

Principe de l'égalité réelle et Analyse différenciée francophone (ADF) appliqués au domaine du transport : résultats d'un projet-pilote

Linda Cardinal, Marie Hélène Eddie, Marc L. Johnson et Martine Plourde

Numéro 38, 2013

Francophonie et socioéconomie

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1023659ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1023659ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut franco-ontarien

ISSN

0708-1715 (imprimé)

1918-7505 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Cardinal, L., Eddie, M., Johnson, M. L. & Plourde, M. (2013). Principe de l'égalité réelle et Analyse différenciée francophone (ADF) appliqués au domaine du transport : résultats d'un projet-pilote. *Revue du Nouvel-Ontario*, (38), 69–108. <https://doi.org/10.7202/1023659ar>

Principe de l'égalité réelle et Analyse différenciée francophone (ADF) appliqués au domaine du transport : résultats d'un projet-pilote

LINDA CARDINAL
Université d'Ottawa

MARIE HÉLÈNE EDDIE
Université d'Ottawa

MARC L. JOHNSON
Universalia

MARTINE PLOURDE
Option Femmes Emploi

Au Canada, la Partie VII de la *Loi sur les langues officielles* constitue une référence importante pour les minorités francophones¹. Elle stipule que le gouvernement canadien a l'obligation de voir au développement et à l'épanouissement des minorités de langue officielle². Par « minorités

¹ Les auteurs de cet article souhaitent remercier Nathalie Plante, qui fut responsable du traitement des données et qui nous a conseillés tout au long de l'analyse. Nous remercions également les examinateurs de la *Revue du Nouvel-Ontario* de leurs suggestions.

² Plus précisément, selon la *Loi sur les langues officielles*, Partie VII : 41. (1) Le gouvernement fédéral s'engage à favoriser l'épanouissement des minorités francophones et anglophones du Canada et à appuyer leur développement, ainsi qu'à promouvoir la pleine reconnaissance et l'usage du français et de l'anglais dans la société canadienne. (2) Il incombe aux institutions fédérales de veiller à ce que soient prises des mesures positives pour mettre en œuvre cet engagement.

de langue officielle », il entend les minorités francophones vivant à l'extérieur du Québec et la minorité anglo-québécoise. Si elle guide l'action gouvernementale, la Partie VII incite aussi les groupes à trouver des façons de voir à leur développement et à leur épanouissement. Or, cette action est peu étudiée. Entre autres, les pratiques et les outils dont se dotent les groupes francophones pour voir à leur développement sont peu connus.

Ce texte portera sur un nouvel outil créé par le Réseau de développement économique et d'employabilité de l'Ontario (RDÉE Ontario) en 2009, soit un outil d'Analyse différenciée francophone (ADF). Idée originale du RDÉE Ontario, incubée ensuite au sein de l'Alliance de recherche « Les savoirs de la gouvernance communautaire » à l'Université d'Ottawa, l'ADF correspond à un outil potentiellement innovateur, favorable à une plus grande prise en compte de la réalité des francophones sur le plan des politiques publiques comme de la gestion de projets ou d'initiatives communautaires³. L'ADF est un

Il demeure entendu que cette mise en œuvre se fait dans le respect des champs de compétence et des pouvoirs des provinces.

(3) Le gouverneur en conseil peut, par règlement visant les institutions fédérales autres que le Sénat, la Chambre des communes, la bibliothèque du Parlement, le bureau du conseiller sénatorial en éthique et le bureau du commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique, fixer les modalités d'exécution des obligations que la présente partie leur impose.

42. Le ministre du Patrimoine canadien, en consultation avec les autres ministres fédéraux, suscite et encourage la coordination de la mise en œuvre par les institutions fédérales de cet engagement (*Loi sur les langues officielles*, L.R., 1985, ch. 31 (4e suppl.), <http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/> (22 mars 2012)).

³ Martin Normand, *L'innovation dans la gouvernance communautaire. Volume 1 : Catalogue des pratiques*, Ottawa, Alliance de recherche – Les savoirs de la gouvernance communautaire, Université d'Ottawa, 2011, <http://www.sciencesociales.uottawa.ca/aruc-cura/fra/documents/Cataloguedespratiques.pdf> (18 juillet 2011).

outil d'analyse qui a pour but de cerner les effets différenciés que peuvent avoir tout programme, politique, initiative ou projet sur les communautés francophones. Ces effets différenciés jouent parfois en faveur des communautés, mais ils peuvent aussi représenter des obstacles à leur développement. L'ADF tient pour acquis la présence d'effets différenciés des politiques ou initiatives gouvernementales sur les communautés francophone et anglophone, et ce, d'autant plus que celles-ci vivent des situations socioéconomiques et politiques distinctes⁴. En d'autres mots, la réalité des deux communautés est de prime abord différente; les effets des politiques et projets sur eux serviront soit à renforcer ces différences, soit à les atténuer. Si l'ADF reconnaît ces éléments, son objectif est de contribuer à la vitalité des communautés francophones et de participer à l'atteinte de l'égalité réelle entre les communautés linguistiques⁵.

L'égalité réelle, à la différence de l'égalité formelle, est plus difficile à observer et à atteindre. L'égalité formelle, qui consiste en les principes contenus dans la loi, doit être mise en œuvre de façon particulière pour assurer l'égalité réelle. Ainsi, malgré la *Loi sur les langues officielles* qui protège de façon formelle les communautés de langue officielle au Canada, un certain travail est toujours nécessaire pour tendre vers l'idéal d'une égalité réelle.

Cet article a pour but de présenter les résultats et les enseignements découlant d'un premier projet-pilote qui

⁴ Réseau de développement économique et d'employabilité de l'Ontario (RDÉE Ontario), « Analyse différenciée francophone », présenté dans l'atelier « Engagement, gouvernance et économie » tenu lors de la deuxième rencontre annuelle de l'ARUC – Les savoirs de la gouvernance communautaire, Université d'Ottawa, Ottawa, 24 août 2010, p. 3, http://www.sciencesociales.uottawa.ca/aruc-cura/fra/documents/RDEE_2.pdf (18 juillet 2011).

⁵ *Ibid.*, p. 3.

a servi à tester l'outil d'ADF dans la région d'Ottawa (Ontario). D'abord, nous présenterons le RDÉE Ontario afin de préciser le contexte qui a donné lieu au besoin d'un outil d'ADF. Ensuite, nous examinerons le cadre conceptuel qui sous-tend la création de l'ADF, notamment celui de l'analyse différenciée selon les sexes (ADS). Enfin, nous présenterons les modalités du projet-pilote, qui a permis de tester la pertinence de l'outil et de valider certaines de ses dimensions. Entre autres, le projet-pilote a révélé des effets différenciés importants et, par le fait même, a illustré la pertinence de l'ADF comme un outil permettant d'identifier des barrières à l'atteinte de l'égalité réelle. L'expérience du projet-pilote a aussi permis de dégager des constats et des apprentissages importants en vue de rendre l'outil accessible et permettre son insertion dans le milieu communautaire. Le présent texte servira aussi à approfondir ces différents éléments.

RDÉE Ontario et démarche de création de l'outil d'ADF

Le RDÉE Ontario est un organisme à but non lucratif indépendant, dont la mission est de « favorise[r] le développement économique et l'employabilité afin d'assurer la vitalité et la pérennité des communautés francophones de l'Ontario⁶ ». Il fait partie d'un réseau national, le RDÉE Canada, qui chapeaute les RDÉE de neuf provinces et trois territoires du pays⁷. Le RDÉE Ontario est surtout actif dans trois axes de développement : l'appui aux industries et aux secteurs économiques, l'appui en

⁶ Réseau de développement économique et d'employabilité de l'Ontario (RDÉE Ontario), *Rapport annuel 2009-2010*, Ottawa, RDÉE Ontario, 2010, p. 3, <http://rdee-ont.ca/wp-content/uploads/2010/11/rapportannuel2009-2010.pdf> (29 juillet 2011).

⁷ *Ibid.*, p. 3.

employabilité, et le renforcement des capacités communautaires en vue de la prise en charge des communautés par des initiatives de développement économique⁸.

