leur revient. Cela dit, les rues sont des espaces physiques où les répercussions humaines des politiques coloniales se manifestent. Dans ce contexte, les praticiennes et praticiens en transport sont bien placés pour agir sur les objectifs de réconciliation, mais ont besoin de plus de clarté sur la manière de s'y prendre.

Le travail en faveur de l'équité peut soutenir, mais non remplacer les efforts de réconciliation. L'oppression unique vécue par les peuples autochtones nécessite une approche distincte. Tout au long de l'élaboration de ce projet et de son lancement, nous avons délibéré sur la façon d'aborder la réconciliation de manière authentique. En outre, nous avons pris en

compte plusieurs considérations, en particulier la diversité des communautés autochtones et leurs besoins distincts. Nous avons également reconnu que la réconciliation requiert un engagement relationnel profond. De ce fait, nous sommes parvenus à la conclusion que l'identification de pratiques prometteuses permettant d'améliorer l'équité en matière de transport pour les peuples autochtones nécessite un processus distinct qui dépasse la portée de ce projet. Nous abordons malgré tout le sujet dans notre analyse des politiques et nos études de cas. Dans l'analyse des politiques, nous avons cherché à savoir si les villes intègrent la réconciliation dans leurs engagements en matière d'équité et de quelle manière. Nous avons également demandé aux praticiennes et praticiens du transport travaillant dans les villes sur lesquelles nous nous sommes penchés dans nos études de cas s'il existait des directives claires sur la manière d'aborder la réconciliation et de collaborer avec les peuples autochtones au sein leurs municipalités. Nous les avons également interrogés sur l'existence d'un lien entre l'équité et la réconciliation dans l'aménagement des transports durables ainsi que sur la manière dont cette association a été établie. **Ce que nous retenons : Bien que des orientations politiques municipales et des actions plus larges soient en cours de réalisation, la réconciliation demeure une dimension sous-explorée de l'équité en matière de transports qui nécessite une attention immédiate.**

POUR EN SAVOIR PLUS SUR...

Les droits des Autochtones et les efforts vers la réconciliation au Canada : La Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, les 94 appels à l'action de la Commission de vérité et réconciliation (CVR) et les Appels à la justice des femmes et filles autochtones disparues et assassinées constituent les documents de base du cadre pour la réconciliation au Canada. Ils contiennent des appels implicites et explicites à des actions visant à faire progresser l'équité en matière de transport pour les communautés autochtones.

Les raisons pour lesquelles le transport est essentiel à la réconciliation : Le transport a ouvert la voie à la colonisation; il peut également soutenir la réconciliation. Cette analyse met en lumière certaines des injustices persistantes et graves liées à la mobilité des communautés et des personnes autochtones vivant au Canada, et les situe dans le cadre des droits autochtones.

La réconciliation en aménagement : Politique de l'ICU sur la pratique de l'urbanisme et la réconciliation. Cette politique souligne le rôle unique de la profession d'urbaniste dans le processus de réconciliation et sert d'appel à l'action pour que les urbanistes intègrent la réconciliation à leur pratique.

L'aménagement autochtone : Co-créez les villes que nous méritons grâce au savoir autochtone. Ce chapitre de livre décrit comment les peuples autochtones et leurs savoirs ont été exclus des pratiques d'aménagement de villes coloniales et explique comment les urbanistes autochtones travaillent à réintégrer ces savoirs dans tous les aspects de l'aménagement des villes.

Les villes canadiennes qui soutiennent des efforts vers la réconciliation : Explorez les possibilités de réconciliation pour les gouvernements locaux, la façon dont les villes progressent dans la mise en œuvre des appels à l'action de la CVR et comment des villes comme Vancouver, New Westminster et Edmonton abordent la réconciliation.

BUT DU RAPPORT

À qui s'adresse ce rapport?

Ce rapport vise à guider et inspirer la communauté des transports, y compris les urbanistes, les ingénieures et ingénieurs, les consultantes et les consultants, les personnes qui font la promotion de l'équité ou les décisionnaires des divers secteurs, à intégrer les principes d'équité dans leur travail quotidien. Notre intention est d'offrir aux praticiennes et praticiens de différentes disciplines des concepts et des idées pour faire progresser leurs connaissances et leur pratique, peu importe où ces personnes se trouvent dans leur parcours vers l'équité. Nous reconnaissons que faire progresser l'équité en matière de transport nécessitera des changements systémiques plus vastes que ce que les individus ou même la profession peuvent faire. Ce rapport vise à partager de l'inspiration et les pratiques des villes qui avancent en matière d'équité de transport grâce aux mécanismes qui sont à leur portée.

De quelle façon le rapport est-il organisé?

Ce rapport est le fruit d'un processus d'un an ([détaillé à la page 18](#)) qui visait à examiner l'état des politiques d'équité dans les villes, tirer des leçons et identifier des stratégies d'application des politiques et des principes d'équité dans le contexte du transport durable et à rassembler la communauté des transports afin de tirer des leçons des pratiques inspirantes. Les résultats du projet sont présentés en quatre parties. **La première partie** résume les conclusions de notre analyse des politiques, qui a examiné et détaillé le contenu des politiques municipales en matière d'équité dans une sélection de villes canadiennes, afin d'en dégager les éléments communs. **La deuxième partie** porte sur les leçons tirées du parcours de nos trois villes d'études de cas - New Westminster, Edmonton et Ottawa - qui travaillent activement à la mise en œuvre de politiques et de principes d'équité dans le domaine du transport durable. Nous mettons également brièvement en lumière d'autres municipalités canadiennes et américaines qui se distinguent par leurs efforts pour intégrer l'équité dans le transport durable. **La troisième partie** est un bilan des pratiques prometteuses qui ont émergées du projet, à la fois par l'entremise

de nos études de cas et de discussions avec la communauté du transport durable lors d'un atelier tenu à Winnipeg, dans le cadre de la conférence conjointe ITE Canada - ACPSER 2023. Les pratiques transversales présentées illustrent comment l'équité peut être intégrée à la planification, à la mise en œuvre et à l'évaluation des transports. **La quatrième partie** conclut sur les défis qui subsistent en matière d'équité de transport et la direction que prend ce domaine.

Trois façons de lire le rapport

Résumé (6 minutes) :

Pour une lecture rapide, le [résumé](#) fournit un aperçu des conclusions du rapport.

Survol (20 minutes) :

Pour des enseignements pratiques et exemples du terrain, lisez le [résumé](#) et le [bilan des pratiques prometteuses](#) à la partie 3.

Analyse approfondie (2 heures) :

Pour une vue d'ensemble, lisez le rapport en entier, y compris la méthodologie, l'analyse des politiques, et nos études de cas. Utilisez le [bilan des pratiques prometteuses](#) de la partie 3 pour réfléchir à la manière dont elles peuvent vous servir dans votre travail.

MÉTHODOLOGIE

1

Appel à études de cas août 2022

Nous avons dressé une liste des villes canadiennes et internationales qui placent l'équité au premier plan des politiques et des pratiques en effectuant des recherches sur les sites Web des gouvernements locaux pour répertorier les politiques d'équité accessibles au public, en recueillant les recommandations de notre réseau par courriel et les médias sociaux, et en examinant les résultats d'une analyse de l'équité existante (9). Nous avons analysé les politiques qui étaient disponibles en français ou en anglais en raison des limites linguistiques au sein de l'équipe. Cette combinaison d'échantillonnage boule de neige et de production participative nous a permis d'établir une première liste de 22 municipalités dotées de politiques d'équité (voir l'annexe page 51). Cette liste de villes candidates était notre point de départ pour la sélection des études de cas.

2

Analyse des politiques septembre 2022

Pour raffiner la liste des villes potentielles pour les études de cas, nous avons retenu les municipalités qui a) disposent d'une politique dédiée à l'équité; b) abordent l'équité de manière holistique (c'est-à-dire que la politique ne se limite pas aux affaires internes du gouvernement ou à une seule population prioritaire); c) appliquent activement les politiques et les principes d'équité dans un contexte de transport durable; et d) représentent collectivement une diversité de régions géographiques au Canada et de tailles de population (au-delà d'un seuil urbain minimum de 50 000 habitants). Nous avons inclus les villes d'étude INTERACT pour aider nos partenaires à se situer par rapport aux autres villes du Canada.

Selon ces critères, nous avons examiné les politiques d'équité de huit villes : Victoria, Vancouver, New Westminster, Edmonton, Saskatoon, Ottawa, Montréal et Halifax. Nous avons mené une analyse documentaire dans laquelle nous cherchions : les définitions de l'équité, la justification du plan, le langage utilisé pour définir les notions de pouvoir et des iniquités, l'information sur le contexte local, la description du processus derrière la politique, la prise en compte de l'intersectionnalité et de la réconciliation et la présence d'outils ou d'indicateurs pour faciliter la mise en œuvre de la politique.

3

Rapport octobre 2022

Nous avons publié les premiers résultats de notre analyse des politiques municipales d'équité dans Plan Canada, une publication trimestrielle destinée aux professionnelles et professionnels en urbanisme (10). L'article explore six conclusions pour la pratique et met en évidence des exemples tirés des politiques. En outre, nous avons préparé un rapport détaillé sur les résultats de notre analyse des politiques pour le Carrefour des connaissances d'INTERACT, un groupe de praticiennes et de praticiens du transport des villes partenaires d'INTERACT, d'universitaires et de stagiaires en recherche, ainsi que de notre courtier national des connaissances, l'Institut urbain du Canada. Les membres du Carrefour des connaissances nous ont conseillés tout au long du projet, y compris dans le processus de sélection des études de cas.

4

Sélection d'études de cas novembre 2022

Nous avons procédé à un examen rapide des plans de transport qui ont été élaborés à la suite d'une politique d'équité dans les huit villes potentielles afin de déterminer s'ils contenaient des actions axées sur l'équité. Cela a permis d'identifier des villes d'étude de cas qui se distinguent par leur approche quant à l'application des politiques et des principes d'équité dans le contexte du transport durable.

Nous avons convoqué le Carrefour des connaissances d'INTERACT pour discuter des résultats de l'analyse politique et de l'examen rapide, sélectionner des études de cas et affiner notre stratégie de recherche (c'est-à-dire identifier les rôles et les équipes pertinentes à contacter en tant qu'informatrices et informateurs clés). Le Carrefour des connaissances et l'équipe de recherche ont sélectionné les villes suivantes pour les études de cas : New Westminster, Edmonton et Ottawa. Nous avons également identifié d'autres villes aux États-Unis et au Canada qui se distinguent par leur approche innovante en matière d'équité dans les transports, mais qui ne correspondent pas aux critères des études de cas.

5

Entretiens

janvier-mars 2023

Nous avons préparé un guide d'entretien semi-structuré ([voir l'Annexe à la page 49](#)) pour orienter les discussions avec les informatrices et informateurs clés sur l'évolution de l'approche politique de chaque ville en matière d'équité et sur les pratiques prometteuses pour l'application de l'équité aux transports. Les entretiens ont permis d'examiner les obstacles et les éléments facilitateurs de chaque ville, d'explorer les outils et les stratégies spécifiques en action et d'identifier les approches visant à mesurer les progrès et l'impact sur l'équité. Nous avons contacté des personnes impliquées dans le développement de plans de transport pertinents à New Westminster, Edmonton et Ottawa et leur avons demandé de nous mettre en contact avec d'autres personnes. Nous avons parlé à plus de 15 praticiennes et praticiens du transport et de l'équité dans ces villes, y compris des ingénieures et ingénieurs, des urbanistes, des consultantes et des consultants ainsi que des analystes.

6

Rédaction d'études de cas

avril-mai 2023

Nous avons analysé les entretiens et résumé ce que nous avons appris au sujet du contexte politique, des leçons à tirer, des pratiques inspirantes et des difficultés de chaque ville étudiée. L'équipe de recherche a travaillé collectivement pour transcrire les entretiens, coder les données de chaque ville étudiée et identifier les thèmes spécifiques à chaque ville et les thèmes transversaux. Une première version des études de cas a été envoyée aux personnes représentant les villes, afin qu'elles puissent réviser et commenter le texte. Puis, notre équipe a finalisé une version à présenter lors de notre sommet des partenaires.

7

Sommet des partenaires

juin 2023

Dans le cadre de la conférence conjointe ITE Canada - ACPSER 2023 qui s'est tenue à Winnipeg, nous avons organisé un atelier pour partager, discuter et tirer parti des points à retenir de nos études de cas avec des personnes représentant des villes ayant fait l'objet d'une étude de cas, des villes partenaires d'INTERACT et des communautés du transport et de la sécurité routière du Canada. À l'aide d'un mélange de dialogue et d'activités d'apprentissage à partir de scénarios, nous avons voulu découvrir les pratiques prometteuses et les écueils lors de l'application des principes d'équité dans un contexte de transport durable; appliquer les leçons tirées à des scénarios réels d'aménagement des transports; et explorer des idées audacieuses pour faire progresser l'équité en matière de transport durable au Canada. Nous avons utilisé ce dialogue affiner le bilan des pratiques prometteuses.

8

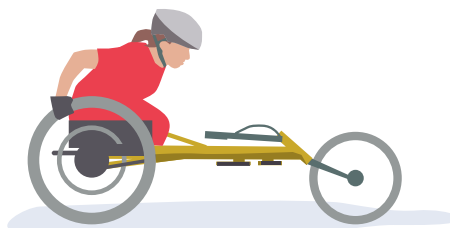
Dissémination

à partir de novembre 2023

Dans ce rapport, nous avons regroupé les enseignements tirés de l'analyse de l'équité, des études de cas et de l'atelier afin d'en faire une ressource pour la communauté des transports qui souhaite intégrer les principes d'équité dans son travail quotidien. Prochainement, nous organiserons des échanges et des ateliers avec des praticiennes et praticiens du transport et de la santé publique afin de discuter de nos conclusions et d'identifier les possibilités de faire progresser l'équité en matière de transport dans les villes du Canada.