En procédant au bilan annuel de ses initiatives pour l'année 2008-2009, la direction du RDÉE Ontario pour la région de l'Est a fait le constat qu'il était compliqué de confirmer si les initiatives de l'organisme avaient eu l'impact voulu sur les communautés francophones. Cette difficulté de savoir si les initiatives ont un effet habilitant sur la santé socioéconomique des communautés francophones de l'Ontario provient, en partie, du manque de données et de statistiques ventilées précises sur ces communautés. Ces données, essentielles pour tracer un portrait et faire une démonstration claire des besoins des francophones, sont soit inexistantes, soit trop peu ciblées par rapport au sous-groupe de la population visé par les initiatives du RDÉE Ontario⁹. Ainsi, les sources de données disponibles, soit les profils socioéconomiques des régions francophones et acadiennes du Canada, préparées par le RDÉE Canada, de même que certains profils communautaires élaborés par la Fondation Trillium de l'Ontario¹⁰, ont une portée importante, car ils ventilent les données de Statistique Canada et permettent d'effectuer une comparaison des statistiques existantes sur les

⁸ Martine Plourde et Marie Hélène Eddie, «L'analyse différenciée francophone : portrait et enjeux pour le développement économique des francophones de l'Ontario», présenté au colloque *Francophonie et économie - Mobilisations collectives et stratégies individuelles chez les francophones du Canada, hier et aujourd'hui* du Réseau de la recherche sur la francophonie canadienne dans le cadre du congrès de l'ACFAS, Sherbrooke, Université de Sherbrooke, 12 mai 2011, p. 3.

⁹ *Ibid.*, p. 4.

¹⁰ Les profils communautaires de la Fondation Trillium de l'Ontario sont accessibles à l'adresse Internet suivante : <http://www.trillium-foundation.org>.

francophones et les anglophones. Toutefois, ces sources de données sont peu précises et insuffisantes pour planifier des initiatives de développement économique. Elles ne comblent pas le vide qui subsiste sur le plan méthodologique pour un véritable outil de planification ciblant les francophones¹¹.

C'est en partant de ce constat de la nécessité d'avoir en main non seulement des statistiques ventilées, mais également une véritable méthodologie de travail que le RDÉE Ontario a amorcé sa quête d'une méthode d'analyse qui permettrait de cerner les préoccupations spécifiques aux populations francophones vivant en milieu minoritaire. Après une recherche effectuée sur différents modèles d'analyse différenciée existants, durant l'année 2009-2010, le RDÉE Ontario a élaboré un modèle d'analyse différenciée selon la langue¹². Celui-ci repose principalement sur le modèle d'analyse différenciée selon les sexes utilisé au Québec, au Canada et à l'échelle internationale, ainsi que sur d'autres méthodologies de planification courantes en Europe, notamment au Pays de Galles, permettant de procéder à des analyses d'impact des projets, programmes et politiques globales sur les communautés linguistiques minoritaires galloises, en l'occurrence.

1. Cadre conceptuel présidant à l'ADF

La principale notion qui sous-tend l'analyse différenciée, de façon générale, est celle de l'égalité réelle. Dans le

¹¹ Marc L. Johnson, *L'analyse différenciée francophone : outil pour le développement de la francophonie ontarienne*, Ottawa, Réseau de développement et d'employabilité de l'Ontario, 2011, p. 11.

¹² RDÉE Ontario, *Rapport annuel 2009-2010*, *op. cit.*, p. 18; Martine Plourde et Marie Hélène Eddie, «L'analyse différenciée francophone...», *op. cit.*, p. 4.

domaine de la langue, en 1999, l'affaire *Beaulac* confirme que l'égalité linguistique au Canada comprend à la fois l'égalité formelle entre francophones et anglophones et le principe de l'égalité réelle¹³. Ce dernier principe « exige que les minorités de langue officielle soient traitées différemment, si nécessaire, suivant leur situation et leurs besoins particuliers, afin de leur assurer un traitement équivalent à celui de la majorité de langue officielle¹⁴ ».

Suivant ces considérations, l'analyse différenciée conçoit que, pour favoriser l'atteinte de l'égalité réelle, il faut bien comprendre les effets différenciés des politiques et mettre en place des mesures particulières qui ciblent des sous-groupes de la population en tenant compte de leurs spécificités. Ainsi, les différents modèles d'analyse différenciée sont fondés sur l'idée selon laquelle même une initiative qui semble neutre, tant sur le plan de la langue, du sexe, de l'origine ethnique ou de toute autre dimension socioéconomique a des effets différents sur les sous-groupes de la population puisque, à la base, ces sous-groupes vivent des réalités distinctes.

Il existe plusieurs modèles d'analyse différenciée, le plus connu étant l'analyse différenciée selon les sexes (ADS).

Modèle d'analyse différenciée selon les sexes (ADS)

En 1995, lors de la Quatrième Conférence mondiale des Nations unies sur les femmes, dont le Programme d'action est adopté à Beijing, les gouvernements invités reconnaissent qu'ils devraient mettre en place une stratégie pour analyser les effets de tout programme ou politique sur les hommes et les femmes. En 1997, le gouvernement

¹³ *R. c. Beaulac*, [1999] 1 R.C.S. 768 (1999).

¹⁴ Ingrid Roy, *Étude d'impact juridique concernant l'affaire Desrochers c. Canada (Industrie)*, [2009] 1 R.C.S. 194, Ottawa, Programme d'appui aux droits linguistiques, Université d'Ottawa, 2010, p. 18.

du Québec commence à intégrer une analyse différenciée selon les sexes (ADS) à ses activités. Il procède par expérimentation jusqu'en 2004, grâce à la participation de onze ministères et organismes à des projets pilotes qui débouchent sur l'élaboration d'un Plan d'action 2007-2010, qui « vise à intégrer progressivement le principe de l'égalité entre les femmes et les hommes à l'ensemble des décisions du gouvernement du Québec ainsi qu'à celles des instances locales et régionales¹⁵ ».

Dans le Rapport *L'expérimentation de l'analyse différenciée selon les sexes au gouvernement du Québec : ses enseignements et ses retombées, période 1997-2004*, l'ADS est définie comme « une approche de gestion qui vise à discerner de façon préventive, au cours de la conception ou de l'évaluation d'une intervention gouvernementale, les effets distincts que pourrait avoir son adoption sur les femmes et les hommes compte tenu des conditions socioéconomiques qui les caractérisent¹⁶. » Ainsi, l'ADS veut prévenir les inégalités et corriger les situations de discrimination auxquelles font face les femmes. Au préalable, elle tient pour acquis qu'une intervention gouvernementale qui semble à première vue neutre peut produire des effets inégaux sur les femmes et les hommes. Ces effets inégaux sont rendus probables à cause des « différenciations » présentes entre les deux groupes¹⁷. Le

¹⁵ Secrétariat à la condition féminine du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, *Plan d'action 2007-2010: Implantation de l'analyse différenciée selon les sexes (ADS) dans les pratiques gouvernementales et dans celles des instances locales et régionales*, Québec, 2007, p. 3.

¹⁶ Secrétariat à la condition féminine du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, *L'expérimentation de l'analyse différenciée selon les sexes au gouvernement du Québec. Ses enseignements et ses retombées, période 1997-2004*, Québec, 2005, p. 5.

¹⁷ *Ibid.*, p. 9.

mot « différenciation » renvoie au fait que les « expériences des femmes et des hommes sont inscrites dans des schèmes historiques encore empreints de rigidité et de biais sexistes en dépit de l'évolution observée au cours des dernières décennies. C'est pourquoi, de façon générale, il ne s'agit pas de différences, mais bien de différenciations, c'est-à-dire [du] résultat d'un processus de construction sociale des différences¹⁸ ».

À titre d'exemple, l'un des projets d'analyse réalisés durant la phase d'expérimentation de l'ADS a eu lieu au ministère des Transports (MTQ) et portait sur la mobilité des femmes et des hommes dans la région de la ville de Québec. Cette étude, effectuée par le Centre de recherche en aménagement et en développement (CRAD) de l'Université Laval, a mis en lumière le fait que la mobilité des femmes et des hommes diffère sur de nombreux points, démontrant, par le fait même, la pertinence d'une ADS sur le système de transport urbain de Québec¹⁹. L'étude a donné lieu à la mise en œuvre d'une politique visant les femmes qui prennent l'autobus le soir et la nuit. Sachant que quatre fois plus de femmes que d'hommes craignent de marcher seules le soir, la société de transport de la ville de Québec encourage désormais les utilisatrices des autobus à signaler au conducteur qu'elles souhaitent faire immobiliser l'autobus entre deux arrêts afin de raccourcir la distance de marche à effectuer pour se rendre à leur destination²⁰. Dans ce cas, l'analyse différenciée a donné lieu à une solution relativement simple et peu

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ *Ibid.*, p. 30-31.

²⁰ Secrétariat à la condition féminine du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, *Guide synthèse : l'analyse différenciée selon les sexes dans les pratiques gouvernementales et dans celles des instances locales et régionales*, Québec, 2007, p. 24.

coûteuse, mais qui peut avoir un effet important sur le confort et le sentiment de sécurité des utilisatrices du transport en commun.

Autres modèles d'analyse différenciée

Au Canada, le gouvernement fédéral a adopté la méthode d'analyse comparative entre les sexes (*gender-based analysis*)²¹. L'utilisation de l'approche intégrée pour l'égalité entre les sexes (*gender mainstreaming*) est également discutée abondamment dans plusieurs pays d'Europe et dans les agences internationales²². Le Conseil des relations interculturelles du Québec s'est aussi intéressé à l'analyse différenciée et, en 2006, il a proposé d'adapter les principes de l'ADS à la problématique de la diversité ethno-culturelle²³. De son côté, l'Observatoire international sur le racisme et les discriminations de l'UQAM s'y est intéressé pour démontrer comment les mesures de lutte anti-pauvreté peuvent échouer lorsqu'il est question des minorités visibles, en raison des différences socioéconomiques qui caractérisent ces dernières²⁴.

²¹ Marc Johnson, *L'analyse différenciée francophone*, op. cit., p. 8.

²² *Ibid.*, p. 9.

²³ Conseil des relations interculturelles du Québec, *Pour un modèle québécois intégré de lutte contre le racisme et les discriminations*, Mémoire présenté à la Commission de la culture en vue d'une politique gouvernementale de lutte contre le racisme et les discriminations, Québec, 2006, <http://www.micc.gouv.qc.ca/publications/fr/cri/racisme-discrimination/memoire-lutte-racisme-discriminations.pdf> (29 juillet 2011).

²⁴ Rachad Antonius et Jean-Claude Icart, *Profils différentiels de pauvreté : que révèlent-ils de plus?* Intervention dans le cadre du Symposium de la Chaire de recherche en immigration, ethnicité et citoyenneté (CRIEC) sur « Les multiples dimensions des inégalités, du racisme et des discriminations », Montréal, UQAM, 2009, http://www.approches.fr/IMG/File/Profils_différentiels_de_pauvreté.pdf (29 juillet 2011).

Peu d'initiatives d'analyse différenciée existent toutefois dans le domaine de la langue. Au Pays de Galles, où certains groupes ont développé un modèle d'analyse préventive, une approche intégrée à la langue galloise (*Welsh mainstreaming*) semble assez unique. L'approche intégrée à la langue galloise vise la planification de mesures publiques pour qu'elle affecte favorablement le développement des communautés galloises²⁵. Au Canada, un *Filtre des langues officielles* a été conçu dans la foulée de l'arrêt CALDECH, qui soutient que le gouvernement canadien doit s'assurer de mettre en place des politiques qui prennent en compte le point de vue et les besoins des communautés francophones²⁶. Le filtre sert à évaluer les incidences de soumissions au Conseil du Trésor ou de mémoires au Cabinet pour des projets pouvant avoir un impact sur les communautés de langue officielle. Ce filtre laisse à l'agent de développement qui l'applique le soin de déterminer si une initiative aura un effet différent sur les populations francophones et anglophones. Les réponses générées par les questions du filtre ne proviennent pas des opinions de la communauté elle-même; elles sont donc subjectives et dépendent de l'opinion de l'agent de développement qui y répond.

Outil d'ADF

L'outil d'ADF a été créé à la suite d'un examen des différents modèles d'analyse différenciée existants. Il comprend des éléments de ces différents modèles d'analyse différenciée et précise les principes devant sous-tendre l'ADF.

²⁵ Welsh Language Board, *Advice on Mainstreaming the Welsh Language*, 2007, <http://www.byig-wlb.org.uk/English/publications/Publications/5147.pdf> (18 juillet 2011).

²⁶ *Desrochers c. Canada (Industrie)*, [2009] 1 R.C.S. 194, <http://scc.lexum.org/fr/2009/2009csc8/2009csc8.pdf> (29 juillet 2011).

Au préalable, l'ADF a un fondement normatif. Elle a pour but de proposer une analyse en appui à l'atteinte de l'égalité réelle entre les francophones et les anglophones²⁷. L'ADF conçoit que les communautés francophones en milieu minoritaire font face à des situations et des défis différents des communautés anglophones et que pour « comprendre les obstacles à l'égalité entre deux communautés linguistiques, il nous faut des données qui caractérisent et comparent les deux communautés sur les mêmes questions²⁸ ». Le but de l'ADF est donc de parvenir à cibler précisément les effets différenciés des politiques et à identifier, dans ce contexte, les besoins spécifiques aux communautés francophones pour *promouvoir* la vitalité francophone²⁹ et atteindre, dans l'idéal, l'égalité réelle entre les communautés. L'application de l'ADF à des initiatives de toutes sortes devrait permettre de dire si les effets différenciés des initiatives en question seront favorables ou défavorables à l'atteinte de l'égalité substantive.

L'ADF a été conçue pour pouvoir s'appliquer autant à des politiques et à des programmes mis en place par les différents paliers de gouvernements qu'à des projets et des

²⁷ Marc Johnson, *L'analyse différenciée francophone*, *op. cit.*, p. 12.

²⁸ *Ibid.*, p. 10.

²⁹ La vitalité, en milieu francophone, est définie comme «la capacité d'une communauté à se prendre en charge, en mobilisant plusieurs types de ressources (démographiques, politiques et juridiques, sociales, économiques, culturelles) et en les transformant au bénéfice [de la collectivité], afin d'atteindre l'égalité réelle avec la majorité anglophone» (*Ibid.*, p. 12). Elle dépend de plusieurs facteurs ayant trait à la démographie, à la reconnaissance accordée à la communauté, au réseau d'institutions et à leur gouvernance, au sentiment d'appartenance des francophones à leur communauté, à la répartition de la richesse dans la communauté, à l'espace réservé à la langue dans les endroits publics ainsi qu'aux niveaux de littératie et d'éducation dans la communauté, pour ne nommer que ces derniers (*Ibid.*).

initiatives partant des communautés francophone et anglophone. Son pari est qu'elle puisse aussi être mise en œuvre autant dans le cadre d'initiatives qui visent spécifiquement les francophones que dans celui de celles qui portent sur un segment de la population francophone sans égard à la langue. Ainsi, quelle que soit la source de l'initiative ou du projet, l'ADF propose d'effectuer un travail préalable qui témoigne d'une plus grande sensibilité envers son environnement. L'outil propose également des analyses intersectionnelles. Il peut prendre en considération plusieurs indicateurs, dont les indicateurs socio-économiques, et ainsi mieux rendre compte de la diversité au sein même de la population francophone. Conséquemment, une ADF peut porter à la fois sur la langue et le sexe, ou encore sur l'âge, le groupe ethnique, ou sur tout autre indicateur pertinent à la situation précise à l'étude³⁰.

Modalités de l'ADF en planification et en évaluation

Une analyse différenciée peut être réalisée au moment de la planification d'une initiative, d'un projet, d'un programme ou d'une politique, tout comme lorsque l'on

³⁰ Bien que les outils d'analyse intersectionnelle soient moins courants, ils sont de plus en plus utilisés, car ils permettent d'être conscientisés aux multiples enjeux de la discrimination. En effet, une minorité peut imposer des situations d'inégalités à d'autres minorités. Par exemple, un groupe de femmes hétérosexuelles pourra tenir pour acquis que le groupe est « neutre » au plan sexuel, alors que des femmes homosexuelles feront remarquer que la norme hétérosexuelle imposée produit, en fait, d'autres inégalités dont elles sont victimes. De la même façon, des femmes qui sont issues de minorités ethniques et culturelles peuvent être victimes de situations similaires (Patricia Purtschert et Karin Meyer, « Différences, pouvoir, capital. Réflexions critiques sur l'intersectionnalité », dans Elsa Dorlin (dir.), *Sexe, race, classe. Pour une épistémologie de la domination*, Paris, PUF, 2009, p. 127-146).

procède à son évaluation. Dans un monde idéal, les intervenants tentent, dès le départ, de préciser les effets différenciés des initiatives, projets ou politiques qu'ils ont à planifier. Ainsi, ils ont, au moment de la planification de leurs activités, une idée des enjeux à prendre en compte afin de bien servir les francophones. À mi-parcours et à la fin du projet, les évaluations formative et sommative servent à évaluer les résultats du projet en tenant compte de sa pertinence, de sa cohérence, de son efficacité, de son efficience et de sa viabilité quant aux objectifs, aux activités et aux résultats visés, notamment l'égalité réelle entre francophones et anglophones³¹. Pour mener à bien ce processus, des questions d'ADF en planification et en évaluation ont été élaborées à partir du modèle logique de Ressources humaines et Développement des compétences Canada (RHDCC) soutenant le travail et les résultats attendus des RDÉE au Canada. Comme le souligne le RDÉE Ontario, l'ADF en planification s'intègre aux processus déjà existants :

En amont, [l'analyse différenciée francophone] est un outil de diagnostic et de conception qui peut servir lors de l'élaboration des projets. Dans l'esprit d'une démarche préventive, l'ADF aide à prendre des décisions éclairées quant à la prise en compte des francophones en situation minoritaire dans les initiatives de développement socioéconomique³².