PARTIE 1 – ANALYSE DES POLITIQUES D'ÉQUITÉ

Les municipalités disposent d'une capacité unique de promouvoir ou de saper l'équité. De nombreuses municipalités sont en train de créer des politiques et des cadres généraux pour signaler leur engagement à réparer le tort causé par l'aménagement et à orienter des décisions et des actions plus équitables à l'avenir. Nous avons examiné l'état des politiques d'équité municipales au Canada et à l'étranger afin de mieux comprendre les tendances et les possibilités émergentes dans ce domaine en évolution. À la suite d'une vaste analyse, nous avons concentré notre attention sur huit villes canadiennes pour une analyse documentaire approfondie : Victoria, Vancouver, New Westminster, Edmonton, Saskatoon, Ottawa, Montréal et Halifax (voir la section méthodologie pour plus de détails sur notre processus de sélection). Nous avons ensuite examiné et analysé de manière critique le contenu des politiques d'équité publiées ([voir la liste en annexe à la page 51](#)) pour chacune de ces municipalités, afin de comparer et de contraster leurs éléments clés. À partir de notre analyse, nous avons identifié **dix facteurs à prendre en compte pour l'élaboration de politiques d'équité municipales au Canada** :



1

Avoir une vision claire du changement systémique dès le départ

Les politiques d'équité ont des points de départ variés. Certaines politiques se concentrent sur les raisons pour lesquelles l'équité doit être intégrée dans les affaires municipales, tandis que d'autres se concentrent sur la manière de le faire. Certaines politiques commencent par réformer les processus internes de l'organisation, tandis que d'autres donnent la priorité aux initiatives externes avec la communauté. La diversité des approches indique qu'il est nécessaire de prendre des mesures concrètes pour traiter les symptômes des iniquités à court terme, tout en s'efforçant d'apporter des changements structurels qui s'attaquent à leurs causes profondes. Les collectivités locales doivent réfléchir à l'ordre dans lequel elles développent leurs efforts en matière d'équité.

2

Ancrer l'approche dans le contexte local

La plupart des politiques décrivent le contexte local de façon générale, ainsi ratant l'occasion de faire de la sensibilisation sur la manière dont l'histoire locale influence les iniquités. Par ailleurs, Ottawa a développé des profils à partir des données des populations prioritaires pour mettre en évidence les enjeux et Edmonton a compilé les informations au sujet des effets négatifs historiques engendrés par le zonage. Ce type de contenu reconnaît les expériences vécues par les personnes structurellement marginalisées, démontre les impacts de l'iniquité structurelle et aide le personnel à prioriser les efforts visant à réparer les préjudices historiques.

3

Valoriser des voix diverses

Les politiques s'accordent sur le fait que les gouvernements locaux doivent attirer et amplifier des perspectives diverses, à la fois au sein de l'organisation et lorsqu'ils s'engagent auprès de la communauté. De nombreuses politiques ont également formulé des recommandations dans le but d'améliorer la représentation dans les pratiques municipales existantes, notamment les méthodes de consultation publique, les processus d'embauche et la sélection des membres des comités consultatifs. Certaines politiques reconnaissent également la nécessité de s'attaquer aux obstacles qui rendent la participation difficile, tels que les lacunes en matière de compétences civiques, les lieux inaccessibles et les services de garde d'enfants. Par exemple, Saskatoon recommande l'inclusion d'un budget pour rémunérer les aînés autochtones et les gardiennes et gardiens du savoir en échange de leur temps et leur expertise.

4

Penser le langage de façon critique

Certaines politiques utilisent un langage qui témoigne d'un engagement ferme en faveur de l'équité. Les politiques qui abordent des concepts tels que la lutte au racisme, la suprématie blanche et la décolonisation expriment une volonté d'affronter les systèmes de pouvoir, tandis que les politiques qui s'appuient sur des termes tels que la diversité, l'inclusion et l'appartenance laissent entendre une réticence à aller dans ce sens. Ces approches contrastées soulignent l'importance du langage : les praticiennes et les praticiens doivent être explicites lorsqu'il est question des structures de pouvoir qui contribuent aux iniquités.

5

Appliquer une approche intersectionnelle

La plupart des politiques définissent l'intersectionnalité comme un concept essentiel. Cela laisse croire que les gouvernements locaux tentent de mieux comprendre les expériences complexes et nuancées de leurs résidents à travers le prisme d'identités qui se chevauchent, telles que le genre, la race et la classe sociale. L'analyse des politiques a révélé que l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS Plus) et les données désagrégées sont les deux outils les plus courants pour opérationnaliser l'intersectionnalité à l'heure actuelle. L'analyse des politiques démontre que les gouvernements locaux savent qu'ils doivent comprendre les divers besoins au sein de leur communauté avant de pouvoir y répondre, mais ils sont encore en train de développer des méthodes pour évaluer les différences entre les groupes et au sein de ceux-ci.

6

Remettre en question le statu quo afin d'explorer des pistes d'amélioration

De nombreuses politiques ont reconnu la nécessité de revoir les méthodes de travail au sein des gouvernements locaux afin de démanteler les iniquités systémiques. Pour lancer ce processus, New Westminster et Vancouver ont suggéré un audit des pratiques existantes dans le but de relever les points à améliorer. Edmonton a procédé à un examen approfondi de son règlement de zonage dans le cadre du processus de renouvellement. Ces villes démontrent que les outils à la disposition des gouvernements locaux (p. ex. les budgets, l'approvisionnement, les rapports administratifs préparés pour le Conseil municipal, ou des règlements) ont le potentiel d'évoluer pour mieux prendre en compte l'équité.

7

Adopter des outils pour évaluer les répercussions sur l'équité

Trois des huit politiques examinées comprennent des questions réflexives destinées à aider les membres du personnel à identifier les iniquités dans leur travail. Ces questions sont souvent présentées sous forme de listes de vérification pour différentes activités, de l'engagement au développement de politiques. Ces outils peuvent aider les membres du personnel à comprendre leurs sphères d'influence et souligner que chaque membre de l'organisation a un rôle à jouer pour faire progresser l'équité. Bien que les questions puissent être un outil efficace pour repérer les problèmes, ces politiques ne précisent pas s'il existe des mécanismes de suivi pour s'assurer que des correctifs soient apportés.

8

Mettre en place des structures de reddition des comptes

Certaines politiques prévoient des structures chargées de superviser la mise en œuvre d'initiatives d'équité, de s'assurer que le gouvernement local respecte ses engagements et de favoriser la collaboration entre les départements. Halifax a opté pour un plan d'action dans chacun de ses départements, avec des suivis au moyen de rapports annuels. New Westminster a recommandé la création d'un bureau dédié à l'équité doté d'un financement permanent, semblable à ceux d'Edmonton, d'Halifax, de Vancouver et de Victoria. L'analyse des politiques démontre la nécessité de consacrer du temps, du personnel et des ressources à l'équité.

9

Établir une base de référence et examiner les répercussions

La plupart des politiques soulignent la nécessité d'évaluer l'état actuel de l'équité dans la communauté et d'évaluer l'impact des initiatives d'équité à venir. Toutefois, la plupart des politiques ont choisi d'entreprendre une démarche distincte pour développer des méthodes de mesure. Certaines politiques ont fourni des conseils à propos du développement futur des méthodes de mesure, en soulignant la nécessité de données désagrégées, une combinaison de données quantitatives et de données qualitatives qui rendent compte du vécu des personnes marginalisées et qui prennent garde à la perpétuation de stéréotypes négatifs.

10

Faire preuve d'ouverture face à de nouvelles occasions d'apprentissage

Toutes les politiques mettent l'accent sur le fait que l'intégration de l'équité dans le milieu de travail du gouvernement local nécessite une approche axée sur l'écoute et l'apprentissage. Dans cette optique, de nombreuses politiques recommandent différentes méthodes d'éducation et de formation à tous les niveaux de l'organisation, des nouveaux membres du personnel jusqu'aux cadres supérieurs. Une suggestion qui revient souvent est la création de groupes-ressources, où les membres du personnel qui appartiennent à une même communauté peuvent s'épauler. Une autre stratégie consiste à créer une communauté de pratique en tissant des liens avec d'autres départements et municipalités qui travaillent en faveur de l'équité. Ces politiques démontrent clairement qu'une ouverture face à de nouvelles occasions d'apprentissage est essentielle pour l'avancement de l'équité, et l'état des pratiques continuera d'évoluer, au fur et à mesure que les villes partageront leurs connaissances entre elles.

PARTIE 2 – ÉTUDES DE CAS

Étude de cas 1 : New Westminster



TAILLE DE LA VILLE	Population 78,916	Superficie (km²) 15.6	Densité (nombre de personnes/km²) 5,052.4
ÂGE	Enfants (0-14 ans) 12.6%	Personnes âgées (55 ans et +) 29.8%	
REVENU	Revenu médian (après impôts) \$72,500	Ménages à faible revenu[1] 9.7%	Inégalité des revenus[2] 28%
COMMUNAUTÉS STRUCTURELLEMENT MARGINALISÉES	Personnes racisées 46.8%	Personnes immigrantes récentes 6.5%	Autochtones 3.1%
PRINCIPAL MODE DE DÉPLACEMENT	Total marche, vélo + transport en commun 30%	Part modale cible pour le transport durable 60%	

Source : Statistique Canada 2021 Profil du recensement pour New Westminster (subdivision de recensement).

[1] Un ménage est considéré comme à faible revenu s'il gagne moins de la moitié du revenu médian des ménages de même taille au Canada, selon la mesure de faible revenu après impôt (MFR-ApI).

[2] Cette mesure utilise le coefficient de Gini pour évaluer la façon dont les revenus sont répartis au sein d'une communauté, où des valeurs qui s'approchent de 100 % indiquent une proportion supérieure d'inégalités de revenus (c'est-à-dire qu'un petit groupe d'individus a une part disproportionnée des revenus).

Contexte

New Westminster, en Colombie-Britannique, est située sur les territoires traditionnels non cédés des peuples parlant le Halkomelem (11). New Westminster joue un rôle important dans le transport des marchandises et le réseau de banlieue de la région en raison de son emplacement stratégique au centre de la région métropolitaine de Vancouver. Le centre-ville compact accueille la majeure partie de la population et des commodités, où des tours bordent les pentes abruptes qui mènent à une esplanade au bord de la rivière. La ville travaille avec l'autorité régionale des transports, Translink, pour fournir des services de transport en commun, notamment plus de 20 lignes de bus, du transport adapté et cinq stations de train léger sur rail (12). Avec environ 65 km de voies de mobilité active (13), 61 % des habitants vivent à moins de 400 m d'une installation très confortable pour marcher, rouler ou faire du vélo (14), mais il existe des secteurs dans lesquels l'accès demeure difficile. La nature de la ville, dense et bâtie en hauteur l'empêche d'augmenter la capacité routière, ce qui crée une base solide pour les transports durables. À l'avenir, la ville devrait atteindre 100 000 habitants d'ici 2040. L'objectif de la ville est de moderniser le réseau routier existant pour mieux

accueillir les modes durables et les mobilités émergentes, tels que les scooters électriques et les véhicules autonomes, afin d'atteindre l'objectif d'augmenter la part modale durable à 60 % d'ici 2040.

Environnement politique

New Westminster a tendance à élire des conseillers qui défendent le transport durable et l'équité. Nous avons appris qu'il y a une ouverture vers la réflexion et la discussion à propos des répercussions du travail municipal sur l'équité à tous les niveaux de l'organisation. Nous avons également appris que les politiques antérieures étaient de haut niveau et qu'il y a parfois une incertitude quant à la manière de passer des discussions aux actions. Avec le temps, le personnel comprend mieux les domaines dans lesquels les actions des gouvernements locaux peuvent exercer une influence directe par rapport à l'équité et les membres du personnel peuvent appliquer les directives de l'administration municipale dans leur travail quotidien. La page suivante présente certaines des politiques qui fournissent des orientations sur l'équité et le transport durable mentionnées lors des entretiens avec des praticiennes et praticiens du transport.

Définition d'équité

« L'égalité suppose que tout le monde a besoin (et veut) des mêmes choses, tandis que l'équité comprend que les individus ont tous un point de départ différent et ont donc besoin de différentes formes de soutien pour atteindre les objectifs importants. Travailler à l'équité, c'est reconnaître que les personnes ne sont pas toutes pareilles et que certaines font face à des obstacles causés par l'injustice. Dans ce cadre, l'équité est l'un des résultats ultimes que nous souhaitons. Nous visons la justice, dans le but d'aborder et d'égaliser les écarts de pouvoir; nous pouvons ensuite mesurer les éléments d'équité au sein de la ville (en tant qu'organisation) et de la communauté. Mais l'équité est également un processus qui comprend la diversité, l'inclusion et la lutte contre le racisme dans toutes les formes du travail quotidien. L'équité en tant que processus signifie que l'on doit faire preuve de vigilance par rapport aux écarts de pouvoir dans nos interactions avec les autres. »

Cadre DEIAR, New Westminster, p. 6

Ligne de temps des politiques – New Westminster

2015

PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS

- Reconnait les modes durables en tant que priorité absolue dans la hiérarchie des transports.
- Discute du rôle important que jouent les systèmes de transport pour fournir un accès équitable aux opportunités et répondre aux divers besoins de différents groupes sociaux, tels que les enfants, les personnes en situation de handicap et les personnes à faible revenu.

2019

PLAN STRATÉGIQUE DU CONSEIL 2019-2022

- Attribue un mandat clair aux membres du personnel pour intégrer l'équité dans leur travail en transport, en inscrivant la compassion et la durabilité dans la vision ainsi que les valeurs fondamentales de la ville.
- Place le transport durable, la réconciliation, l'inclusion et l'engagement comme domaines d'action prioritaires.

2019

DÉCLARATION D'URGENCE CLIMATIQUE

- Propose « Sept mesures audacieuses pour l'action climatique » qui priorisent le transport durable, notamment en accélérant l'échéancier pour atteindre l'objectif de part modale durable et pour augmenter le taux d'adoption des véhicules électriques.
- Évalue l'alignement du budget 2020 par rapport à ces mesures.

2022

CADRE POUR LA DIVERSITÉ, L'ÉQUITÉ, L'INCLUSION ET LA LUTTE CONTRE LE RACISME

- Engage la ville à appliquer une perspective d'équité à tous les types de travaux.
- Identifie des premières étapes pour opérationnaliser l'équité dans l'organisation, tant au niveau individuel qu'au niveau structurel.
- Recommande la création d'un Bureau de l'équité doté d'un personnel permanent.

2022

STRATÉGIE DE MOBILITÉ ÉLECTRIQUE

- Crée une feuille de route pour accélérer l'adoption des véhicules électriques et de la micromobilité en mettant l'accent sur l'engagement auprès des communautés structurellement marginalisées dans le but de repérer et d'éliminer les obstacles.

2022

EMBAUCHE D'UNE CONSEILLÈRE AUX RELATIONS AVEC LES AUTOCHTONES

- Crée un nouveau poste dédié au soutien des efforts continus de la Ville pour avancer la vérité et la réconciliation.

2022

RÉSEAU DE TRANSPORT POUR TOUS ÂGES ET TOUTES CAPACITÉS

- Développe un plan pour la mise en œuvre rapide de 26 nouveaux corridors et l'ajout d'environ 30 km au réseau au cours des 5 prochaines années.
- Donne une justification fondée sur l'équité pour donner la priorité aux investissements dans les quartiers où la proportion des communautés structurellement marginalisées est supérieure et peu susceptible d'avoir accès à des véhicules privés.