De façon plus spécifique, l'ADF, dans le cadre de la planification d'une initiative, comprend un ensemble de questions auxquelles les promoteurs d'un projet doivent répondre avant que l'initiative soit mise en œuvre. Les questions portent sur les besoins du terrain, les besoins spécifiques aux francophones, la faisabilité du projet, ses objectifs, activités, et indicateurs qui permettront de

³¹ Marc Johnson, *L'analyse différenciée...*, op. cit., p. 19.

³² *Ibid.*, p. 11-12.

mesurer l'atteinte des résultats visés. La démarche accorde aussi une grande importance à la participation des personnes sur le terrain à chacune des étapes du processus afin de valider les besoins jugés prioritaires, les objectifs, la planification, la gouvernance et la mise en œuvre des activités ainsi que les résultats visés, tel que le prévoit habituellement le processus de développement économique communautaire³³.

La méthodologie proposée au moment de la planification comprend quatre étapes : 1) la circonscription du terrain, 2) l'analyse des besoins et les attentes de la population, 3) les objectifs de l'initiative, 4) les activités, résultats visés et indicateurs. Les réponses aux questions suggérées pour la planification d'une initiative donneront de poser le diagnostic nécessaire pour établir ses effets différenciés et proposer les ajustements dès le départ si l'on découvre que ces effets ne favorisent pas l'atteinte de l'égalité. Au final, l'ADF aura contribué à l'amélioration du processus de planification et engagé le milieu dès les débuts envers le succès d'une initiative. On peut présumer que la légitimité de l'initiative sera renforcée, ainsi que la cohésion du milieu, dans la mesure où les effets différenciés contribuent à l'atteinte de l'égalité réelle.

L'ADF peut aussi être intégrée à l'évaluation formative ou sommative d'une initiative. Elle s'exécutera alors en deux temps. En premier lieu, il importe d'élaborer le cadre d'évaluation de l'initiative. Celui-ci consiste en une description de l'initiative, soit de « ses objectifs et les résultats qu'elle vise, son public ou ses bénéficiaires, ses mécanismes de gouvernance et de gestion, ses ressources, ses activités, son échéancier³⁴ ». Dans le cas d'un projet

³³ *Ibid.*, p. 13-17.

³⁴ *Ibid.*, p. 20-21.

ayant procédé à une analyse différenciée francophone au moment de la planification, le cadre d'évaluation est défini par les réponses aux questions de l'ADF en planification. Si le cadre d'évaluation n'a pas été conçu, son élaboration se fait en grande partie en répondant à ces questions, même si l'initiative est déjà bien entamée, voire déjà terminée³⁵. Cette description permet, en deuxième lieu, de formuler des questions d'évaluation. Ces questions ont trait à la pertinence, à la cohérence, à l'efficacité, à l'efficience et à la viabilité de l'initiative³⁶.

Pour répondre à chacune des questions d'évaluation, les intervenants doivent proposer des indicateurs³⁷. Les données que l'on choisit d'analyser peuvent provenir de bases de données statistiques, de documents, de l'opinion de personnes qui gèrent les initiatives ou y participent, ou encore, de l'observation participante de pratiques sur le terrain ou en faisant appel à un expert³⁸. La collecte de données peut se faire par le moyen de l'analyse de contenu dans le cas des documents, et par des entrevues semi-dirigées, des enquêtes par questionnaire, des groupes de discussion ou des forums communautaires lorsqu'il s'agit de recueillir des opinions³⁹. L'ADF en évaluation se termine par l'analyse des données et par la présentation de cette analyse au moyen d'un rapport et de recommandations⁴⁰.

³⁵ *Ibid.*

³⁶ *Ibid.*, p. 21.

³⁷ *Ibid.*, p. 22.

³⁸ *Ibid.*, p. 24.

³⁹ *Ibid.*, p. 23.

⁴⁰ *Ibid.*, p. 26.

Projet-pilote : Transport est-ontarien (TEO)

La création de l'outil d'ADF a été suivie d'un premier projet-pilote ayant pour objet de tester sa cohérence et son efficacité. L'application de l'outil dans ce cadre a pour but de le rendre plus performant. Pour sa part, le RDÉE a choisi un projet de transport en commun mis sur pied en 2007 par la Commission de transport Glengarry-Nord Prescott-Russell (GNPR), qui est en activité sous le nom de Transport est-ontarien (TEO), pour tester l'outil. Les objectifs du projet sont de permettre aux habitants des communautés de l'Est ontarien de faire le trajet aller-retour (matin et après-midi) à Ottawa, notamment pour travailler, leur évitant ainsi l'utilisation d'une automobile et la congestion du trajet quotidien. TEO a pour but de permettre aux voyageurs d'économiser de l'argent en essence et en frais reliés à l'usage d'une automobile. Ainsi, grâce à TEO, la Commission de transport souhaite réduire le *smog* et les gaz à effet de serre, ainsi que générer des retombées économiques pour l'Est ontarien⁴¹.

TEO comprend sept circuits d'autobus reliant plusieurs municipalités et villages de l'Est ontarien à la ville d'Ottawa. Les utilisateurs du service sont principalement des gens qui travaillent à Ottawa et à Gatineau, mais le système de transport en commun cible également les personnes âgées qui doivent recevoir des services médicaux qui ne sont pas offerts dans l'Est ontarien, ainsi que les étudiants des établissements postsecondaires situés à Ottawa ou à Gatineau⁴². Les tarifs sont fixés par la Commission de transport GNPR et sont établis selon la

⁴¹ Marie Hélène Eddie, *Notes de recherche sur un projet communautaire comme projet-pilote pour l'ADF – Document interne*, Ottawa, RDÉE Ontario, 2011, p. 6-7.

⁴² *Ibid.*, p. 6.

distance parcourue. La municipalité de La Nation et le village de Casselman subventionnent pour leur part les laissez-passer de leurs résidents pour un montant de 20 \$ par mois. Un crédit d'impôt de 15 % est également offert pour les utilisateurs par le gouvernement du Canada⁴³.

Historique du projet TEO

La Commission de transport GNPR a été créée durant les premiers mois de l'année 2007 dans le but de rendre public le système d'autobus privé qui desservait les résidents de l'Est ontarien. Les cinq premiers circuits de TEO ont débuté le 3 novembre 2008, à la suite de consultations publiques ayant été organisées l'hiver précédent⁴⁴. Le nouveau service d'autobus a connu des débuts mouvementés. Environ trois semaines après sa mise sur pied, la Commission de transport a reçu de nombreuses plaintes de ses utilisateurs. Les doléances concernaient les tarifs (qui avaient augmenté depuis l'incorporation du service en commission de transport), l'emplacement des arrêts, la localisation et les heures d'ouverture des points de vente des laissez-passer, le manque de communication entre les employés de TEO et les clients et les services dans les deux langues officielles. Enfin, les utilisateurs réclamaient une plus grande participation à la prise de décision du conseil d'administration de la Commission de transport⁴⁵. En réponse à ces requêtes, la Commission de transport a organisé une rencontre avec les usagers. Elle a aussi fait un effort de transparence en affichant le nom de ses membres sur son site Web en plus d'y créer une section qui fait part de l'historique et des défis auxquels elle fait face. Elle a aussi ajouté un poste de représentant des

⁴³ *Ibid.*, p. 16-17.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 21-23.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 23-24

voyageurs à son conseil d'administration⁴⁶, ainsi que deux autres postes qui n'ont cependant jamais encore été comblés depuis leur création, soit celui de représentant des utilisateurs à mobilité réduite et celui de représentant du public est-ontarien⁴⁷.

Au cours des années 2009 et 2010, TEO a étendu son offre de services grâce à l'ajout de trois circuits à son horaire et a modifié l'emplacement de certains arrêts, selon les suggestions des utilisateurs. L'organisme a reçu des fonds de sources diverses qui lui ont permis d'améliorer ses installations en aménageant un bureau principal à la gare de Casselman, en créant des stationnements incitatifs, en plaçant des affiches aux arrêts et en installant des abribus⁴⁸. Par contre, la Commission de transport GNPR s'est également vue dans l'obligation d'augmenter le coût des laissez-passer et des carnets de dix billets à deux reprises en moins de deux ans (tableau 1).

Tableau 1
Prix des laissez-passer mensuels
depuis les débuts de TEO⁴⁹

rno **BULLETIN**
D'ABONNEMENT

La Revue du Nouvel-Ontario (RNO) est une revue interdisciplinaire qui publie des articles de fond, des résultats de recherche et des rapports de lecture d'intérêt franco-ontarien. Elle se veut un forum scientifique pour tous les chercheurs et toutes les chercheuses dont l'objet de recherche est l'Ontario français dans toutes ses dimensions. Elle accueille aussi, à l'occasion, des articles de la francophonie canadienne nourrissant ainsi une meilleure compréhension des enjeux et des défis que confrontent les francophones d'autres provinces.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 24.

⁴⁷ Renseignements fournis verbalement par les responsables de la Commission de transport GNPR.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 25-27.