Pratiques prometteuses de New Westminster

1. Favoriser les compétences civiques en utilisant des approches inclusives

La complexité de l'administration du gouvernement local est un obstacle quant à l'accessibilité des services, en particulier pour les personnes immigrées récentes et les personnes qui parlent l'anglais comme langue seconde. Les membres du personnel ont reconnu ce défi à New Westminster et voulaient s'assurer que les initiatives de réduction des émissions seraient adoptées par l'ensemble de la communauté, et pas seulement par un petit groupe de personnes privilégiées. Par conséquent, la Ville a élargi l'étendue de sa campagne d'éducation portant sur l'efficacité énergétique et créé des ressources multiculturelles et multilingues afin de partager des informations essentielles au sujet des services offerts par le gouvernement local. L'objectif était d'offrir ces informations dans un format inclusif, afin que les personnes se sentent en confiance pour défendre leurs intérêts lorsqu'elles se trouvent à l'hôtel de ville.

«Il s'agit donc toujours de rejoindre les gens d'une manière accessible et confortable... Des membres de la communauté nous ont dit : "Nous savons enfin quand est le jour des ordures."»
—Membre du personnel, New Westminster

2. Réinventer l'engagement du public pour rejoindre les groupes sous-engagés

Les décisions en matière de transport sont généralement soumises aux commentaires d'une grande variété de parties prenantes qui ont différentes valeurs. À New Westminster, des personnes professionnelles en transport ont partagé leurs réflexions critiques sur la question de savoir quelles voix sont mises en avant dans le dialogue et quelles voix sont absentes.

«Je pense que nous nous améliorons beaucoup [...] par rapport à l'identification des communautés qui, généralement, ne se manifestent pas, qui ne nous parlent pas, qui n'ont pas le privilège de la connaissance, du temps, de la garde d'enfants pour aller à un événement. C'est nous qui devons faire le premier pas.»
—Membre du personnel, New Westminster

Cette réflexion a accru la prise de conscience des obstacles qui entravent la participation à l'engagement public et a encouragé l'innovation. Les membres du personnel des transports ont travaillé avec leur spécialiste de l'engagement à l'interne et ses consultantes et consultants pour expérimenter les différents formats et lieux, dans le but d'avoir un retour de la part d'un plus grand échantillon de la communauté, particulièrement des groupes qui ne sont généralement pas représentés lors des journées portes ouvertes traditionnelles. Par exemple, l'initiative de 2020 Streets for People visait à réaffecter l'espace routier pour améliorer le domaine public en réponse à la distanciation sociale pendant la pandémie de COVID-19 et à accélérer les objectifs de transport durable existants. L'équipe du projet a

travaillé avec une organisation locale qui soutient les personnes sans-abri. Elle a organisé des visites à pied, menées par des personnes sans-abri qui étaient rémunérés en échange de leur temps. Cette approche reconnaît l'expertise des personnes sans-abri qui occupent l'espace public, mais qui sont traditionnellement sous-engagées.

3. Donner la priorité aux communautés mal desservies

L'insuffisance des fonds municipaux peut mener à des investissements inégaux dans les infrastructures de transport entre les communautés. Pour révéler les lacunes potentielles à New Westminster, les membres du personnel ont cartographié les infrastructures de mobilité active existantes et les ont superposées aux données démographiques des quartiers. Le personnel a examiné spécifiquement l'accès aux infrastructures dans les quartiers où se concentrent des personnes moins susceptibles d'avoir accès à des véhicules privés, comme les jeunes, les personnes âgées, les personnes immigrantes récentes et les Autochtones. Cet exercice a fourni des preuves tangibles des iniquités d'accès aux infrastructures de transport et leur a permis de donner la priorité aux quartiers mal desservis lors de la construction du nouveau réseau de transport actif pour tous âges et toutes capacités.

«Il y avait essentiellement un trou sur la carte, où aucun investissement n'avait été réalisé. Ce n'est pas une surprise. Mais nous avons ensuite pu utiliser la carte et l'équité comme facteurs de priorisation de nos investissements futurs.»

—Membre du personnel, New Westminster

4. Apprendre par l'expérimentation

Le déploiement rapide d'aménagements temporaires permet aux gens découvrir de nouvelles configurations de rue et de partager des commentaires qui éclaireront le projet permanent. Les membres du personnel de New Westminster ont travaillé avec des consultantes et consultants pour créer une voie verte temporaire à titre démonstratif. Au cours de ce projet, l'équipe a apporté ce qui semblait être des modifications mineures à l'itinéraire du bus local, mais elle a rapidement compris que cela avait un impact disproportionné sur les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite qui vivaient à proximité. L'équipe s'est rendu compte que, même si ce groupe était de petite taille, l'impact sur leur vie était important. L'équipe a rapidement répondu aux commentaires et a évalué plusieurs options d'itinéraire avant de trouver une solution efficace pour tout le monde. Les membres de l'équipe du projet nous ont dit que ce processus les a aidés à comprendre les limites de leur propre expérience et de leur perception en tant que praticiennes et praticiens du transport qui n'ont pas une mobilité réduite, et que cela les a inspirés à appliquer ces apprentissages à de futurs projets. Nous avons aussi appris que le soutien de la direction à la ville dans le processus d'expérimentation était essentiel pour aboutir à un projet avec une expérience d'apprentissage positive plutôt qu'un projet raté.

«Les clients doivent faire preuve d'une certaine vulnérabilité et d'humilité et être prêts à apprendre; encore une fois, New West est un excellent endroit pour faire cela. Il y a absolument des choses que nous avons apprises du projet de voie verte et nous les ferions différemment maintenant, mais ils l'ont quand même fait et ils sont déterminés à le refaire. Il y a d'autres clients qui auraient probablement eu peur de cette approche et qui ne voudraient plus jamais la réessayer.»

—Consultant, New Westminster



À l'horizon

New Westminster travaille sur des interventions en matière de transport durable, telles que la mise en œuvre d'un réseau de transport actif tous âges et toutes capacités basées sur les résultats d'une analyse d'équité, la priorisation des solutions de vitesse et de fiabilité des bus basées sur des indicateurs d'équité et la réalisation d'une étude de faisabilité pour le partage de vélos électriques avec un fort accent sur les options pour garantir un accès équitable au système. Le conseil municipal actuel s'est fortement concentré sur la sécurité routière, l'accessibilité, la gestion des actifs et les personnes usagères de la route qui sont vulnérables. Il a pris des mesures pour garantir que le remplacement des trottoirs se concentre sur les zones où les personnes marchent plus, que des abribus soient installés là où les besoins sont les plus importants et que l'analyse de la sécurité routière se concentre sur les personnes qui sont les plus vulnérables. En termes d'engagement, la Ville entend regrouper un grand nombre de comités consultatifs citoyens spécialisés dans des sujets spécifiques en une assemblée consultative communautaire plus large, qui comprendra des membres qui représentent le plus étroitement possible les caractéristiques démographiques et socio-économiques de la communauté dans son ensemble et qui examineront un large éventail de sujets.

Étude de cas 2 : Edmonton



TAILLE DE LA VILLE	Population 1,010,899	Superficie (km²) 765.6	Densité (nombre de personnes/km²) 1,320.4
ÂGE	Enfants (0-14 ans) 18.2%	Personnes âgées (55 ans et +) 25.4%	
REVENU	Revenu médian (après impôts) \$79,500	Ménages à faible revenu[1] 9.6%	Inégalité des revenus[2] 30%
COMMUNAUTÉS STRUCTURELLEMENT MARGINALISÉES	Personnes racisées 42.8%	Personnes immigrantes récentes 6.8%	Autochtones 5.8%
PRINCIPAL MODE DE DÉPLACEMENT	Total marche, vélo + transport en commun 13%	Part modale cible pour le transport durable 50%	

Source : Statistique Canada 2021 Profil du recensement pour Edmonton (subdivision de recensement).

[1] Un ménage est considéré comme à faible revenu s'il gagne moins de la moitié du revenu médian des ménages de même taille au Canada, selon la mesure de faible revenu après impôt (MFR-ApI).

[2] Cette mesure utilise le coefficient de Gini pour évaluer la façon dont les revenus sont répartis au sein d'une communauté, où des valeurs qui s'approchent de 100 % indiquent une proportion supérieure d'inégalités de revenus (c'est-à-dire qu'un petit groupe d'individus a une part disproportionnée des revenus).

Contexte

Edmonton, en Alberta, est une ville située sur le territoire du Traité n° 6, comprenant une partie des terres Métis et le territoire traditionnel des Premières Nations telles que les Nehiyaw (Cris), les Denesuliné (Déné), les Nakota Sioux (Stoney), les Anishinaabe (Saulteaux) et Niitsitapi (Pieds-Noirs) (15). La capitale provinciale est située sur le corridor clé de l'autoroute 2, qui relie Calgary aux communautés du Nord. La vallée fluviale traverse la ville, là où les prairies se transforment en forêt boréale. L'agence de transport en commun de la ville, Edmonton Transit Services, exploite deux lignes de train léger sur rail, du transport adapté, plus de 100 lignes de bus et un service à la demande qui relie les quartiers périphériques aux centres de transport en commun (16). Avec plus de 1100 km d'installations de mobilité active (13), le réseau protégé de la circulation automobile est concentré autour du centre-ville et de l'Université de l'Alberta. Alors que la ville se prépare à atteindre 1,25 million d'habitants d'ici 2023 (15), l'accent est mis sur les options de transport durable. Le budget 2023-2026 a prévu 100 millions de dollars pour accélérer la mise en œuvre du plan vélo et un

aménagement est en cours pour développer le transport en commun, avec d'importantes composantes d'équité et d'engagement.

Environnement politique

À Edmonton, nous avons appris que l'adoption de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS Plus) a été un moment charnière pour l'administration (17). L'équité est devenue un mandat explicite et les dirigeants de tous les niveaux de l'organisation ont commencé à en parler ouvertement. La pratique de l'ACS Plus contribue à la réputation d'Edmonton comme ville innovatrice en matière d'aménagement : elle a été la première ville au Canada à adopter l'approche Vision Zéro, à supprimer les exigences minimales de stationnement (18) et à créer un outil pour détecter les iniquités dans les règlements municipaux. Au fil du temps, Edmonton a renforcé son soutien politique à l'équité en l'intégrant dans son plan municipal et ses plans de transport. Nous avons appris que l'ACS Plus entraîne des difficultés pour les membres du personnel habitués aux méthodes statu quo, car elle les incite à essayer de nouvelles méthodes de travail. Toutefois, il est admis qu'ils ont la responsabilité de mettre en œuvre la vision

d'une ville inclusive et compatissante. La page suivante présente certaines des politiques, mentionnées lors des entretiens avec des praticiennes et praticiens du transport, qui fournissent des orientations sur l'équité et le transport durable.

Définition d'équité

« L'équité, c'est un traitement juste, un accès, des possibilités et un avancement pour toute personne, tout en s'efforçant en même temps d'identifier et d'éliminer les obstacles qui ont empêché la pleine participation de certains groupes. L'équité est différente de l'égalité, puisque cette dernière vise à traiter tout le monde de la même manière. L'équité reconnaît que les personnes ont des besoins différents et sont confrontées à des obstacles différents. »

The Art of Inclusion, Edmonton, p. 37



Ligne de temps des politiques – Edmonton

2017

ADOPTION DE L'ACS PLUS

- Offre la formation ACS Plus pour les hauts dirigeants et lance le processus de mise à jour du Cadre de diversité et d'inclusion pour inclure l'ACS Plus.

2019

L'ART DE L'INCLUSION : CADRE POUR LA DIVERSITÉ ET L'INCLUSION

- Décrit l'inclusion à l'aide du processus ACS Plus.
- Identifie les actions clés en matière d'embauche, de formation et de suivi pour faire progresser la diversité et l'inclusion.

2020

LE PLAN VÉLO (2020) & LE GUIDE DE MISE EN ŒUVRE (2021)

- Inclut l'équité comme facteur qui donne la priorité aux investissements dans les quartiers à faible revenu qui ont difficilement accès aux infrastructures et qui ont un taux de collision supérieur.
- Recommande la collecte des données ventilées pour mieux comprendre le taux d'achalandage par tranches d'âges, de genre, de revenu et de quartier.
- Établit des lignes directrices pour un engagement communautaire équitable lors de la conception de pistes cyclables locales.

2020

PLAN DE VILLE

- Combine des anciens plans directeurs d'aménagement du territoire et des transports en un seul document cohérent pour orienter la croissance.
- Détermine l'objectif d'une part modale durable de 50 %.
- Renforce l'ACS Plus en indiquant aux membres du personnel d'appliquer une optique d'équité au développement et à la mise en œuvre des infrastructures, des politiques, des programmes et des services de la Ville.

2020

STRATÉGIE DE MOBILITÉ SÉCURITAIRE

- Pilote l'ACS Plus en tant qu'outil analytique pour identifier les préjugés dans l'analyse technique, les lacunes dans les données et les voix absentes de l'engagement de la part du public.
- Conduit une analyse visant à comprendre quels groupes de personnes ont été exposés aux collisions de manière disproportionnée et à voir si le volume d'enquêtes sur la sécurité routière correspondait aux quartiers à taux de collisions élevé.

2021

RENOUVELLEMENT DES RÈGLEMENTS DE ZONAGE + BOÎTE À OUTILS POUR L'ÉQUITÉ

- S'associe avec l'Université de l'Alberta pour mener à terme des recherches sur l'histoire du zonage à Edmonton.
- Se base sur des entretiens avec 23 personnes ayant des liens avec des communautés structurellement marginalisées pour comprendre leur point de vue au sujet de l'utilisation du sol et les règlements de zonage.
- Partage des résultats en toute transparence, y compris des ressources conçues pour aider les urbanistes à identifier et à atténuer les iniquités telles qu'un répertoire d'externalités négatives causées par un zonage discriminatoire.

Pratiques prometteuses d'Edmonton

1. Rendre obligatoire l'analyse systématique de l'équité

Les villes ne sont pas toujours cohérentes dans leur approche par rapport à l'équité, ce qui conduit à des considérations négligées, voire à l'omission de l'équité dans la prise de décision. En tant qu'approche systématique, Edmonton a ajouté l'ACS Plus comme étape obligatoire pour les rapports administratifs, les nouveaux projets et les évaluations des services. L'ACS Plus est un outil analytique qui permet d'identifier les préjugés et les informations manquantes qui peuvent contribuer à l'iniquité. Il prend en compte un large éventail de communautés structurellement marginalisées. À Edmonton, nous avons appris que l'ACS Plus avait normalisé les discussions à propos de l'équité en tant que partie intégrante du travail des membres du personnel, favorisé une approche holistique de l'équité tout au long du cycle de vie du projet et amélioré la transparence au niveau des impacts sur l'équité du travail municipal.

«Il y a beaucoup de frustration à essayer de remplir la section ACS Plus ou à comprendre comment elle s'applique ou non aux projets. Mais encore une fois, même si cela a été difficile, je pense que nous nous sommes quand même largement améliorés par rapport au passé.»