⁴⁹ Marie Hélène Eddie, *Notes de recherche...*, *op. cit.*, p. 16-17.

En plus de cette hausse des tarifs, la Commission de transport a réduit les services qu'elle offrait. Elle a supprimé le circuit en partance de la ville d'Alexandria, éliminé certains arrêts d'autres circuits et remplacé l'un de ses autobus standard par un autobus de 29 sièges⁵⁰.

TEO et ADF

L'analyse différenciée a été appliquée en tant qu'évaluation formative au projet TEO, sans que l'on ait procédé à une analyse au moment de la planification. Pour cette raison, la première étape fut de documenter l'initiative TEO⁵¹. Cette recherche avait pour but d'élaborer le cadre d'évaluation nécessaire pour réaliser une ADF en évaluation formative⁵².

Or, une cueillette de données était prévue par l'entremise d'un questionnaire bilingue conçu par les consultants du *RailFuture Group*, mandaté par la Commission de transport GNPR pour définir les besoins et les attentes de leurs clients⁵³ ainsi que de la communauté est-ontarienne dans son ensemble – en d'autres mots, les utilisateurs

⁵⁰ *Ibid.*, p. 27.

⁵¹ Nous avons effectué une recherche documentaire dans les journaux. Les articles de l'hebdomadaire *La Nouvelle* et du quotidien *Le Droit* entre janvier 2007 et avril 2011 contenant les vocables «Transport est-ontarien», «TEO» ou «Commission de transport GNPR» ont été recensés à l'aide des moteurs de recherche des sites Internet de *La Nouvelle* et du *Droit*. Des entretiens informels avec les promoteurs du projet ont permis de compléter les données manquantes.

⁵² Une façon simple de développer un cadre d'évaluation consiste à répondre aux questions de l'ADF en planification. Si une ADF en planification avait déjà été menée par les promoteurs du projet avant la mise en œuvre de TEO, cette étape du travail n'aurait pas été nécessaire.

⁵³ Notamment, leurs habitudes de transport ainsi que leur degré de satisfaction des horaires, des trajets, des prix et du service

potentiels⁵⁴ de TEO⁵⁵. L'équipe de travail de l'ADF a pris la décision de collaborer avec le *RailFuture Group* plutôt que de créer son propre questionnaire. Outre des raisons d'économie en temps et en argent, la décision fut prise pour maximiser le taux de participation des utilisateurs de TEO et du public est-ontarien. Il est probable que le taux de participation eut été peu élevé si l'équipe de travail sur l'ADF avait lancé son questionnaire à peine quelques semaines après celui du *RailFuture Group*. Le questionnaire a été mis en ligne pour une période d'un peu moins de huit semaines, soit entre le 8 avril 2011 et le 31 mai 2011. Le lien pour accéder au questionnaire était accessible sur les pages d'accueil française et anglaise du site Web de TEO. Les municipalités membres de la Commission de transport GNPR faisaient aussi la promotion du questionnaire sur leurs sites Web respectifs. Les répondants au questionnaire furent au nombre de 135.

Afin de pouvoir procéder à un premier niveau d'analyse différenciée, il a fallu ajouter une question sur la langue des répondants au sondage du *RailFuture Group*, afin de permettre la comparaison entre les réponses des répondants anglophones et francophones⁵⁶. Il est intéressant de

⁵⁴ Pour évaluer, par exemple, leurs habitudes de transport au moment du sondage et pour sonder leur intérêt envers l'utilisation du système de transport en commun

⁵⁵ Transport est-ontarien, *Rural Public Transit Needs Survey Report*, Ottawa, RailFuture Group, p. 48-74.

⁵⁶ La question fut formulée comme suit : *Quelle est votre langue maternelle?* avec les choix de réponse *Français, Anglais, Autre* dans la version française du questionnaire et *What is your mother tongue?* avec les choix de réponse *English, French, Other* dans la version anglaise. Les questions et les choix de réponse furent formulés ainsi pour s'assurer de pouvoir identifier le plus grand nombre possible de francophones puisque plusieurs d'entre eux ont une langue d'usage quotidienne autre que le français ou, encore, se considèrent comme étant bilingues.

noter que la langue n'était pas une question à laquelle les consultants accordaient une grande importance. La pertinence de la question a été débattue avant que le *RailFuture Group* n'accepte de l'ajouter au questionnaire. Bien que, au départ, les consultants se soient montrés ouverts à l'ajout de la question, ils ont eu du mal à en comprendre l'importance. Ils considéraient que si le questionnaire était disponible à la fois en français et en anglais, la question de la langue maternelle était superflue. Pour l'équipe de travail sur l'ADE, la question était essentielle afin de pouvoir procéder à une analyse différenciée.

De plus, une question concernant la satisfaction des utilisateurs quant à la façon dont la Commission de transport répond à leurs inquiétudes et prend en considération leurs besoins a également été ajoutée comme l'ont été d'autres questions sur la satisfaction des utilisateurs en lien avec les services en français.

Résultats du sondage

L'hypothèse qui a présidé au projet-pilote avec la TEO était que l'impact différencié de l'initiative de transport pourrait être observé bien au-delà du service en français obtenu par les clients. En effet, le service offert par l'employé responsable de répondre aux questions du public, les conducteurs d'autobus ou les préposés à la vente des billets, et ce même s'il est dans la langue maternelle de l'utilisateur, n'assure pas que le projet soit automatiquement favorable à la vitalité francophone ou à l'atteinte de l'égalité réelle. Comme nous le verrons, les effets différenciés selon la langue sont souvent plus subtils que prévu et peuvent être décelés dans bien d'autres composantes que le service à la clientèle. Dans les pro-

chaines pages, nous faisons part de quelques-unes des réponses qui démontrent des effets différenciés de TEO et qui nous ont semblé pertinentes aux questions posées pour illustrer notre propos.

Tableau 2
Langue maternelle des répondants

Langue maternelle	Anglais		Français		Total
	N	%	N	%	
	36	26,3	99	73,3	135

Les données du tableau 2 révèlent qu'environ trois quarts (73,3 %) des répondants ont le français comme langue maternelle⁵⁷. Ce résultat nous permet de constater que la clientèle de TEO est majoritairement francophone, une caractéristique dont la Commission de transport GNPR n'était pas nécessairement consciente.

Toutefois, tous les francophones n'ont pas répondu à la version française du questionnaire, comme le montre le tableau suivant.

⁵⁷ Ce taux est plus élevé que le taux de francophones des régions de Prescott-Russell (66,9%) et de Stormont, Dundas et Glengarry (22,8 %) (calculé à partir des données de Statistique Canada du recensement 2006). Cependant, une analyse plus poussée a révélé que le pourcentage de francophones ayant répondu au questionnaire est, en fait, représentatif de la démographie des villes où ils habitent. En effet, les deux tiers des répondants au sondage proviennent de villes où le taux de francophones est de plus de 70 %. Un tiers des répondants proviennent même d'une ville où le taux de francophones est aussi élevé que 84 %. Ce résultat est important car il valide l'analyse différenciée selon la langue.

Tableau 3
Version du questionnaire choisie par les répondants

Version du questionnaire	Anglais (langue maternelle du répondant)		Français (langue maternelle du répondant)		Total
	N	%	N	%	
Version anglaise	33	91,7	39	39,4	72
Version française	3	8,3	60	60,6	63
Total	36	100,0	99	100,0	135

Le tableau 3 démontre que 39,4 % des répondants ayant indiqué le français comme langue maternelle ont répondu au questionnaire en anglais. Dans ces conditions, une analyse des données selon la langue dans laquelle le questionnaire a été rempli n'aurait pas permis d'établir un portrait exact de la situation. Ce résultat a aussi montré l'importance de l'ajout de la question portant sur la langue maternelle au sondage.

Tableau 4
Sexe des répondants

Sexe	Anglais		Français		Total
	N	%	N	%	
Femme	25	69,4	82	82,8	107
Homme	11	30,6	17	17,2	28
Total	36	100,0	99	100,0	135

Le tableau 4 montre que les utilisateurs de TEO sont principalement des femmes. Une plus forte proportion de femmes francophones que de femmes anglophones ont

répondu au sondage. En d'autres mots, 69,4 % des répondants anglophones sont des femmes, comparativement à 82,8 % chez les francophones. Bien qu'il ne s'agisse pas du but premier de l'ADE, les données que nous avons en main permettraient également de faire ressortir des effets différenciés selon le sexe. Il serait pertinent d'effectuer une analyse intersectionnelle de la situation pour comprendre les effets de TEO sur les femmes francophones, puisque les données recueillies indiquent que 60,7 % des questionnaires ont été remplis par ces dernières (82 questionnaires sur 135).

Tableau 5
Mode de transport utilisé habituellement
par les répondants

Mode de transport	Anglais		Français	
	N	%	N	%
Auto personnelle	10	27,8	12	12,1
Covoiturage	1	2,8	9	9,1
Autobus TEO	25	69,4	78	78,8
Total	36	100,0	99	100,0

Le tableau 5 indique que les francophones ayant répondu au sondage utilisent davantage (78,8 %) le service d'autobus TEO que les anglophones (69,4 %). Les anglophones, quant à eux, utilisent leur voiture personnelle plus que les francophones (27,8 % c. 12,1 %). Pour expliquer ce résultat, l'hypothèse selon laquelle les couples anglophones ont plus souvent des véhicules à leur disposition que les francophones serait à approfondir. Il se pourrait que les couples et les familles anglophones soient plus nombreux à posséder deux automobiles. En ce sens, l'usage du TEO deviendrait encore plus nécessaire pour

les couples et les familles francophones. À partir des données du tableau 5, il appert que le mode de transport collectif contribue à l'atteinte de l'égalité réelle entre les francophones et les anglophones. Sans ce mode de transport, ils n'auraient peut-être pas le même accès à l'emploi que les anglophones. Par contre, les francophones seraient potentiellement aussi les plus affectés par les compressions budgétaires et les augmentations des prix des laissez-passer de TEO. Un tel effet aurait un impact négatif sur l'atteinte de l'égalité réelle entre les francophones et les anglophones.

Tableau 6
Satisfaction quant au coût
du service de transport⁵⁸

Satisfaction – coût	Anglais		Français	
	N	%	N	%
Insatisfait	6	24,0	21	26,9
Modérément satisfait	12	48,0	46	59,0
Très satisfait	7	28,0	11	14,1
Total	25	100,0	78	100,0

Quant au niveau de satisfaction des répondants en ce qui a trait au coût du service de transport, le tableau 6 révèle que près de la moitié des clients anglophones affirme être modérément satisfaite du coût du service de transport, l'autre moitié étant répartie également entre les réponses *Insatisfait* et *Très satisfait*. Pour leur part, les répondants francophones affirment à 59,0 % être modérément satisfaits, mais ils sont par ailleurs près de deux fois

⁵⁸ Ce tableau concerne seulement les clients de TEO ayant répondu au sondage.

plus nombreux à être insatisfaits que très satisfaits (26,9 % c. 14,1 %). Cette insatisfaction explique peut-être pourquoi, lorsqu'on leur demande s'ils accepteraient que l'autobus soit moins confortable si le coût était réduit, 27,2 % des francophones répondent par l'affirmative, alors que cela n'est le cas que de 16,0 % des anglophones. En somme, les répondants francophones sont plus préoccupés ou plus insatisfaits du prix que ne le sont les répondants anglophones. Cette question peut révéler que les francophones qui utilisent les services de transport auraient une plus grande préoccupation pour le prix du service que pour la qualité du service. Les réponses quant au type d'horaire des répondants (tableau 8) pourraient expliquer cette insatisfaction. Il s'agit d'une dimension importante qui témoigne d'un autre aspect de l'égalité réelle.

Par ailleurs, les francophones ayant répondu au sondage sont en général (56,6 %) très satisfaits du mode de transport qu'ils utilisent, tandis que les anglophones se disent moyennement satisfaits (44,4 %). La presque totalité (98,8 %) des clients⁵⁹ francophones de TEO ayant répondu au sondage ont aussi déclaré être très satisfaits du service bilingue offert par la Commission de transport. Par contre, on ne peut dire si la langue de travail de la Commission de transport est le français.

Les clients francophones sont également, de façon systématique, plus souvent très satisfaits que ne le sont les clients anglophones autant en ce qui concerne les horaires des autobus le matin⁶⁰ et l'après-midi⁶¹, que l'emplace-

⁵⁹ Les prochaines statistiques présentées dans cette section concernent seulement les clients de TEO ayant répondu au sondage.

⁶⁰ Francophones très satisfaits : 84,1 %. Anglophones très satisfaits : 68,0 %.

⁶¹ Francophones très satisfaits : 84,0 %. Anglophones très satisfaits :

ment des arrêts locaux⁶² et des arrêts en ville⁶³. De plus, ils ne sont pas aussi nombreux que les anglophones à souhaiter des arrêts supplémentaires⁶⁴. Ils sont cependant moins satisfaits que les anglophones en ce qui concerne les Parc-o-bus⁶⁵.

Tableau 7
Destination habituelle à Ottawa-Gatineau

Destination à Ottawa	Anglais		Français	
	N	%	N	%
Centre-ville	21	58,3	75	75,8
Gatineau-Hull	3	8,3	16	16,2
Ottawa-Est	5	13,9	5	5,1
Ottawa-Ouest	3	8,3	2	2,0
Ottawa-Sud	4	11,1	1	1,0
Total	36	100,0	99	100,0

Le tableau 7 montre que la vaste majorité des répondants francophones au sondage de TEO se rendent au centre-ville d'Ottawa (75,8 %) ou à Gatineau-Hull (16,2 %). Quant à la langue de travail, malgré le fait que le Québec soit une province officiellement unilingue française, il se peut aussi que les bureaux du gouvernement fédéral situés à Gatineau attirent une main-d'œuvre

52,0 %.

⁶² Francophones très satisfaits : 82,3 %. Anglophones très satisfaits : 66,7 %.

⁶³ Francophones très satisfaits : 85,9 %. Anglophones très satisfaits : 62,5 %.

⁶⁴ Francophones ne désirant pas d'arrêts supplémentaires : 76,5 %. Anglophones ne désirant pas d'arrêts supplémentaires : 64,0 %.

⁶⁵ Francophones très satisfaits : 64,3 %. Anglophones très satisfaits : 85,0 %.

bilingue, ce que peut offrir la population francophone de l'Est de l'Ontario. Si cela est bien le cas, il est d'autant plus important que TEO conserve ses arrêts du côté du Québec, et en rajoute si le besoin se fait sentir. La langue de travail est un facteur primordial pour assurer la vitalité d'une communauté linguistique. Un accès facilité à des emplois en français ou bilingues est une condition importante pour l'atteinte de l'égalité réelle entre les deux communautés linguistiques au Canada.

Tableau 8
Type d'horaire de travail des répondants

Type d'horaire	Anglais		Français	
	N	%	N	%
Horaire normal	15	44,1	55	56,1
Heures flexibles	10	29,4	9	9,2
Heures de travail comprimées	8	23,5	31	31,6
Temps partiel	2	5,9	3	3,1
Autre	2	5,9	2	2,0

Le tableau 8 révèle que la majorité (56,1 %) des répondants francophones a un horaire de travail régulier. Ce pourcentage est un peu moindre chez les répondants anglophones (44,1 %). Parmi les différents types d'horaire spécial, davantage de répondants anglophones (29,4 %) que de répondants francophones (9,2 %) ont des heures de travail flexibles. Cependant, plus de répondants francophones (31,6 %) que de répondants anglophones (23,5 %) ont des heures de travail comprimées.

L'utilisation de TEO est donc quelque peu différente pour les francophones et les anglophones. En effet, l'utilisation du système d'autobus dépendra en grande

partie du type d'horaire du client. Un employé travaillant quatre jours par semaine et effectuant des quarts de travail plus longs (heures de travail comprimées) verra peut-être moins les avantages à détenir un laissez-passer mensuel qu'une personne qui travaille du lundi au vendredi (horaire normal). Enfin, une personne qui a la possibilité de travailler des heures flexibles sera encore davantage en mesure de fixer son horaire de travail selon les heures des arrivées et des départs des autobus de TEO.

Nous ne connaissons pas les raisons qui font que les francophones sont plus nombreux à avoir des heures de travail normales et comprimées. Il faudrait approfondir cette recherche pour obtenir de véritables réponses. Il se peut que ce soit parce que ces personnes travaillent au sein de la fonction publique fédérale. Ce qui est sûr, cependant, c'est que l'usage du service d'autobus est sans contredit différent pour les deux communautés. Ainsi, comme nous l'avons illustré, plus TEO a la capacité de combler les besoins des francophones (qui représentent par ailleurs l'essentiel de sa clientèle), plus il est un atout pour les francophones.