—Membre du personnel, Edmonton

«Je remarque que lorsque nous discutons avec tous nos collègues, l'équité fait toujours partie de la conversation, car elle entre en jeu dans le « pourquoi ». Pourquoi faites-vous ce changement?»

—Membre du personnel, Edmonton

2. Soutenir l'apprentissage et l'expérimentation en continu

L'équité est un nouveau concept pour plusieurs membres du personnel municipal, y compris les praticiennes et praticiens du transport. Edmonton a soutenu son personnel en offrant des formations sur l'équité à tous les niveaux de l'organisation. Les conseillères et conseillers municipaux, les cadres et la haute direction ont participé à la formation obligatoire ACS Plus. Les consultantes et consultants ont été soutenus par des spécialistes internes en matière d'équité lors des projets pilotes ACS Plus. Des équipes de recherche locales ont fourni leur expertise sur le zonage et la mobilité sécuritaire au personnel. Les analystes ont participé à des ateliers sur les méthodes de recherche qualitative. L'effet cumulatif de ces efforts a produit une communauté de pratique où les membres du personnel se sentent à l'aise d'examiner leur propre travail de manière critique, d'identifier les domaines à améliorer et de partager leurs apprentissages avec leurs collègues et les membres du public. L'une des leçons principales à tirer d'Edmonton est celle des membres du personnel des transports qui ont pu prendre des mesures en matière d'équité sans recevoir d'indications en matière d'équité spécifique aux transports. Au contraire, l'outil et la formation ACS Plus ont créé des conditions qui ont permis aux membres du personnel de proposer leurs propres idées en fonction de leur rôle, du projet et du contexte communautaire.

«L'équité est l'un de ces parcours où elle sera un apprentissage tout au long d'une vie, notamment pour lutter contre nos propres préjugés. Vous savez, je suis une femme blanche avec des privilèges, et c'est donc un apprentissage constant [...] Et je pense que les personnes de la direction [...] dans toute l'administration écoutent et apprennent continuellement.»

—Membre du personnel, Edmonton

«Donc, je pense que ce que nous avons appris, c'est qu'il ne faut pas s'attendre à tout comprendre ou à avoir toutes les réponses dès le départ, mais plutôt à essayer de faire de notre mieux. Au début, cela peut sembler insurmontable. Je pense que nous devons essayer d'obtenir le résultat du projet le plus parfait et le plus équitable possible. Cela n'arrivera pas toujours, et ce n'est peut-être pas toujours réaliste, mais au moins, nous aurons essayé. Je pense que des leçons en découlent, qu'à l'avenir on s'améliorera, et que c'est quelque chose qui semble s'enrichir d'un niveau à l'autre. Ainsi, plus nous poussons notre compréhension maintenant, plus nous pourrions progresser à l'avenir. Alors, essayez, ne vous attendez pas à la perfection, car si c'est le cas, vous ne commencerez jamais.»

—Membre du personnel, Edmonton

«À la suite d'analyses au sujet des taux de collisions et de l'équité, nous savons que certaines parties de notre communauté auront besoin d'une attention particulière au cours des cinq prochaines années. Le système de transport est l'un des nombreux mécanismes par lesquels la société marginalise certaines communautés... Pour éliminer les obstacles liés au transport, il faudra traiter de sujets inconfortables, apprendre des expériences vécues par d'autres qui ne correspondent peut-être pas aux nôtres et agir en tant qu'alliés des personnes qui sont affectées de manière disproportionnée par la façon dont le système actuel est planifié, conçu, activé et entretenu.»

—Stratégie de mobilité sécuritaire, Edmonton, p. 37

3. Examiner les besoins sous l'angle de l'équité

Les villes disposent de ressources limitées pour améliorer la sécurité routière et ces ressources sont souvent priorisées en fonction des demandes des personnes qui résident dans le quartier dont il s'agit. Dans le cadre de la stratégie de mobilité sécuritaire, Edmonton a cartographié l'emplacement des collisions et des blessures dans le réseau de transport, puis a superposé la carte avec les données démographiques du quartier. L'équipe a constaté que les communautés structurellement marginalisées étaient exposées de manière disproportionnée aux collisions et aux blessures graves. Ces communautés comprenaient des ménages à faible revenu, des Autochtones et des personnes qui parlent des langues autres que l'anglais. L'équipe a également cartographié l'emplacement des enquêtes sur la sécurité routière et a trouvé peu de chevauchement entre les quartiers avec les volumes les plus élevés d'enquêtes sur la sécurité routière et les quartiers avec un nombre élevé de collisions et de blessures. Cette disparité a aidé les membres du personnel à se rendre compte que les personnes qui sont les plus dans le besoin pourraient rencontrer des obstacles pour contacter la ville et qu'il faut mener des enquêtes de sécurité routière proactives basées sur les besoins, plutôt que sur de simples demandes.

À l'horizon

La Ville d'Edmonton met actuellement en œuvre des politiques et des stratégies élaborées dans un souci d'équité. Le Plan vélo, la stratégie de mobilité sécuritaire et le Plan de ville continuent d'informer et de renforcer la prise en compte de l'équité dans les nombreuses décisions conseillées par ces documents.

Edmonton est dans un processus d'apprentissage continu. Les expériences passées et actuelles éclairent la manière dont l'ACS Plus et les considérations en matière d'équité sont intégrées aux initiatives à l'échelle municipale, telles que l'aménagement des transports en commun et la prise de décisions en ce qui concerne des projets spécifiques. La Ville s'efforce également de mieux prendre en compte le temps et les ressources nécessaires pour inclure des considérations en matière d'équité dans les étapes initiales des projets, afin de garantir des résultats significatifs et intentionnels.

Étude de cas 3 : **OTTAWA**



TAILLE DE LA VILLE	Population 1,017,449	Superficie (km²) 2,788.2	Densité (nombre de personnes/km²) 364.9
ÂGE	Enfants (0-14 ans) 16.4%	Personnes âgées (55 ans et +) 30.2%	
REVENU	Revenu médian (après impôts) \$88,000	Ménages à faible revenu[1] 8.6%	Inégalité des revenus[2] 30%
COMMUNAUTÉS STRUCTURELLEMENT MARGINALISÉES	Personnes racisées 32.5%	Personnes immigrantes récentes 4.7%	Autochtones 2.6%
PRINCIPAL MODE DE DÉPLACEMENT	Total marche, vélo + transport en commun 20%	Part modale cible pour le transport durable 50%	

Source : Statistique Canada 2021 Profil du recensement pour Ottawa (subdivision de recensement).

[1] Un ménage est considéré comme à faible revenu s'il gagne moins de la moitié du revenu médian des ménages de même taille au Canada, selon la mesure de faible revenu après impôt (MFR-ApI).

[2] Cette mesure utilise le coefficient de Gini pour évaluer la façon dont les revenus sont répartis au sein d'une communauté, où des valeurs qui s'approchent de 100 % indiquent une proportion supérieure d'inégalités de revenus (c'est-à-dire qu'un petit groupe d'individus a une part disproportionnée des revenus).

Contexte

La ville d'Ottawa, en Ontario, est située sur le territoire traditionnel non cédé de la nation algonquienne Anishinabe (19). En tant que capitale nationale, elle possède un noyau urbain qui offre des possibilités d'emploi et d'éducation, ce qui attire des personnes de toute la région d'Ottawa-Gatineau. La ceinture verte entoure le noyau urbain, le séparant des banlieues et communautés rurales. Elle offre aussi plusieurs activités récréatives. L'agence de transport de la ville, OC Transpo, assure un service de transport adapté, plus de 170 lignes d'autobus, dont un service rapide par bus (SRB) actif depuis les années 80 et un nouveau système de train léger constitué de deux lignes (20). Il existe plus de 1 190 km de voies réservées à la mobilité active à Ottawa (13), dont environ 50 km sont entretenus en hiver (21). Le système de transport a été pensé surtout pour assurer le déplacement des personnes en banlieue entre leur domicile et les centres d'emploi dans le noyau urbain, rendant difficile l'utilisation de mobilités durables pour se déplacer entre les banlieues. Les effets durables de la pandémie de la COVID-19 sur le travail à distance et les déplacements à Ottawa demeurent incertains, car le système de transport n'a pas encore retrouvé son niveau d'achalandage d'avant

2020. Alors que la ville tente de favoriser la densification des quartiers existants plutôt que l'aménagement des terrains vierges et augmenter la part modale des transports durables, l'étendue du territoire, la diversité des modèles de développement et le vaste réseau routier posent des défis en matière de transport durable.

Environnement politique

En 2010, Ottawa a été l'une des premières villes du Canada à mettre en place une politique d'équité. Plus récemment, des efforts ont été déployés afin de recruter des spécialistes de l'équité qui puissent conseiller le personnel sur les besoins particuliers des communautés structurellement marginalisées en mettant des ressources dédiées à l'équité de genre, à la lutte contre le racisme et aux relations avec les peuples autochtones à leur disposition. Une série de nouvelles politiques s'est concentrée sur l'équité, propulsant l'adoption d'une approche structurelle pour intégrer l'équité dans le processus décisionnel du gouvernement local. Nous avons appris qu'il y a une incertitude quant à la signification pratique de ces politiques pour le personnel opérationnel, mais que celui-ci démontre un engagement à collaborer avec des collègues possédant une expertise en élaboration de

politiques et en équité afin de penser à de nouvelles approches de travail. La page suivante présente quelques politiques mises en avant par les praticiennes et praticiens du transport et de l'équité visant à fournir des orientations en matière d'équité et de transport durable.

Définition d'équité

« L'équité consiste à traiter chacun de façon juste en tenant compte de sa situation particulière et en éliminant les obstacles structurels. Elle vise à faire en sorte que tous obtiennent les mêmes résultats et aient droit aux mêmes avantages. »

Guide de l'Optique d'équité et d'inclusion, Ottawa, p. 10.

Le PDT visera à instaurer un système de transport plus équitable et à lutter contre « la pauvreté liée au transport » en investissant dans les rues, les trottoirs, l'espace public, et dans d'autres améliorations dans les quartiers qui présentent des préoccupations en matière d'équité. On dit qu'il y a « pauvreté dans la mobilité » lorsqu'on n'a pas accès à une voiture, que les options de transport en commun sont limitées ou que les infrastructures piétonnes et cyclables sont inférieures aux normes, ce qui aggrave d'autres formes de désavantages sociaux et économiques.

Adapté du Plan directeur des transports - Première partie, Ottawa, p. 30.

Ligne de temps des politiques – Ottawa

2018

GUIDE DE L'OPTIQUE D'ÉQUITÉ ET D'INCLUSION

- Basé sur la première version du Guide de l'Optique d'équité et d'inclusion d'Ottawa (2010, mis à jour en 2015)
- Guide le personnel à remettre en question leurs suppositions et identifier leur position au sein des structures de pouvoir.
- Fournit des listes de contrôle qui posent des questions conçues pour aider le personnel à identifier et à atténuer les iniquités dans leur travail.
- Dresse des profils basés sur les données des communautés structurellement marginalisées et identifie les enjeux clés auxquels elles sont confrontées, ainsi que les initiatives municipales applicables.

2021

STRATÉGIE SUR LA CONDITION FÉMININE ET L'ÉQUITÉ DES GENRES

- Recommande la création d'une nouvelle section pour les politiques en matière d'équité dans les rapports de l'administration, en mettant l'accent sur les questions liées au genre, à la race et aux peuples autochtones.
- Sollicite l'application d'une approche intersectionnelle en utilisant le nouveau Plan officiel comme exemple dans lequel les besoins de transport et de logement des femmes pourraient être abordés explicitement.

2022

NOUVEAU PLAN OFFICIEL

- Identifie l'équité entre les genres et l'équité raciale comme une question de politique transversale et intègre ces dimensions dans toutes les politiques de mise en œuvre du Plan officiel.
- Dirige la mise à jour du Plan directeur des transports pour prendre en compte l'équité, en particulier dans l'aménagement des transports en commun de différents groupes de femmes.
- Adopte le concept de la ville de quinze minutes comme cadre principal des politiques susceptible d'améliorer l'accès aux opportunités pour les communautés structurellement marginalisées.
- Fixe un objectif de part modale majoritairement durable.
- Met en place une stratégie qui privilégie la densification urbaine et l'aménagement intercalaire par rapport à la construction sur des terrains vierges.

2023

PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS - PREMIÈRE PARTIE

- Établit un lien entre le concept de réduction de la pauvreté liée au transport et les obstacles en matière de transport pour les communautés structurellement marginalisées.
- Identifie les quartiers prioritaires pour bénéficier d'investissements dans de nouvelles infrastructures de transport améliorées.

Pratiques prometteuses d'Ottawa

1. Intégrer des spécialistes de l'équité dans les projets de transport

Les personnes issues de communautés structurellement marginalisées sont sous-représentées dans la profession des transports et les méthodes de participation du public traditionnelles ne tiennent pas toujours compte de leur point de vue. Ottawa a pris des mesures pour remédier à cette situation en intégrant des spécialistes de l'équité dans l'élaboration des plans directeurs. Ces spécialistes font partie de plus grandes équipes de travail chargées de plaider en faveur des besoins des groupes structurellement marginalisés. Les gens à qui nous avons parlé ont rapporté que ceux-ci remettaient en question le statu quo, apportant des perspectives précieuses basées sur leur formation en équité, leur vécu et leurs relations avec la communauté. À l'avenir, le personnel des transports espère renforcer ces perspectives en s'impliquant directement auprès des communautés.

« Cela a commencé en travaillant très étroitement avec les décisionnaires politiques [...] afin de comprendre pourquoi le transport n'est pas le même pour tout le monde. Ainsi, au sein du groupe de femmes, nous sommes parvenus à comprendre que les femmes noires, les femmes racisées et les femmes autochtones ne vivent pas les expériences en transport de la même manière non plus. »

—Membre du personnel, Ottawa

« Il existe un poste axé sur l'équité entre les genres. Je pense qu'avoir une personne dans l'équipe dont le travail consiste à s'assurer que ces considérations sont prises en compte dans tous les aspects, c'est probablement une raison majeure pour laquelle nous commençons à voir ces changements se produire. »

—Consultant, Ottawa

2. Intégrer l'équité dans les politiques

Le personnel éprouve de la difficulté à justifier les changements fondés sur une logique d'équité sans l'appui des politiques. Ottawa a établi une base politique solide en inscrivant l'équité à la fois dans son nouveau Plan officiel et dans son Plan directeur des transports. Ces politiques introduisent les concepts d'équité sous forme d'orientations spécifiques pour leur utilisation dans les domaines de l'aménagement et du transport. En plaçant les politiques d'équité au cœur des plans directeurs qui guident le travail quotidien des praticiennes et praticiens, Ottawa a conféré au personnel technique un mandat explicite en matière d'équité dans leur discipline, contrecarrant les idées fausses selon lesquelles l'équité relève exclusivement de la planification sociale.

Cette méthode à plusieurs niveaux, basée sur la politique d'équité, a mené Ottawa vers une réussite tant à l'étape de formulation de recommandations d'actions en matière d'équité qu'à l'étape de mise en œuvre. Nous avons appris que cette stratégie était délibérément utilisée en amont afin de maximiser l'impact des ressources limitées; l'intention est que l'équité soit prise en compte dès le départ et mieux intégrée dans le processus de prise de décision, au lieu de faire en sorte que le personnel ait à justifier les changements équitables au cas par cas pour chaque projet. Cela fournit également les leviers politiques nécessaires au personnel afin de progresser dans un projet et d'établir la relation entre les changements et les recommandations à effectuer.

« Le Plan officiel exige désormais que toutes les routes locales incluent au moins un trottoir d'un côté de la rue, ou deux s'il s'agit d'une voie menant à une destination principale[...] « Ces "petites victoires" ont un effet d'entraînement. »

—Membre du personnel, Ottawa

3. Cartographier les iniquités pour orienter les investissements

L'équité est un sujet complexe qui peut être difficile à conceptualiser au niveau communautaire. Ottawa a rendu l'iniquité tangible en identifiant les « quartiers prioritaires » où les résidentes et les résidents sont plus susceptibles de rencontrer des obstacles à la mobilité et en y dressant une carte. La carte de ces quartiers s'appuie sur un ensemble de données socio-spatiales basées sur un plan d'action organisationnel, ce qui correspond au nouveau Plan Officiel. Cet ensemble de données, conçu par le Conseil de planification sociale en collaboration avec Centraide et la Ville d'Ottawa, a emprunté la méthodologie de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour identifier les quartiers vulnérables économiquement et socialement en utilisant des données du recensement, de la Ville, de l'unité de santé publique et de WalkScore.com (22). La récente approbation de la première partie du PDT oriente les efforts d'engagement et les investissements vers ces quartiers. La carte a déjà été utilisée pour prioriser la mise en œuvre de nouveaux passages piétons.

« La carte des quartiers prioritaires en matière d'équité est une chose sur laquelle les gens peuvent s'appuyer concrètement. Sinon, c'est beaucoup plus difficile. »

—Membre du personnel, Ottawa

4. Prendre en compte les répercussions sur l'équité lors de la préparation des rapports

Les rapports administratifs sont l'une des principales sources d'information utilisées par les décisionnaires au niveau municipal. Cependant, ils n'incluent pas toujours les répercussions des recommandations en matière d'équité. La Ville d'Ottawa a décidé d'adopter une approche plus systématique et a ajouté une nouvelle section à son modèle de rapport administratif dédiée aux implications au niveau du genre, de la race, pour les Autochtones et pour l'équité, comme le propose la Stratégie sur la condition féminine et l'équité des genres. Cette section facultative incite le personnel de tous les

départements à prendre en compte les possibles répercussions de leur travail en termes d'équité. Ce mécanisme de rapport permet à l'équipe-conseil, aux personnes résidentes, ainsi qu'aux médias de suivre les répercussions en termes d'équité des décisions prises par la Ville, ce qui améliore le niveau de responsabilité et de transparence du travail en matière d'équité à Ottawa.

« Si vous décidez de ne pas le remplir [...] Cela suscitera encore plus de questions sur votre plan, alors il vaudrait mieux le remplir. »

—Membre du personnel, Ottawa

À l'horizon

La Ville d'Ottawa élabore présentement la deuxième partie de son **Plan directeur des transports, le Plan directeur de l'infrastructure**. Le Plan directeur de l'infrastructure identifiera les projets de transport en commun ainsi que les investissements nécessaires pour répondre aux besoins en mobilité à Ottawa et atteindre les objectifs de la ville en matière de part modale et de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Il évaluera également différents scénarios d'investissement et identifiera un sous-ensemble de projets abordables qui répondent aux objectifs financiers à long terme de la Ville. Le travail technique de la deuxième partie du PDT comprendra des indicateurs d'équité dans l'évaluation des options et alternatives proposées.

La Ville prévoit également l'utilisation de nouvelles méthodes de participation publique dans le but d'obtenir, directement, le point de vue des membres des groupes méritant l'équité ainsi que des centres communautaires qui travaillent avec ces personnes. Cela comprend la réalisation d'ateliers avec des jeunes et des groupes autochtones, de sondages courts réalisés par des personnes ambassadrices de la jeunesse dans les quartiers prioritaires et par des leaders de la Société de logement communautaire d'Ottawa auprès des personnes résidant dans leurs communautés, ainsi que des groupes de discussion dans les locaux d'organisations au service de groupes méritant l'équité. Ces méthodes d'engagement seront évaluées pour déterminer leur utilité à l'avenir dans la réalisation d'autres activités de participation axées sur les transports.

D'AUTRES VILLES EN VEDETTE

Il existe de nombreuses approches pour intégrer l'équité dans les initiatives de transport durable.

Cette section met en lumière les approches inspirantes et novatrices d'autres municipalités qui visent à faire progresser l'équité en matière de transport. Nous avons choisi de présenter ces municipalités nord-américaines (urbaines et rurales) afin de partager des idées qui pourraient être transférables au contexte canadien. Cependant, les praticiennes et praticiens peuvent s'inspirer de villes partout au monde pour faire progresser l'équité en matière de transport (24).

Explorer l'équité à différentes échelles : Toronto, Ontario

Population : 3 025 647

Plutôt que d'adopter une politique d'équité globale, la Ville de Toronto a mis en place plus d'une dizaine d'initiatives visant à s'attaquer à des problèmes systémiques tels que la lutte contre le racisme et la réconciliation, ainsi qu'à répondre aux besoins de populations prioritaires spécifiques, tels que les personnes nouvellement arrivées et les jeunes. La stratégie Toronto Strong Neighbourhoods (TSNS), récemment mise à jour, identifie 31 zones d'amélioration des quartiers (Neighbourhood Improvement Areas - NIA) comme étant des priorités pour l'allocation des ressources. Ces quartiers ont été identifiés à l'aide d'une méthodologie adaptée de l'OMS qui prend en compte les opportunités économiques, le développement social, la participation électorale, l'environnement bâti et les résultats en matière de santé. Depuis 2016, la Ville de Toronto développe un processus de budgétisation sensible à l'équité, dans le cadre duquel les changements apportés au budget de fonctionnement sont évalués selon l'ampleur et de l'orientation de l'impact sur les communautés structurellement marginalisées. La division des services de transport a développé sa propre boîte à outils pour l'équité, y compris des critères d'équité pour la priorisation des programmes d'investissement, une perspective d'équité pour l'analyse des obstacles et des besoins en matière de transport des différents groupes méritant l'équité, et un exercice de référence pour comprendre l'état de l'iniquité dans la communauté. Un examen de l'état des routes a révélé que les quartiers recevaient des niveaux similaires de remise en état des routes, mais que les zones d'amélioration des quartiers avaient malgré tout un pire revêtement, ce qui démontre que l'égalité ne mène pas à l'équité. **La Ville de Toronto se distingue par son large éventail d'approches envers l'équité. Elle opère à différents niveaux : au niveau des populations prioritaires, des quartiers, des services et des initiatives de l'administration municipale.**

Mettre le contexte local au premier plan : Comté de Kings, Nouvelle-Écosse

Population : 62 914

Le comté de Kings est une région rurale qui peut être considéré comme un leader en matière d'équité en matière de transport (25). En 2021, le conseil municipal a adopté une politique d'équité renouvelée qui utilise une optique intersectionnelle distincte pour mettre en évidence les perspectives de la communauté afro-néo-écossaise locale et des peuples Mi'kmaq. La politique présente des concepts audacieux tels que les réparations et les droits issus de traités, qui sont rarement mentionnés dans d'autres politiques canadiennes. La politique définit des actions à court terme en faveur de l'équité, organisées par piliers. Le pilier de l'environnement bâti souligne « la façon dont les terres et les espaces peuvent être gérés pour améliorer la représentation et protéger les ressources culturelles ». Le Plan de transport actif 2021 convertit ces idées politiques en recommandations tangibles pour faire progresser l'équité, comme la mise en place d'un système d'orientation en plusieurs langues et le marquage des sites Mi'kmaq importants le long des sentiers de transport actif. Les recommandations ont été classées par ordre de priorité sur la base d'un ensemble de critères incluant l'équité; les actions susceptibles d'avoir un impact positif sur les communautés structurellement marginalisées ont été accélérées. **Cette approche se distingue par sa faisabilité dans le contexte rural et par la reconnaissance réfléchie des communautés locales ayant des droits distincts.**

Exploiter les données pour réduire les iniquités : Oakland, Californie

Population : 433 823

La Ville d'Oakland a adopté une approche fondée sur les données pour intégrer l'équité dans les transports. En 2018, la ville s'est associée à la City University of New York pour créer des indicateurs qui quantifient l'écart entre les groupes raciaux les plus et les moins défavorisés. Le rapport final utilise un langage clair pour interpréter les résultats, notamment en expliquant les sources de données et les hypothèses qui sous-tendent les indicateurs. Ces indicateurs ont été utilisés pour créer la Geographic Equity Toolbox du département des transports (OakDOT), une carte web interactive qui identifie les quartiers où les besoins en matière d'équité sont importants. Cette carte est utilisée pour hiérarchiser les investissements, y compris les interventions dans le cadre de Safe Oakland Streets, qui vise à éliminer les disparités dans les blessures graves et mortelles causées par les collisions. Cette initiative axée sur l'équité mise sur des actions dans le domaine du génie des transports et des modifications à l'environnement bâti en s'appuyant sur l'engagement des communautés, mais elle évoque les enjeux entourant l'application de la loi et des infractions. Consciente des préjudices passés et présents, l'équipe interne d'OakDOT chargée de l'équité raciale a créé un sous-comité chargé de minimiser les interactions préjudiciables entre les forces de l'ordre et les communautés racisées. **Cette approche se distingue par la façon dont elle exploite les données en tant qu'outil pour comprendre les impacts de l'iniquité et soutenir les changements structurels dans la façon dont le département est organisé, priorise les ressources et collabore avec la communauté.**

Cocréer avec la communauté : Seattle, Washington

Population : 779 200

La Ville de Seattle a commencé très tôt son processus d'apprentissage en matière d'équité. Leur boîte à outils sur l'équité raciale de 2012, une ressource utilisée dans toute la ville pour aider le personnel à identifier et à atténuer les iniquités dans leur travail, sert de modèle à de nombreuses autres villes. Plus récemment, le département des transports de Seattle s'en est inspiré pour concevoir son propre cadre d'équité appliqué au transport. Ce cadre a pour objectif de centrer les voix des personnes les plus touchées par les iniquités en matière de transport. La ville a mis sur pied un groupe de travail sur l'équité en matière de transport composé de personnes dont les vues n'ont pas été traditionnellement représentées dans la planification stratégique et l'élaboration de politiques, et qui ont des liens avec des organisations locales au service de leur communauté. Les membres du groupe de travail ont été indemnisés pour leur temps et leur expertise alors qu'ils collaboraient avec le personnel de la Ville et se sont engagés avec la communauté pour identifier les valeurs fondamentales, élaborer des stratégies et créer un plan de mise en œuvre sur six ans pour faire évoluer les politiques et les pratiques de transport vers l'équité. Le cadre comprend également un historique détaillé qui démontre comment les iniquités, passées et présentes, sont liées à l'aménagement urbain, comme le redlining (une pratique discriminatoire qui consiste à refuser ou limiter les prêts dans certaines zones géographiques). **Le cadre se distingue par la manière dont il établit des liens directs entre les questions d'équité et de transport (comme le déplacement de certaines populations suite à l'arrivée de nouveaux investissements en infrastructure), par la manière dont il partage le processus du groupe de travail comme un apprentissage en tant que tel et par la manière dont il est ancré dans le contexte local.**

Légiférer en faveur de l'équité : Washington, DC

Population : 689 545

Le district de Columbia a eu recours à la législation pour intégrer l'équité dans la gouvernance. Depuis 2021, les propositions budgétaires doivent décrire comment les ressources sont allouées pour faire progresser l'équité raciale et réduire les disparités, et les projets de loi doivent être évalués en fonction de leur impact sur l'équité raciale. Des outils ont été créés pour aider le personnel à mettre en œuvre ces nouvelles exigences. L'outil de budgétisation de l'équité raciale (REBT) fournit des conseils sur la manière d'appliquer une optique d'équité aux mémos, présentations et formulaires requis dans le processus de présentation du budget, et suggère des sources de données qui peuvent aider le personnel à comprendre les impacts sur l'équité raciale de leurs demandes de budget. L'évaluation de l'impact sur l'équité raciale (REIA) des nouveaux projets de loi est menée par une équipe spécialisée. L'équipe REIA aborde l'évaluation différemment en fonction de la portée du changement proposé ; un examen de l'impact des symptômes de l'inégalité raciale est effectué pour les changements plus petits tels que les ajustements de services, tandis que les réformes plus importantes sont examinées pour leur impact sur les structures qui contribuent aux iniquités raciales. Avant que les conseillers ne votent sur le projet de loi proposé, l'équipe REIA fournit un rapport qui explique comment le changement va nuire, améliorer ou avoir un impact négligeable sur la vie des résidents des communautés structurellement marginalisées. Les évaluations du budget et du projet de loi sont accessibles au public. **L'approche du district de Columbia se distingue par sa mise en œuvre systématique, l'engagement de ressources et de soutien, et la transparence vis-à-vis des membres de la communauté.**

PARTIE 3 – BILAN DES PRATIQUES PROMETTEUSES

Au cours de la dernière année, nous avons étudié attentivement l'état des politiques d'équité et de transport dans les villes canadiennes et américaines, identifié les juridictions qui font des progrès notables dans leur cheminement vers l'équité en matière de transport durable, et établi des liens avec des praticiennes et praticiens qui façonnent la ville afin d'explorer ce qui a réussi, ce qui a moins réussi et pourquoi. Au cœur de ce processus se trouve une question clé qui a inspiré notre travail depuis le tout début : **comment les villes peuvent-elles concrétiser la vision de l'équité dans le domaine du transport durable, passant ainsi de la simple rhétorique à la réalité?**


En nous appuyant sur les leçons tirées de nos études de cas et sur un dialogue avec la communauté des transports lors de notre sommet des partenaires à Winnipeg, nous avons recensé **15 pratiques prometteuses** pour intégrer l'équité dans le transport durable. Ces pratiques sont organisées autour des domaines clés des interventions en matière de transport durable, de la politique et de la stratégie à la mise en œuvre et à l'évaluation. Bien que les municipalités présentées plus tôt dans le rapport mettent en œuvre plusieurs de ces pratiques, nous mettons l'accent sur une ville en particulier dans chaque domaine qui illustre les pratiques en action.