Réflexions sur le modèle

Le travail effectué dans le cadre de ce premier projet-pilote a permis de tester, en partie, l'outil nouvellement créé. Notre hypothèse était que l'outil permettrait d'identifier des effets différenciés liés à l'utilisation du service de transport en commun sur les francophones et les anglophones, et cela, bien au-delà de la question des services à la clientèle en français. Le projet-pilote a constitué une première tentative de rendre compte de la pertinence des analyses différenciées selon la langue. Les résultats de la recherche indiquent que, même si l'initiative TEO se

disait neutre sur le plan de la langue, des effets différenciés pourraient potentiellement y être décelés puisque les besoins des francophones et des anglophones en matière de transport en commun sont différents. Les effets différenciés ne sont pas nécessairement révélateurs de situations de discrimination, mais ils sont l'expression que, dans toute situation donnée, les francophones et les anglophones peuvent être affectés différemment. Dans cette recherche, nous avons montré que les francophones avaient des besoins différents en matière de service de transport en commun⁶⁶. L'enjeu est de savoir si ces besoins différents se traduisent en effets différenciés, et si ces derniers sont favorables ou non à l'atteinte de l'égalité réelle. En guise d'exemple, si davantage de francophones que d'anglophones utilisent le système d'autobus, mais que les arrêts et les horaires de ces autobus sont moins conformes à leurs besoins, on peut s'interroger sur l'effet différencié du système d'autobus sur les communautés francophones, par rapport aux communautés anglophones. Sans offrir de réponse directe, l'étude réalisée dans le cadre du sondage du *RailFuture Group* permet d'amorcer une réflexion sur l'incidence du transport en commun sur la vitalité francophone et sur son atteinte de l'égalité réelle avec la communauté anglophone vivant dans l'Est de Ontario.

Il est aussi important d'insister sur le fait qu'une analyse différenciée ne se résume pas à une analyse transversale entre la langue maternelle des répondants et les autres variables du sondage. Il s'agit d'un véritable outil métho-

⁶⁶ Par exemple, dans notre projet-pilote, les données montrent que les francophones utilisent davantage l'autobus que les anglophones, qu'ils ont des horaires de travail différents, qu'ils travaillent dans des quartiers différents d'Ottawa et que le coût du service est plus important pour eux que ne le sont d'autres aspects tels le confort.

dologique qui guide la réflexion tout au long de la conception, de la mise en œuvre et de l'évaluation d'un projet. L'analyse différenciée francophone nécessite un engagement de la part des promoteurs de l'initiative envers les deux communautés linguistiques. À cette étape de l'élaboration de l'outil, notre but était simplement de voir si la méthode d'ADF était en mesure de faire ressortir la spécificité des besoins et attentes des francophones et des anglophones dans leur utilisation de TEO.

D'autres enjeux auraient pu faire l'objet d'une analyse. Par exemple, la publicité du TEO auprès des différentes communautés linguistiques est l'un des aspects du service apte à produire un impact différencié. Afin de cibler cet effet, il aurait fallu non seulement déterminer dans quelle langue est faite la publicité, mais également soulever d'autres facteurs d'influence plus dissimulés. Quels sous-groupes de la population la publicité vise-t-elle? Par quelles mesures incitatives ou stratégies compte-t-on attirer l'attention des utilisateurs potentiels? Sur les ondes de quelles radios, sur quels sites Web et dans quels journaux l'information est-elle diffusée? Ces médias sont-ils populaires au sein des communautés francophones ou anglophones? Dans quels communautés et villages sa diffusion est-elle concentrée?

La gouvernance est un autre aspect essentiel de la prise en charge des communautés francophones et elle contribue à leur vitalité et à l'égalité réelle. Plusieurs types de questions peuvent être posées par rapport à la gouvernance d'un organisme et à son impact sur les francophones : quel espace est réservé à la communauté francophone lors du processus de planification, de prise de décision, de conception et de mise en œuvre des activités? La personne au poste de représentant des usagers est-elle bilingue?

Est-elle sensibilisée aux défis relatifs aux communautés francophones de l'Ontario? En ce qui concerne le conseil d'administration de la Commission de transport GNPR, dont les réunions se déroulent surtout en anglais, quel impact son mode de fonctionnement a-t-il sur la participation des francophones à la gouvernance de la Commission de transport? Les réunions ont-elles lieu à un moment propice à la participation des usagers (par exemple, en soirée et non durant les heures de travail)?

En ce qui concerne la question du genre, les résultats du projet-pilote nous ont permis d'aborder un questionnement sur la nécessité des analyses intersectionnelles. L'ADF n'est pas un outil qui veut rivaliser avec les analyses différenciées selon le sexe⁶⁷. Le choix d'une méthode d'analyse différenciée ou de l'autre dépend d'abord et avant tout des indicateurs socioéconomiques en jeu dans une situation précise et de l'angle d'analyse à partir duquel on aborde un problème, sans compter que chacun

⁶⁷ Au Québec, le débat sur la prépondérance d'un indicateur socio-économique sur l'autre dans les analyses différenciées selon le sexe est apparu au sein des groupes de femmes. Par exemple, la question de savoir s'il est plus important de mener une analyse différenciée selon le sexe ou selon l'origine ethnique a provoqué des questionnements. Certaines femmes faisant partie d'une minorité visible font ressortir le fait qu'elles sont tout autant victimes de discrimination raciste que sexiste; pour elles, une analyse qui ne tient pas compte de cette double réalité contribue à renforcer les inégalités (Institut de recherche et d'études féministes et Relais-femmes, *L'analyse différenciée selon les sexes (ADS) : où en sommes-nous dix ans après ? Journée de réflexion organisée par Relais-femmes et l'Institut de recherches et d'études féministes de l'UQAM tenue à l'UQAM le 26 octobre 2006*, Montréal, UQAM, p. 16-17). Cependant, d'autres femmes regrettent que « l'importance du genre comme catégorie politique majoritaire n'[ait] pas tardé à s'effacer derrière sinon à se dissoudre dans une foule de catégories identitaires de «minoritaires» en compétition pour imposer l'urgence de satisfaire leurs requêtes auprès d'un État en plein régime-minceur en matière d'attribution des fonds publics », *ibid.*, p. 18).

doit permettre une analyse intersectionnelle. En effet, tout outil d'analyse différenciée devrait être suffisamment flexible pour faire apparaître la diversité dans toute sa complexité. Par contre, les politiques publiques ont pour effet de viser des publics particuliers, soit les femmes, les minorités linguistiques ou les minorités visibles. L'effet des politiques peut provoquer des façons de penser en silos. Le défi des outils d'analyse différenciée est d'aller au-delà de ces façons de faire et d'encourager des arri-mages transversaux⁶⁸.

Enfin, notre expérience de documentation du projet de la Commission de transport GNPR et de l'application d'une analyse différenciée révèle que le succès d'une ADF dépend en grande partie de l'intégration, dès le départ, du ou des groupe(s) communautaire(s) concerné(s). L'organisme doit d'abord et avant tout comprendre la pertinence d'une telle analyse et saisir l'importance des notions de vitalité et d'égalité réelle qui sous-tendent l'ADF. La difficulté de faire comprendre aux organismes que les effets différenciés vont au-delà de la question du bilinguisme des employés qui répondent au public, par exemple, en est une à laquelle nous avons fait face lors de ce premier projet-pilote. La connaissance de la notion de l'égalité réelle ou celle de l'impact de la gouvernance d'une initiative ne sont pas acquises, notamment dans les organismes qui fonctionnent surtout en anglais. Il faut d'abord que l'ADF soit accompagnée de documents et de

⁶⁸ À ce sujet, des auteurs argumentent en faveur d'une perspective intersectionnelle dans la recherche universitaire ainsi que pour la formulation des politiques publiques (Lori Wilkinson, « Advancing a Perspective on the Intersections of Diversity : Challenges for Research and Social Policy », *Canadian ethnic studies/Études ethniques au Canada*, vol. XXXV, no. 3: Intersections of Diversity/ Les Intersections de la Diversité, Calgary, University of Calgary, 2003, p. 26-38).

guides informatifs et accessibles permettant à l'organisme de s'identifier à la démarche et à sa légitimité. Il faut aussi tisser un lien avec l'organisme de façon informelle par plusieurs rencontres téléphoniques et en personne, et en participant aux activités de l'organisme. Ces rapports permettent de démystifier l'outil et de créer un climat de confiance.

Les promoteurs du projet doivent aussi comprendre les bienfaits de ce genre d'analyse pour leur organisme, qui peuvent être très concrets, au lieu de craindre la critique. En comprenant mieux ses utilisateurs francophones, l'organisme améliore sa capacité à cibler des mesures spécifiques répondant aux besoins particuliers d'une partie importante de sa population. Sachant que sa clientèle se compose majoritairement de francophones et de femmes, TEO pourrait donc profiter de cette information pour mettre en place des mesures qui accommodent ces deux groupes en particulier. Cela peut d'ailleurs lui permettre de voir augmenter sa clientèle, surtout lorsqu'il opère dans des régions à composante francophone importante, comme c'est le cas pour la Commission de transport GNPR.