Pratiques prometteuses pour intégrer l'équité dans les interventions de transport durable



Politiques et stratégies


1. **Formaliser un engagement à l'échelle de la ville en faveur de l'équité** en intégrant des principes d'équité dans les politiques et plans globaux à long terme (par exemple, dans le Plan communautaire officiel), en adoptant des politiques d'équité et en préparant des stratégies dédiées aux enjeux systémiques comme la lutte au racisme et la réconciliation.
2. **Intégrer l'équité dans les politiques et plans liées au transport**, par exemple, dans le Plan directeur des transports, pour représenter les concepts d'équité précisément en matière de transport et veiller à ce que l'équité soit prise en compte dès le début de tout projet.
3. **Définir clairement ce que signifie l'équité dans le domaine du transport.** Imaginer ce que l'équité en matière de transport signifie pour chaque ville en tenant compte de leur contexte et de leurs défis particuliers permet d'identifier les stratégies appropriées afin d'intégrer l'équité dans le transport.

 [Découvrez](#) comment Ottawa intègre l'équité dans ses politiques à la page 38.



Analyse et compte-rendu


4. **Exiger une analyse systématique de l'équité** pour chaque décision prise au niveau municipal. En évaluant systématiquement les iniquités de base et les effets potentiels d'un projet ou d'une décision sur différentes populations, ainsi qu'en communiquant les résultats dans les rapports administratifs et budgétaires, les organisations institutionnalisent l'équité. La publication de ces évaluations d'équité démontre une meilleure transparence envers la communauté.
5. **Exploiter des données variées pour identifier les besoins en matière d'équité.** Le recours à des données spatiales concernant les obstacles à la mobilité, à des données de santé et des données sociodémographiques désagrégées, des informations sur les comportements de mobilité des gens, des mesures d'exposition au risque et des données qualitatives sur l'expériences des membres de la communauté brosse un portrait plus complet des besoins.
6. **Adopter une approche intersectionnelle.** Des outils comme l'ACS Plus et les données désagrégées permettent d'opérationnaliser le concept d'équité en transport en tenant compte de l'expérience des gens à travers un prisme d'identités imbriquées, telles que le genre, la race et la classe sociale.
7. **Soutenir le personnel municipal dans les analyses d'équité avec des ressources et des données**, comme une liste de questions réflexives ou des sources de données suggérées.

 [Découvrez](#) comment Edmonton cartographie les iniquités afin d'orienter les investissements en transport à la page 33



Participation et représentation


8. **Intégrer des spécialistes de l'équité au sein des équipes de travail.** Ceci peut apporter de nouvelles perspectives et des liens avec les communautés, remettre en question le statu quo et garantir que les besoins des groupes structurellement marginalisés sont pris en compte.
9. **Convoquer des comités consultatifs** composés de membres qui représentent des communautés structurellement marginalisées et des organisations locales qui les servent et les défendent, afin de diversifier les voix dans les processus de prise de décision.
10. **Repenser les approches à la participation publique pour atteindre les groupes sous-engagés.** Les opportunités d'engagement ciblées, comme les groupes de discussion lors des événements communautaires, l'animation graphique lors de la présentation d'ateliers, ainsi que les sondages réalisés par les ambassadrices et ambassadeurs communautaires, permettent d'attirer les groupes structurellement marginalisés. La collecte de données démographiques facultatives lors de ces activités permet au personnel municipal d'identifier et de rapporter les personnes incluses et exclues dans le processus décisionnel.
11. **Supprimer les obstacles à la participation communautaire.** Les praticiennes et praticiens du transport peuvent faciliter la participation en éliminant les obstacles logistiques (p. ex. en offrant des services de garde d'enfants) et les obstacles de communication (p. ex. en utilisant un langage clair, appuyé par des supports visuels comme des cartes, des infographies et des images, ainsi qu'en proposant des ressources multiculturelles et multilingues qui traitent des processus municipaux).

 [Découvrez comment New Westminster repense ses stratégies de participation afin d'attirer les groupes sous-engagés à la page 27.](#)



Priorisation et mise en œuvre


12. **Prioriser l'allocation des ressources aux quartiers en ayant le plus besoin.** Cela peut s'effectuer en adoptant un processus budgétaire qui favorise l'équité, en accélérant la réalisation d'actions concrètes qui ont des effets positifs sur les communautés structurellement marginalisées, ou bien en donnant la priorité aux nouvelles infrastructures dans les zones dont les besoins sont plus importants.

 [Découvrez](#) comment Toronto a adopté un processus budgétaire qui favorise l'équité afin d'accorder la priorité aux investissements dans les quartiers en ayant le plus besoin à la page 40.



Apprentissage et évaluation

13. **Encourager l'apprentissage continu dans toute l'organisation.** La mise à disposition d'outils d'apprentissage, tels que les formations obligatoires sur l'ACS Plus, l'intégration de spécialistes de l'équité au sein des équipes et les partenariats avec les scientifiques, favorisent un environnement où le personnel se sent outillé pour agir en faveur de l'équité dans le cadre de leur rôle et de leurs projets.
14. **Apprendre par l'expérimentation.** Le fait de permettre aux équipes de comprendre les limites de leur expérience et de leurs perceptions, d'assumer leurs erreurs et d'en tirer les leçons, et de faire évoluer leurs connaissances et leurs pratiques en conséquence, crée un environnement favorable à l'apprentissage et à l'expérimentation.
15. **Remettre en question le statu quo afin d'explorer des pistes d'amélioration.** L'évaluation des pratiques en place dans les municipalités permet d'identifier des changements potentiels afin de commencer à démanteler les iniquités systémiques.

 [Découvrez](#) comment Seattle a outillé le personnel et a collaboré avec la communauté pour faire évoluer les pratiques d'aménagement à la page 42.

PARTIE 4 – UN REGARD VERS L'AVENIR

La progression de l'équité en matière de transport représente un cheminement continu. Il reste encore beaucoup à apprendre, à changer et à faire. Les pratiques prometteuses recensées dans ce rapport mettent en évidence les moyens concrets permettant aux municipalités de mettre davantage l'accent sur l'équité en matière de transport. Cela dit, de plus grands enjeux liés aux iniquités systémiques limitent leurs impacts. Au cours de nos conversations avec les praticiennes et praticiens du transport, nous avons relevé cinq défis majeurs qui entravent les progrès des villes au Canada dans la promotion de l'équité en matière de transport :

Cinq défis qui ralentissent l'avancement de l'équité dans les transports...

1. La profession du transport doit évoluer.

Pour faire progresser l'équité dans les transports, il faut que la profession elle-même évolue afin de mieux refléter et répondre aux besoins des personnes qu'elle sert. Ceci implique la réévaluation du rôle des urbanistes et des ingénieures et ingénieurs comme détenant toute l'expertise et de faire plus de place à l'expertise communautaire et au savoir expérientiel lors des démarches municipales. Cela nécessite également de repenser le processus de recrutement et d'embauche, afin que le personnel municipal reflète la diversité présente dans la communauté. Ces changements exigent une évolution dans la manière dont le personnel est formé et embauché, ainsi que dans la définition de leur rôle.

2. Les données incomplètes limitent notre capacité d'agir.

L'obtention des bonnes données est essentielle pour cerner les iniquités. Cependant, les praticiennes et praticiens du transport ont un accès limité à l'information : les données du recensement sont peu fréquentes, le prix des données provenant de fournisseurs privés peut s'avérer très élevé et les données d'enquête ne représentent souvent qu'une petite tranche de la diversité de perspectives au sein de la communauté. Les données sont également nécessaires pour suivre les répercussions des décisions prises, pour tester de nouvelles manières de procéder et pour évaluer la portée réelle des pratiques prometteuses. L'analyse des politiques a révélé que de nombreuses municipalités s'engagent à évaluer l'impact de leurs actions, mais ne spécifient pas les mesures pour le faire. Elles cherchent plutôt à développer les méthodes d'évaluation dans un processus à part. À l'avenir, les villes rechercheront des données, des outils et un soutien à la recherche localisés afin de

mesurer la portée des initiatives en matière d'équité et d'intégrer les apprentissages dans des projets futurs.

3. Les obstacles à la participation sont structurels.

Pour s'engager auprès des communautés structurellement marginalisées, il faut instaurer un climat de confiance et élaborer des stratégies sur mesure qui valorisent le temps, les efforts et les connaissances des membres de la communauté. Les villes font des progrès dans la réduction des obstacles logistiques à l'engagement, mais se heurtent encore à des obstacles structurels tels que des contraintes de temps disproportionnées et la méfiance à l'égard du gouvernement et des institutions. Ces obstacles ne peuvent être surmontés que par des changements sociétaux majeurs qui permettent aux personnes d'être capables de s'engager et disposées à participer.

4. Les objectifs d'équité ne bénéficient pas de ressources adéquates.

Il y a une disparité entre nos engagements en matière d'équité et les ressources à disposition pour les respecter. Plusieurs des pratiques prometteuses mises de l'avant dans ce document nécessitent de temps, budget et personnel supplémentaires par rapport à ce que requièrent les pratiques en place aujourd'hui. C'est une situation qui n'a pas encore été pleinement prise en compte par les organisations. Les villes qui cherchent à mettre en œuvre leurs objectifs en matière d'équité ont besoin de personnel et de ressources dédiés à la coordination interne et externe avec la communauté. Sans cela, les efforts en matière d'équité restent fragmentés et les villes courent le risque d'accabler les communautés structurellement marginalisées et les organisations qui les servent. Les villes sont également confrontées à des ressources financières limitées. Afin de favoriser l'équité, elles devront faire des compromis difficiles, remettre en question le statu quo et orienter les dépenses vers les secteurs mal desservis et les communautés et qui en ont le plus besoin.

5. La dépendance à l'automobile nous ralentit.

Les villes nord-américaines sont conçues en grande partie pour la circulation d'automobiles privées. Les politiques, les règlements, les lignes directrices en matière de conception et les modèles d'utilisation des sols qui en découlent, ainsi que la culture automobile dominante, font de la perturbation de ce paradigme une bataille difficile. Ce contexte perpétue les attentes concernant le coût et l'offre du stationnement, les limites de vitesse et la fluidité de la circulation automobile, qui limitent tous la mise en œuvre et l'adoption de modes de transport durables. Bien que les praticiennes et praticiens du transports savent construire des espaces piétons, cyclables et axé sur le transport collectif, un mandat pour le faire est nécessaire. Le manque de volonté politique et publique de s'éloigner d'un aménagement qui privilégie les voitures constitue une entrave aux initiatives potentiellement importantes en matière d'équité. Un changement de politiques, de pratiques et de culture visant à donner la priorité aux modes de transport durables et à l'aménagement urbain équitable est nécessaire pour faire progresser l'équité dans les transports.

CONCLUSION

Nos échanges avec le milieu de la pratique et de la recherche nous ont permis d'identifier les réussites et les difficultés dans l'intégration de l'équité dans les transports. Les études de cas ont présenté des moyens concrets par lesquels les villes peuvent intégrer l'équité dans les différents domaines de pratique. Toutefois, personne n'a réponse à tout. Lors de nos multiples conversations avec les intervenantes et intervenants qui façonnent la ville, nous avons clairement déterminé qu'il est impossible de progresser en matière d'équité individuellement. Dans chaque municipalité, le progrès n'a pu se réaliser sans l'effort collectif de plusieurs personnes dans les différents départements, secteurs et disciplines.

La recherche de l'équité demeure une lutte continue et la façon que nous avançons est toute aussi importante que notre objectif. Le progrès de l'équité dans les transports requiert des changements profonds dans le mode de fonctionnement des villes, de l'expertise qui est valorisée à la manière dont on alloue des ressources, la renonciation au pouvoir et la collaboration. Les praticiennes et praticiens des transports risquent de se retrouver dans un milieu inconnu dépourvu d'outils testés et analysés. Nous espérons que les parcours des villes présentés dans ce rapport démontrent combien le progrès est bien plus important que la perfection.

Ce rapport témoigne de la manière dont les intervenantes et intervenants qui façonnent les villes à travers le Canada s'efforcent d'intégrer l'équité dans leurs projets de transport et dans leur travail au quotidien. Les échanges et les partages de ressources entre les villes constituent des sources d'apprentissage bien que certaines méthodes applicables dans une ville ne s'appliquent pas nécessairement dans une autre. Il n'existe pas de stratégie universelle pour réduire les iniquités. Nous espérons que ce rapport incitera les praticiennes et praticiens à appliquer et à s'inspirer de ces pratiques dans le contexte de leurs projets, à penser et à travailler différemment et à collaborer avec la communauté grandissante vouée à l'équité dans les transports.

ANNEXES

Guide d'entrevue

Pour commencer

Contexte individuel

1. Quel est votre rôle au sein de la ville et depuis combien de temps occupez-vous ce poste ?
 - a. Depuis combien de temps travaillez-vous pour la ville?
2. Pourriez-vous me donner un bref aperçu des principales tâches et activités dont vous êtes responsable dans le cadre de votre travail?

Contexte de la ville

3. Parlez-moi du contexte du transport durable dans votre ville...
 - a. (par exemple, les aménagements et infrastructures existantes, les tendances démographiques, les parts modales, etc.)
4. Pouvez-vous me parler du parcours qu'a pris la ville pour faire avancer l'équité?
 - a. Qui se fait le/la champion(ne) de l'équité en matière de transport dans votre ville – à l'interne et à l'externe?
 - b. Quels ont été les obstacles que vous avez surmontés?
 - c. Quels sont les obstacles qui persistent?
 - d. Quels sont les facteurs qui ont facilité le parcours de la ville en matière d'équité?
5. Nous avons passé en revue [CES POLITIQUES]. ...existe-t-il d'autres politiques importantes que nous devrions étudier?

Définition de l'équité

6. Nous avons trouvé cette définition de l'équité dans les politiques de votre ville... [LIRE LA DÉFINITION SI ELLE EST DEMANDÉE].
Comment cette définition s'applique-t-elle aux transports?
7. Existe-t-il une compréhension commune de l'équité entre les différents services et rôles?

Outils et stratégies d'équité en action

8. Parlez-moi d'une occasion où vous pensez avoir réussi à intégrer l'équité dans votre travail.
 - a. Cette approche s'appuyait-elle sur la politique d'équité de votre ville ou sur d'autres ressources?
 - b. Comment pensez-vous que cette stratégie pourrait s'appliquer à d'autres contextes?

9. Je suis curieux/curieuse de savoir comment l'équité se manifeste dans les différentes activités de votre travail quotidien.
 - a. Quelles activités/tâches vous semblent offrir des occasions concrètes d'appliquer l'équité? Pourquoi pensez-vous que c'est le cas?
 - b. Quelles sont les activités/tâches pour lesquelles vous estimez qu'il est difficile d'appliquer l'équité? Pourquoi pensez-vous qu'il s'agit d'un défi?
10. Pourriez-vous expliquer comment les décisions sont généralement prises dans votre travail?
 - a. L'équité est-elle prise en compte dans ce processus?
 - b. Pouvez-vous me donner quelques exemples? ou pourquoi pas?
11. Comment construisez-vous l'argumentaire pour des investissements pour faire avancer l'équité en matière de transport?
 - a. Comment tirer le meilleur parti des ressources dont vous disposez?
 - b. Comment éviter de compromettre l'équité lorsque les budgets et les délais sont serrés?
12. Comment changeriez-vous votre façon de travailler si l'équité était la priorité absolue et s'il n'y avait pas d'obstacles pratiques?

Réconciliation

13. Dans votre ville, existe-t-il des directives claires sur la manière d'aborder la réconciliation et de travailler avec les populations autochtones?
 - a. Comment celles-ci s'appliquent-elles dans le domaine du transport?
 - b. La réconciliation est-elle considérée comme distincte, liée ou identique au travail sur l'équité ?

Mesurer l'équité

14. Comment les progrès en matière d'équité dans les transports sont-ils mesurés dans votre ville?
 - a. Avez-vous défini des mesures ou des indicateurs?
 - b. Pouvez-vous me parler d'une occasion où vous avez pensé que votre travail avait un impact mesurable sur l'équité?
15. Comment les effets de votre travail sur l'équité sont-ils suivis et partagés?
 - a. Comment les effets de votre travail sur l'équité sont-ils communiqués aux différents groupes, tels que les autres services, les élus et le public?

Pour terminer

16. Quels sont les outils et les stratégies les plus prometteurs en matière d'équité que vous aimeriez essayer dans le cadre de votre travail?
17. Quels conseils donneriez-vous à d'autres villes qui tentent d'agir en faveur de l'équité dans les transports?
18. Souhaitez-vous ajouter quelque chose d'autre sur l'équité et le transport que j'aurais pu oublier?
19. Y a-t-il d'autres personnes à qui nous devrions parler? Merci de ne pas divulguer le nom d'une autre personne sans son consentement explicite, mais de transmettre nos coordonnées et notre matériel de recrutement à toute personne intéressée.

Liste des municipalités dotées de politiques d'équité

	VILLE	PROVINCE	POLITIQUE EN MATIÈRE D'ÉQUITÉ	ANNÉE
1	Vancouver	BC	<u>Equity Framework</u>	2021
2	Ottawa	ON	<u>Optique d'équité et d'inclusion</u>	2018
3	Halifax	NS	<u>Diversity & Inclusion Framework</u>	2018
4	Edmonton	AB	<u>Art of Inclusion + Equity Toolkit</u>	2019
5	New Westminster	BC	<u>Diversity, equity, inclusion and anti-racism (DEIAR) framework</u>	2022
6	Victoria	BC	<u>Equity Framework</u>	2022
7	Saskatoon	SK	<u>Triple Bottom Line Framework + Equity Toolkit</u>	2020, 2021
8	Montréal	QC	<u>Plan solidarité, équité et inclusion : pour ne laisser personne derrière</u>	2021
9	Burnaby	BC	<u>Social Sustainability Strategy</u>	2011
10	Oshawa	ON	<u>Equity & Inclusion Lens</u>	2021
11	Stratford	PEI	<u>Diversity & Inclusion Plan</u>	2018
12	Moncton	NB	<u>Plan d'inclusion sociale</u>	2016
13	London	ON	<u>Community Diversity & Inclusion Strategy</u>	2017
14	Newmarket	ON	<u>DEI Plan + Lens</u>	2021
15	Hamilton	ON	<u>EDI Handbook</u>	2019
16	County of Kings	NS	<u>Toward Equity and Diversity: A Strategy for Belonging</u>	2021
17	Calgary	AB	<u>Gender Equity, Diversity and Inclusion Strategy</u>	2019
18	Windsor	ON	<u>Diversity & Inclusion Initiative</u>	2018
19	Vaughan	ON	<u>DEI Plan</u>	2021
20	Markham	ON	<u>Diversity Action Plan + Anti-Black Racism Plan</u>	2022
21	Toronto	ON	<u>Youth Equity Lens</u>	2014
22	Mississauga	ON	<u>Workplace Diversity & Inclusion Strategy</u>	2017

Glossaire

TYPE D'ÉQUITÉ	EXPLICATION	LIENS DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT
<p>Distributive</p>	<p>Les ressources et les désagréments sont repartis de manière équitable entre les groupes sociaux et les quartiers (ce terme est également connu sous le nom d'équité spatiale ou territoriale).</p> <p>La distribution des ressources se fait alors en fonction des besoins et les répercussions potentielles.</p>	<p>Dans plusieurs villes, il y a des différences importantes d'un quartier à l'autre ou d'un groupe de personnes à l'autre en termes de blessures graves infligées aux piétons ou pour les cas de décès.</p>
<p>Procédurale</p>	<p>Les personnes concernées par les décisions ont la possibilité de prendre part à des processus de participation équitables, inclusifs et transparents.</p> <p>Les personnes occupant des postes de pouvoir sont représentatives des communautés qu'elles servent (ce terme est également connu sous le nom d'équité en matière de représentation).</p>	<p>Les consultations publiques se font souvent par le biais de sondages et portes ouvertes. Cependant, ces méthodes ne parviennent pas à atteindre adéquatement les groupes structurellement marginalisés.</p>
<p>De reconnaissance</p>	<p>La population et les institutions cherchent à s'attaquer aux causes à l'origine des iniquités (ce terme est également connu sous le nom d'équité structurelle).</p> <p>Le contexte et l'histoire locaux guident la prise de décision.</p> <p>Les différences entre les groupes et à l'intérieur de ceux-ci, y compris les différences de valeurs, de cultures et de savoirs, sont respectées.</p>	<p>Certains projets de construction antérieurs ont déplacé des groupes structurellement marginalisés, ce qui les a rendus davantage vulnérables à la pauvreté liée au transport.</p> <p>Des projets routiers du passé ont déplacé des groupes structurellement marginalisés, ce qui les rend aujourd'hui plus vulnérables à la précarité liée à la mobilité.</p>

Adapté de Meerow et al. (2019) et [Urban Sustainability Directors' Network \(USDN\) Equity in Sustainability Scan, 2014](#)

Préjugé implicite ou inconscient : Attitude, stéréotype, motivation ou hypothèse implicite qui peut se produire inconsciemment ou involontairement. Il résulte des expériences personnelles et touche tous les types de personnes. Tout le monde porte des préjugés implicites ou inconscients, y compris ceux liés au genre, à la culture, à l'ethnie/ à la race, à l'âge, à la langue, ou le biais institutionnel. Les décisions prises à partir des préjugés inconscients risquent de s'accumuler avec le temps et générer ainsi des répercussions sur la vie et les opportunités d'autrui, à la fois de manière positive et négative.
—[Edmonton Zoning Bylaw Renewal GBA+ and Equity Toolkit, 2021](#)

Intersectionnalité : Ce concept, défini par la Dr. Kimberlé Crenshaw, nous permet de comprendre comment le pouvoir et les privilèges affectent les personnes et les groupes de différentes manières et comment l'intersection des identités individualise les expériences de chaque personne. Nous nous définissons par plusieurs identités qui génèrent des avantages dans certains aspects de nos vies et des désavantages dans d'autres. Les composantes de notre identité reflètent nos interactions avec la communauté qui nous encoure et comment elle répond à notre présence. Les multiples formes de discrimination peuvent alors s'imbriquer et s'accumuler ce qui explique que l'expérience vécue par une femme blanche diffère de celle vécue par une femme noire. Les actions qui visent à remédier à l'injustice envers des groupes spécifiques risquent plutôt de les perpétuer si l'intersectionnalité n'est pas prise en compte.
—[New Westminster DEIAR Framework, 2022](#)

Précarité ou pauvreté liée au transport / à la mobilité : Elle se produit lorsque les personnes moins avantagées socialement et économiquement sont victimes de désavantages en matière de transport, soit par l'impossibilité d'avoir une voiture, par le manque d'options de transport adéquates ou bien par l'insuffisance d'infrastructure de qualité permettant les déplacements à pied ou en vélo. Lorsque les moyens de transport sont peu sûrs, trop chers ou inadaptés, ils constituent des obstacles pour les personnes qui tentent d'obtenir et de conserver un emploi, d'accéder aux soins de santé et aux services sociaux, de faire leur épicerie ou de participer à des activités communautaires.
—[Plan directeur des transports d'Ottawa, 2023](#)

Racisation / personne racisée : Processus construit par la société par lequel certaines personnes sont identifiées comme appartenant à une catégorie raciale. Une personne racisée peut faire l'objet de traitements différents ou de mauvais traitements par ses caractéristiques comme sa couleur de peau, son ethnie, sa nationalité, ses habits religieux, son accent ou son nom. Ce terme a remplacé le terme désuet et problématique « minorité visible ».
—[Edmonton Art of Inclusion: Our Diversity & Inclusion Framework, 2019](#)

Structures de pouvoir : Les structures qui déterminent qui détient les positions d'autorité et qui peut façonner les normes qui régissent les groupes sociaux, les lieux de travail, les institutions et la société. Il y a oppression lorsque le pouvoir exercé désavantage systématiquement certains groupes en particulier. Elle peut se manifester de plusieurs manières, notamment par la discrimination, les préjugés, les stéréotypes, la violence et le refus d'accès aux ressources et aux

opportunités. Voici deux systèmes de pouvoir et d'oppression pertinents au contexte canadien:

Suprémacisme blanc : Croyance culturelle de hiérarchie raciale selon laquelle les personnes avec la peau blanche ont une position de supériorité, conservant des structures de pouvoir qui donnent lieu à des préjugés et à une oppression envers les personnes racisées.
—New Westminster DEIAR Framework, 2022

Colonisation et colonialisme de peuplement : Processus d'invasion, de dépossession, de génocide et de subjugation d'un peuple. Le résultat est la dépossession de vastes superficies de terres des habitants d'origine et le résultat à long terme est une inégalité institutionnalisée. La relation colonisateur/colonisé est par nature inégale et profite au colonisateur au détriment du colonisé. Le colonialisme de peuplement – comme dans le cas du Canada – est un processus unique dans lequel la population colonisatrice ne quitte pas le territoire, affirme une souveraineté permanente sur la terre, cherche activement à assimiler les populations autochtones et à faire disparaître leurs cultures, leurs traditions et leurs liens avec la terre. Le colonialisme désigne l'idéologie ou la méthode qui fait place à la colonisation.

—Gouvernement du Canada, Lexique de la lutte contre le racisme, 2019

Groupes structurellement marginalisés : Nous utilisons ce terme pour décrire les communautés, soit sur le plan social ou géographique, qui ont été victimes de discrimination et d'exclusion de la part des structures de pouvoir dominantes à travers l'histoire. Ce groupe comprend les personnes racisées, les peuples autochtones, les

femmes, les personnes de diverses identités de genre, les personnes s'identifiant comme LGBTQ2S+, les personnes en situation de handicap, les enfants et les jeunes, les personnes âgées, les personnes immigrantes, les personnes à faible revenu, ainsi que les communautés linguistiques ou religieuses en situation minoritaire. Certaines villes font usage de termes distincts ayant des significations similaires, comme « groupes méritant l'équité ». Il n'existe pas de terme parfait, le langage demeure donc en constante évolution.

Obstacles structurels/systémiques : Les obstacles empêchent la pleine participation de groupes sociaux ou de communautés géographiques les privant ainsi des avantages d'une vie sociale, économique et politique. Ils peuvent être camouflés ou involontaires, mais ils sont fortement ancrés dans la société. Les politiques, les pratiques et les procédures existantes, tout comme les suppositions et les stéréotypes, les renforcent.

—Initiative : une ville pour toutes les femmes, 2015

Justice dans les transports vise à remédier aux iniquités au sein du système de transport. Ce concept veut corriger les politiques et pratiques en matière de transport du passé et améliorer les approches actuelles dans le domaine. La **justice en matière de mobilité** va au-delà du système de transport et prend en compte les facteurs holistiques, tels que la classe sociale, le genre et l'ethnie, qui influent sur la capacité d'une personne à accéder aux opportunités. Ce concept se concentre sur les efforts effectués afin d'abolir les structures de pouvoir qui menacent l'accès aux opportunités des groupes structurellement marginalisés.

Références

1. Allen J, Farber S. Sizing up transport poverty: A national scale accounting of low-income households suffering from inaccessibility in Canada, and what to do about it. *Transp Policy*. 2019 Feb 1;74:214–23.
2. Canada I. Infrastructure Canada - Overview [Internet]. 2021 [cited 2022 May 5]. Available from: infrastructure.gc.ca/trans/index-eng.html
3. Jones RPJ. Trudeau pledges billions in permanent funding for public transit [Internet]. *CBC News*. 2021. Available from: cbc.ca/news/politics/trudeau-transit-fund-1.5908346
4. Meerow S, Pajouhesh P, Miller TR. Social equity in urban resilience planning. *Local Environ*. 2019 Sep;24(9):793–808.
5. Crenshaw K. Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics, and Violence against Women of Color. *Stanford Law Rev*. 1991;43(6):1241–99.
6. Crenshaw K. Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory and Antiracist Politics. *Univ Chic Leg Forum*. 1989;Vol. 1989(Iss. 1):139–68.
7. Gosnell-Myers G. Co-creating the Cities We Deserve through Indigenous Knowledge. In: *Sacred Civics*. Routledge; 2022.
8. womentransform [Internet]. [cited 2023 Sep 8]. TRC Calls to Action | WTC. Available from: womentransformingcities.org/trc-calls-to-action
9. Faith Ford, Ryan Klemencic, Claire Lee, Ellen McGowan, Megan Meldrum, Alex Pysklywec, et al. Planning for Equity: Centring Equity, Diversity, and Inclusion in Canadian Municipal Planning Practice, Lessons for North Park Neighbourhood Association in Victoria, BC [Internet]. School of Urban and Regional Planning, Queen's University; 2020 Dec [cited 2023 Aug 21] p. 164. Available from: queensu.ca/geographyandplanning/sites/dgpwww/files/uploaded_files/SURP/Project%20Course%20Documents/SURP-823%20Final%20Report.pdf
10. Williams T, Barr V. Municipal Equity Policies: Takeaways for Planners. *Plan Can*. 2022 Winter;64(4).
11. City of New Westminster. Land Acknowledgement Guidelines & Background [Internet]. [cited 2023 Sep 15]. Available from: newwestcity.ca/indigenous_reconciliation/land-acknowledgement
12. City of New Westminster. City of New Westminster. [cited 2023 Sep 15]. Transit. Available from: newwestcity.ca/transportation/getting-around/transit
13. Ferster, C, Winters, M, Beirsto, J, Laberee, K, Manaugh, K, Nelson, T. National bike infrastructure network layer created by applying the Canadian Bikeway Comfort and Safety Classification System (Can-BICS) to OpenStreetMap data (OSM). [Internet]. 2022 [cited 2023 Sep 13]. Available from: arcgis.com/home/item.html?id=a91c3270b322473da8b3c81793e6902c
14. City of New Westminster. City of New Westminster. All Ages and Abilities Active Transportation Network Plan.
15. City of Edmonton. Edmonton City Plan [Internet]. 2020 [cited 2023 Sep 13]. Available from: edmonton.ca/city_government/city_vision_and_strategic_plan/city-plan
16. City of Edmonton. ETS Maps, Routes and Schedules | City of Edmonton [Internet]. [cited 2023 Sep 13]. Available from: edmonton.ca/ets/maps-routes-schedules-service
17. City of Edmonton. Gender-Based Analysis Plus (GBA+) [Internet]. 2017. Available from: webdocs.edmonton.ca/siredocs/published_meetings/120/677815.pdf
18. Faid, J, Kapitsila, B, Cooper, D. Transport Canada. 2022. Canadian Urban Mobility Report 2.0.