Dans le rapport remis à la Commission de transport GNPR, une grande attention fut portée à la façon de communiquer les résultats. Le processus d'insertion de l'ADF dans la communauté apparaissait, à la lumière de notre expérience, aussi, sinon plus important que les résultats générés par l'analyse. C'est pourquoi le rapport comprenait une argumentation de la pertinence de l'analyse différenciée et de ses objectifs, des définitions de termes telles que la vitalité linguistique, l'égalité réelle ou l'offre active, ainsi que les résultats sommaires et vulgarisés de l'analyse de quelques questions qui nous parais-

saient les plus importantes⁶⁹. Il semble qu'au terme de cette analyse, la présentation des résultats a permis de sensibiliser la Commission de transport GNPR à l'importance du service qu'elle offre à la clientèle francophone, ainsi que de valoriser la Commission pour les efforts déjà accomplis⁷⁰. En montrant que la communauté francophone bénéficiait favorablement du service de transport, la Commission de transport a possiblement fait preuve d'une plus grande ouverture à l'égard des besoins de sa clientèle francophone.

Conclusion

Ce texte avait pour but de présenter l'outil d'ADF récemment créé par le RDÉE Ontario et de résumer sa première tentative d'application à un projet-pilote et d'insertion dans le milieu communautaire. Effectivement, appliquer l'ADF à l'initiative TEO avait un double objectif; d'abord, d'en démontrer la pertinence en révélant les possibles effets différenciés d'une initiative se voulant neutre sur le plan linguistique et de son impact sur l'égalité substantive ou réelle; ensuite, de réfléchir sur les façons d'assurer une insertion réussie de notre méthode de planification et d'évaluation dans le milieu communautaire.

L'ADF, rappelons-le, part de la prémisse que toute mesure a des effets différenciés. Ainsi, l'outil tient pour acquis qu'un projet tel la mise sur pied du système de transport en commun TEO, qui vise les résidents de l'Est ontarien apparemment sans égard à la langue, aura un

⁶⁹ Marie Hélène Eddie, *L'initiative de Transport est-ontarien (TEO) et sa clientèle-cible. Une analyse différenciée francophone (ADF)*, Ottawa, RDÉE Ontario, 2011.

⁷⁰ Les résultats de l'analyse furent présentés aux membres de la Commission de transport GNPR à Casselman le 18 novembre 2011.

impact différencié sur les francophones. Les données du sondage ont permis de documenter en partie l'incidence du projet sur l'atteinte de l'égalité réelle entre francophones et anglophones. Cette collecte des données n'a pas produit une évaluation formative complète, laquelle nécessiterait davantage de questions et de sources de données. Nous avons tout au plus testé une question d'évaluation dans le cadre d'un questionnaire et d'une revue de documents. Une véritable évaluation serait bien plus systématique et c'est ce qui donnerait des données crédibles à l'ADF. D'autres projets pilotes devraient être réalisés afin de poursuivre la validation de l'outil. La question est de savoir si l'outil constitue un savoir actionnable, soit généralisable à l'ensemble des domaines d'intervention. C'est en ce sens que nous pourrions déterminer le potentiel innovant de l'ADF.

Références

- Antonius, Rachad et Jean-Claude Icart, *Profils différentiels de pauvreté : que révèlent-ils de plus?*, Intervention dans le cadre du Symposium de la Chaire de recherche en immigration, ethnicité et citoyenneté (CRIEC) sur « Les multiples dimensions des inégalités, du racisme et des discriminations », Montréal, UQAM, 2009, http://www.approches.fr/IMG/File/Profils_différentiels_de_pauvreté.pdf (29 juillet 2011).
- Conseil des relations interculturelles du Québec, *Pour un modèle québécois intégré de lutte contre le racisme et les discriminations*, Mémoire présenté à la Commission de la culture en vue d'une politique gouvernementale de lutte contre le racisme et les discriminations, Québec, <http://www.micc.gouv.qc.ca/publications/fr/cri/racisme-discrimination/memoire-lutte-racisme-discriminations.pdf> (29 juillet 2011).
- Desrochers c. *Canada (Industrie)*, [2009] 1 R.C.S. 194, <http://scc.lexum.org/fr/2009/2009csc8/2009csc8.pdf> (29 juillet 2011).
- Eddie, Marie Hélène, *L'initiative de Transport est-ontarien (TEO) et sa clientèle-cible. Une analyse différenciée francophone (ADF)*, Ottawa, RDÉE Ontario, 2011.
- Eddie, Marie Hélène, *Notes de recherche sur un projet communautaire comme projet-pilote pour l'ADF – Document interne*, Ottawa, RDÉE Ontario, 2011.
- Forgues, Éric, «La gouvernance des communautés francophones en situation minoritaire et le partenariat avec l'État», *Politique et Sociétés*, vol. 29, n° 1, 2010, p. 71-90.
- Institut de recherche et d'études féministes et Relais-femmes, *L'analyse différenciée selon les sexes (ADS) : où en sommes-nous dix ans après ? Journée de réflexion organisée par Relais-femmes et l'Institut de recherches et d'études féministes de l'UQAM tenue à l'UQAM le 26 octobre 2006*, Montréal, UQAM, 2007.
- Johnson, Marc L., *L'analyse différenciée francophone : outil pour le développement de la francophonie ontarienne*, Ottawa, Réseau de développement et d'employabilité de l'Ontario, 2011.
- Loi sur les langues officielles*, L.R., 1985, ch. 31 (4e suppl.), <http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/> (22 mars 2012).

- Normand, Martin, *L'innovation dans la gouvernance communautaire. Volume 1 : Catalogue des pratiques*, Ottawa, Alliance de recherche – Les savoirs de la gouvernance communautaire, Université d'Ottawa, 2011, <http://www.sciencessociales.uottawa.ca/aruc-cura/fra/documents/Cataloguedespratiques.pdf> (18 juillet 2011).
- Plourde, Martine et Marie Hélène Eddie, « L'analyse différenciée francophone : portrait et enjeux pour le développement économique des francophones de l'Ontario », présentation au colloque *Francophonie et économie - Mobilisations collectives et stratégies individuelles chez les francophones du Canada, hier et aujourd'hui* du Réseau de la recherche sur la francophonie canadienne dans le cadre du congrès de l'ACFAS, Sherbrooke, Université de Sherbrooke, 12 mai 2011.
- Purtschert, Patricia et Karin Meyer, « Différences, pouvoir, capital. Réflexions critiques sur l'intersectionnalité », dans Elsa Dorlin (dir.), *Sexe, race, classe. Pour une épistémologie de la domination*, Paris, PUF, 2009, p. 127-146.
- R. c. *Beaulac*, [1999] 1 R.C.S. 768 (1999), <http://scc.lexum.org/decisia-scc-csc/scc-csc/scc-csc/en/1700/1/document.do> (29 juillet 2011).
- Réseau de développement économique et d'employabilité de l'Ontario, *Rapport annuel 2009-2010*, Ottawa, RDÉE Ontario, 2010, <http://rdee-ont.ca/wp-content/uploads/2010/11/rapportannuel2009-2010.pdf> (29 juillet 2011).
- Réseau de développement économique et d'employabilité de l'Ontario, *Analyse différenciée francophone*, présentation dans l'atelier «Engagement, gouvernance et économie» tenu lors de la deuxième rencontre annuelle de l'ARUC – Les savoirs de la gouvernance communautaire, Université d'Ottawa, Ottawa, 24 août 2010, http://www.sciencessociales.uottawa.ca/aruc-cura/fra/documents/RDEE_2.pdf (18 juillet 2011).
- Roy, Ingrid, *Étude d'impact juridique concernant l'affaire Desrochers c. Canada (Industrie)*, [2009] 1 R.C.S. 194, Ottawa, Programme d'appui aux droits linguistiques, Université d'Ottawa, 2010.
- Statistiques Canada, *Profil des communautés du recensement 2006*, <http://www12.statcan.gc.ca> (14 janvier 2014).

- Secrétariat à la condition féminine du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, *L'expérimentation de l'analyse différenciée selon les sexes au gouvernement du Québec. Ses enseignements et ses retombées, période 1997-2004*, Québec, Gouvernement du Québec, 2005.
- Secrétariat à la condition féminine du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, *Guide synthèse : l'analyse différenciée selon les sexes dans les pratiques gouvernementales et dans celles des instances locales et régionales*, Québec, Gouvernement du Québec, 2007.
- Secrétariat à la condition féminine du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, *Plan d'action 2007-2010: Implantation de l'analyse différenciée selon les sexes (ADS) dans les pratiques gouvernementales et dans celles des instances locales et régionales*, Québec, Gouvernement du Québec, 2007.
- Transport est-ontarien, *Rural Public Transit Needs Survey Report*, Ottawa, RailFuture Group, 2011.
- Welsh Language Board, *Advice on Mainstreaming the Welsh Language*, 2007, <http://www.byig-wlb.org.uk/English/publications/Publications/5147.pdf> (18 juillet 2011).
- Wilkinson, Lori, « Advancing a Perspective on the Intersections of Diversity : Challenges for Research and Social Policy », *Canadian ethnic studies/Études ethniques au Canada*, vol. XXXV, no. 3: Intersections of Diversity/Les Intersections de la Diversité, Calgary, University of Calgary, 2003, p. 26-38.