19. Services C and S. City of Ottawa. 2022 [cited 2023 Sep 15]. Indigenous relations. Available from: ottawa.ca/en/city-hall/creating-equal-inclusive-and-diverse-city/indigenous-relations
20. OC Transpo [Internet]. [cited 2023 Sep 15]. Service types | OC Transpo. Available from: octranspo.com/en/our-services/bus-o-train-network/service-types
21. Planning RE and ED. City of Ottawa. 2023 [cited 2023 Sep 15]. Active transportation. Available from: ottawa.ca/en/parking-roads-and-travel/active-transportation
22. City of Ottawa. Transportation Master Plan Part 1 [Internet]. [cited 2023 Oct 24]. Available from: pub-ottawa.escribemeetings.com/filestream.ashx?DocumentId=121324
23. Social Planning Council of Ottawa. Neighbourhood Equity Index Project Report [Internet]. 2019. Available from: neighbourhoodequity.ca/wp-content/uploads/2021/02/NEI-Report-Feb-22-2001.pdf
24. How to create gender-inclusive transport: Lessons from around the world [Internet]. WomenMobilizeWomen. 2023 [cited 2023 Sep 8]. Available from: womenmobilize.org/how-to-create-gender-inclusive-transport-lessons-from-around-the-world
25. News · JH· C. CBC. 2023 [cited 2023 Sep 8]. Municipality of the County of Kings will go it alone on diversity strategy | CBC News. Available from: [.cbc.ca/news/canada/nova-scotia/kings-county-towns-turn-down-regional-diversity-initiative-1.6780067](https://www.cbc.ca/news/canada/nova-scotia/kings-county-towns-turn-down-regional-diversity-initiative-1.6780067)

Déclarations de positionnement

Daniel Fuller

Je suis un homme blanc plutôt grand qui a grandi dans une famille de la classe moyenne à Saskatoon. Je suis membre de la communauté fransaskoise. Je me suis impliqué en tant que membre du conseil d'administration de nombreux organismes francophones provinciaux et nationaux. Les communautés francophones hors Québec ont une longue histoire de défendre l'équité des droits linguistiques au Canada. J'applique la logique, la compassion et la ténacité que j'ai apprises dans ma communauté pour en aider d'autres. En grandissant, je faisais du vélo et passais beaucoup de temps dans l'un des quartiers qui compte parmi ceux qui ont les plus fortes proportions de personnes autochtones résidant à Saskatoon. J'ai été témoin des impacts du colonialisme, des pensionnats et des traumatismes qui en résultent, particulièrement chez les jeunes de ces quartiers. Je considère la justice en matière de mobilité comme un aspect essentiel de la réconciliation et j'espère être en mesure de soutenir les gens qui peuvent contribuer à l'amélioration de la mobilité équitable.

Tessa Williams

Je suis une occupante issue d'une longue lignée de familles de pêcheurs d'Unama'ki (île du Cap-Breton). J'ai grandi à Kijipuktuk (Halifax, Nouvelle-Écosse), une ville de taille moyenne située sur le territoire traditionnel non cédé du peuple Mi'kmaq. Je bénéficie d'un privilège non mérité en tant que femme blanche, hétérosexuelle, cisgenre, qui parle l'anglais comme première langue, est née avec la citoyenneté canadienne et vit actuellement sans handicap. Après avoir obtenu un diplôme en design communautaire, j'ai quitté la maison pour trouver un emploi dans le domaine des transports qui est à prédominance masculine. Cette expérience m'a sensibilisée aux questions de genre et de classe. Même si mon expérience en tant qu'urbaniste municipale m'apporte une perspective pratique, elle me rend également sympathique aux institutions. J'apprends à abandonner toute attitude défensive, à adopter un regard critique et à demander des comptes aux personnes au pouvoir. J'offre mes apprentissages de ce projet non pas en tant qu'experte, mais en tant qu'étudiante de l'équité.

Victoria Barr

Je suis une occupante d'ascendance irlandaise et écossaise, vivant actuellement sur les terres des peuples ləkʷəŋən, les nations Esquimalt et Songhees – également appelées Victoria, en Colombie-Britannique. J'ai grandi dans la région de Niagara, dans le sud de l'Ontario (les terres des Hatiwendaronk, des Haudenosaunee et des Anishinaabe, y compris la Première nation des Mississaugas de Credit); et j'ai déménagé en Colombie-Britannique dans la vingtaine, parce que je voulais diminuer mon temps passé à conduire une voiture pour apprécier la nature et l'explorer. Ma passion pour la justice sociale et ma tendance à militer en faveur de politiques qui visent le bien-être de la communauté viennent en partie du fait que je suis mère. En tant que parent, je me demande souvent de quel genre de monde nos enfants et petits-enfants hériteront. Quels dégâts leur laissons-nous? J'ai une formation en santé publique (MPH) et en urbanisme (PhD), et je travaille à bâtir des communautés saines et équitables depuis près de 30 ans. En tant que femme blanche bénéficiant de nombreux privilèges, j'essaie humblement d'écouter, d'apprendre et de réfléchir chaque jour.

Meghan Winters

Je suis une occupante blanche qui a été élevée sur les terres des *kʷikʷəłəm* (*Première Nation Kwikwetlem*) par des parents venus du Cap-Breton et des Prairies. Durant mes études universitaires, j'ai fait du vélo partout en ville, principalement parce que j'étais sans le sou. Au cours de ma première carrière, je traversais quotidiennement à vélo le pont de Knight Street, qui est peut-être le passage le moins accueillant de Vancouver; il n'y avait que des camions et aucune infrastructure cyclable. J'étais peut-être intrépide à l'époque, mais après plusieurs incidents où j'ai été heurtée par une personne qui conduisait une voiture, en plus de mes déplacements en ville avec deux enfants, j'en suis venue à voir très clairement comment les iniquités dans l'environnement bâti limitent la mobilité et les possibilités pour tant de personnes. À ce stade, avec mon conjoint, je m'occupe d'adolescents et de parents vieillissants, et j'ai la chance de vivre sans handicap. Je suis reconnaissante du soutien intergénérationnel d'une famille de classe moyenne qui m'a permis d'acheter une maison à Vancouver il y a des décennies, ainsi que de ma sécurité d'emploi qui offre une stabilité à ma famille. Dans mon travail et ma vie personnelle, je m'engage à utiliser le privilège substantiel que j'ai afin de défendre et d'amplifier les voix et les expériences des personnes qui n'ont peut-être pas le temps, les ressources ou les connaissances nécessaires pour partager leurs besoins et leur expertise.

Jaimy Fischer

Je suis Métisse de la rivière Rouge et occupante d'origine irlandaise et allemande. J'ai grandi au sein d'une famille ouvrière sur les terres des peuples parlant T'Sou-ke et ləkʷəŋən (île de Vancouver). Je vis et travaille sur les terres traditionnelles, ancestrales et volées des xʷməθkʷəyəm (Musqueam), Sk̓wx̓wú7mesh Úxwumíxw (Squamish), səliłwətał (Tsleil-Waututh) et kʷikʷəłəm (Kwikwetlem). Mes ancêtres, des combattants contre l'oppression coloniale, m'ont confié la responsabilité de défendre les droits des Autochtones : leur implication en aménagement et en organisation communautaire, ainsi que leur action directe dans les résistances de la rivière Rouge et du Nord-Ouest sont les sources de ma force et mon inspiration. Ma passion pour la justice en matière de mobilité découle de ma propre expérience : je marche, je fais du vélo et je prends les transports en commun pour me déplacer depuis que je suis à la maternelle. J'ai vécu dans des communautés éloignées et défavorisées en matière de transports, sans accès fiable à une voiture, et j'ai passé une grande partie de ma jeunesse à aider mon père en situation de handicap à naviguer dans le paysage urbain hostile en fauteuil roulant. Ces expériences ont donné naissance à une compréhension profonde de l'impact du transport au-delà de la simple mobilité : il entraîne des répercussions immédiates sur nos sentiments de liberté, connexion et valorisation et il influe sur nos possibilités d'amélioration de notre situation. En tant qu'étudiante de première génération, je suis reconnaissante des possibilités que l'enseignement supérieur m'offre et je m'engage à utiliser les privilèges acquis dans la poursuite de la réconciliation des transports.

Meridith Sones

Je suis une occupante blanche élevée sur les terres traditionnelles de la Première nation des Mississaugas de Credit à Esquesing, « Terre des grands pins », dans une petite ville de la campagne ontarienne connue aujourd'hui sous le nom de Halton Hills. Mes parents sont arrivés d'Angleterre sur l'île de la Tortue avant ma naissance pour ce qui devait être une courte aventure, mais ils sont tombés amoureux du Canada et n'ont plus voulu quitter. Je suis la plus jeune de quatre enfants et j'ai grandi dans une communauté rurale à l'extérieur de la ville, où la nature et les vélos étaient les meilleurs (et à peu près les seuls) divertissements. Aujourd'hui, je vis et travaille sur les terres non cédées des peuples Musqueam, Squamish et Tsleil-Waututh, sans y avoir été invitée. La nature et les vélos sont toujours mes deux choses préférées, des privilèges auxquels je peux accéder et dont je profite en tant que personne blanche éduquée, sans handicap, en bonne santé, qui peut se déplacer dans les espaces publics sans craindre l'exclusion ou la répression. Je me déplace aujourd'hui avec deux enfants derrière moi à vélo et je connais bien ce mélange de joie et de peur qui accompagne les déplacements sans auto dans une banlieue conçue pour l'automobile. En tant que praticienne de la santé publique devenue chercheuse, j'utilise ma formation et ma position pour améliorer les conditions de vie des personnes dans des communautés qui entravent plutôt que favorisent leur santé et leur mobilité, en mettant particulièrement l'accent sur les enfants, les jeunes et d'autres groupes sous-engagés dans l'aménagement des villes.

Zoé Poirier Stephens

Je suis une occupante blanche de Tiohtià:ke (Montréal, Québec), une terre non cédée qui appartient à la nation Kanien'kehá:ka. J'ai fait des études postsecondaires grâce au soutien de ma famille. Je parle couramment l'anglais et le français. Je peux naviguer facilement dans différentes situations sociales et professionnelles au Québec et au Canada, et je suis consciente du privilège et de l'accès que cela m'offre. J'ai étudié l'urbanisme parce que je m'intéressais aux nombreuses façons dont l'aménagement urbain, les systèmes de transport et les environnements sociaux influencent notre bien-être et nos expériences quotidiennes. Je fais face à peu d'obstacles lorsque je me déplace en ville : j'aime prendre les transports en commun, marcher ou essayer une nouvelle piste cyclable. Je reconnais que ce n'est pas le cas de tout le monde. Pour moi, l'équité en matière de transport signifie bâtir des systèmes qui permettent à toute personne de prendre plaisir dans ses déplacements quotidiens. J'ai beaucoup appris en contribuant à ce rapport, notamment à identifier et à parler des inégalités de manière claire et directe. Je m'engage à appliquer ces apprentissages à d'autres domaines de mon travail, en reconnaissant quand je dois écouter et quand je dois utiliser mon privilège pour prendre la parole.

Yan Kestens

Je suis professeur titulaire à l'Université de Montréal, avec une conscience profonde de la façon dont mon histoire et mes expériences personnelles s'entrecroisent avec mes recherches. Né en France d'un père français et d'une mère allemande, ma famille a des origines diverses, notamment espagnoles, algériennes et belges. L'histoire de ma famille porte le poids de la Seconde Guerre mondiale, ses membres ayant joué un rôle à la fois du côté français et du côté allemand. En grandissant, j'ai été influencé par le contexte des nations travaillant ensemble pour construire une Europe unifiée, et j'ai été témoin de la chute du mur de Berlin en tant que moment historique. En 1997, j'ai immigré au Québec où je réside depuis. Ma femme, d'origine française et américaine, et moi y avons fait notre vie, élevant aujourd'hui quatre enfants sur le territoire non cédé de la nation Kanien'kehá:ka (Longueuil). Cette mosaïque d'expériences, de cultures et d'héritages familiaux a façonné ma compréhension du monde et de la place que j'y occupe. En tant qu'homme blanc, je reconnais le privilège dont je jouis, résultat d'une interaction complexe entre l'histoire, l'identité et les circonstances. Cette reconnaissance me rappelle constamment la responsabilité qui m'incombe de tirer parti de mes privilèges dans la poursuite de la justice sociale et de l'équité. Je suis convaincu que la diversité des points de vue et des origines enrichit notre compréhension collective et renforce notre capacité à relever les défis mondiaux.

Kevin Manaugh

En tant qu'occupant blanc originaire des terres ancestrales des Kitihawa du peuple Potawatomi, je reconnais les privilèges inhérents à mon éducation. Élevé dans les banlieues du Midwest américain au sein d'une famille de la classe moyenne supérieure, j'ai eu accès à une éducation de qualité et une famille qui m'a soutenu. Bien que j'aie passé la plupart de mes jeunes années dans des environnements dépendants à l'automobile et que j'aie obtenu mon permis de conduire le jour de mes 16 ans, l'évolution de mes expériences et de mes convictions m'a guidé vers la défense et l'adoption de modes de transport actifs. Résidant et travaillant actuellement à Tiohtià:ke (Montréal, Québec), sur des terres non cédées appartenant à la nation Kanien'kehá:ka, je navigue dans la ville principalement à pied et à deux roues, bien que mon couple possède une voiture. Depuis plus d'une décennie, mes travaux portent sur la justice en matière de mobilité. J'axe mon travail sur la compréhension des diverses expériences vécues par les individus au sein des réseaux de transport et sur la manière de transmettre l'information aux décideurs qui peuvent améliorer ces systèmes pour les personnes de tous âges et de toutes capacités.

INTERACT

INTERVENTIONS URBAINES, ÉQUITÉ,
RECHERCHE-ACTION, COMMUNAUTÉS ET SANTÉ