



Rapport de stage
L'offre de services en transport dans les communautés autochtones

Présenté à M. Jean-François Savard
et M. Pierre Leblond
en vue de l'obtention de la Maîtrise en administration publique
profil analystes option administration internationale

Par
Marie-Eve Paré

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec

Juin 2018

Table des matières

Remerciements	4
Liste des abréviations.....	5
Résumé.....	6
1. Introduction.....	7
2. Présentation de l'organisation d'accueil et du mandat	8
2.1. Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.....	8
2.2. La Direction des affaires institutionnelles (DAI).....	8
2.3. Le mandat de stage	9
2.4. Le mandat dans le ministère des Transports, la Mobilité durable et de l'électrification des transports	10
3. Thèmes de recherche.....	11
4. Description de la problématique.....	12
5. Cadre conceptuel	12
5.1. Autochtones	12
5.2. Mobilité	13
5.3. Droit au transport.....	15
6. Recension des écrits.....	17
6.1. La mobilité des femmes et des Autochtones dans le monde	17
6.1.1. Mobilité des femmes.....	17
6.1.2. Mobilité autochtone.....	20
7. Cadre légal.....	25
7.1. L'international	25
7.2. Le Canada	25
7.3. Responsabilités du gouvernement provincial	28
8. Méthodologie de recherche et d'intervention.....	31
8.1. Analyse différenciée selon les sexes (ADS)	32
8.2. Théorie des multiples stigmates et intersectionnalité.....	33
9. Analyse/Résultats/ Discussion	34
9.1. Les facteurs.....	35

9.1.1.	Le fédéralisme canadien et le facteur légal.....	35
9.1.2.	La problématique du transport en commun.....	37
9.2.	Les éléments politiques.....	38
9.3.	Caractéristiques territoriales propres à chaque région	40
9.3.1.	La réserve d’Akwesasne	41
9.4.	Les impacts	42
9.4.1.	Le niveau de vie des Autochtones.....	42
9.4.2.	La situation des femmes autochtones et l’absence de données ADS.....	43
9.4.3.	Le transport et son impact sur la disponibilité des autres services	45
9.5.	La Déclaration des Nations Unies et le changement de position du gouvernement fédéral : quels changements à venir pour l’offre des services publics?	46
10.	Conclusion	47
	Bibliographie	49

Remerciements

Ce rapport de stage marque une grande étape de ma vie, soit la fin de ma maîtrise en administration publique option analyste profil administration internationale de l'ÉNAP. Tout d'abord, j'aimerais remercier ma famille, principalement mes parents et mon frère, ainsi que mes amis proches pour leur soutien tout au long de ma scolarité (ceux-ci sauront se reconnaître). Ensuite, je tiens à remercier mes professeurs de l'ÉNAP pour leurs enseignements précieux avec une mention spéciale à M. Jean-François Savard, qui a accepté d'être mon directeur de stage. J'aimerais également remercier Mme Geneviève Cantin-Chartré du service aux étudiants de l'ÉNAP pour son aide et son appui lors de ma recherche de stage. Il me faut remercier mes collègues de la Direction des affaires institutionnelles du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (Catherine, Jean-Philippe, Annie, Élise, Olivier, Jacques-Olivier, Claudine et François) pour leur accueil et leurs conseils ainsi que le directeur des affaires institutionnelles et mon superviseur de stage, M. Pierre Leblond. Finalement, j'aimerais remercier Mme Catherine Lemieux avec qui j'ai beaucoup échangé sur l'Analyse différenciée selon les sexes lors de mon mandat.

Liste des abréviations

AAND	Affaires Autochtones et Nord Canada
ADS	Analyse différenciée selon les sexes
CBJNQ	Convention du la Baie-James et du Nord québécois
CNEQ	Convention du Nord-Est du Québec
CSSSPNQL	Commission de la santé et des services sociaux des Premières Nations du Québec et du Labrador
DAI	Direction des affaires institutionnelles
ENAP	École Nationale d'administration publique
Enquête O-D	Enquête origine-destination
NATSISS	National social survey of Australia's Aboriginal and Torres strait Islander population
MTMDET	Ministère du Transport, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
SAA	Secrétariat aux Affaires Autochtones

Titre du rapport : L'offre de services en transport dans les communautés autochtones

Organisme d'accueil : Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Nom de l'étudiant : Marie-Eve Paré

Date du stage : 22 janvier 2018 au 11 mai 2018

Résumé

Au niveau international, la situation des Autochtones au Canada est sous enquête de l'ONU depuis plusieurs années. La différence entre les conditions des vies des Autochtones et des non-Autochtones alimente également les journaux canadiens. La relation entre certains services publics et les Autochtones fait même l'objet d'une commission d'enquête publique. Au Québec, il a été démontré que trois principaux facteurs affectent le niveau de développement économique d'une communauté autochtone soit : la proximité des marchés, le lien avec le réseau routier et le niveau de scolarisation. À partir d'une recension des écrits et de la présentation d'un cadre légal particulier, ce rapport analyse les facteurs influençant l'offre de services en transport et leurs disponibilités dans les communautés autochtones. La recension des écrits a démontré que les Autochtones ont des besoins spécifiques en matière de transport et que ces derniers n'ont pratiquement aucune autre possibilité que l'automobile comme moyen de déplacement. L'impact de la législation régissant la vie des Autochtones, les relations entre les Autochtones et les différents paliers de gouvernement ainsi que la géographie sont à tenir compte lors de l'analyse de l'offre de services en transport dans les communautés autochtones. La recension des écrits a révélé que la capacité de déplacement des Autochtones a une incidence sur leur participation au développement économique du Québec.

Mots clés : Autochtones, transport, relations entre Autochtones et État, déplacements, mobilité, droit au transport, accès aux services.

1. Introduction

Ce rapport fait état d'une recherche effectuée dans le cadre d'un stage de fin de maîtrise en administration publique profil analystes option administration internationale de l'École nationale d'administration publique (ENAP). Conformément aux exigences de l'ENAP, le stage est un séjour de travail pratique à temps complet ou à temps partiel, au sein d'un organisme public ou privé. Durant cette période, l'étudiant réalise un mandat d'analyse ou de consultation lié à son programme. Le rapport de stage de l'ENAP ne constitue pas un journal de bord ou une description commentée de ce qui aura été accompli durant le stage. Il s'agit plutôt d'une réflexion analytique portant sur la problématique abordée au cours du stage et qui permettra de vérifier des hypothèses et de dégager des conclusions.

La Direction des affaires institutionnelles (DAI) du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) a confié au stagiaire un mandat lié à l'une de ses sphères de services soit le soutien des autorités du Ministère en matière d'affaires autochtones. La DAI a aussi comme mandat d'entretenir des relations avec le reste du Canada, le gouvernement fédéral et de l'ensemble des relations à l'extérieur du Québec. Les affaires autochtones prenant de plus en plus d'importance dans les questions internationales, ce stage a contribué à augmenter les connaissances de la stagiaire dans le domaine des relations entre les Autochtones, le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada.

Ce document présentera les résultats d'une recherche que la stagiaire a effectuée dans le cadre de son mandat portant sur les déplacements quotidiens des autochtones. Une présentation de l'organisation d'accueil et du mandat sera effectuée, suivie par la présentation de la problématique, du cadre conceptuel, d'une recension des écrits et d'une présentation du cadre légal, de la méthodologie utilisée et d'une analyse.

2. Présentation de l'organisation d'accueil et du mandat

2.1. Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) « [...] a pour mission d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec.» (Québec, Page consultée le 2 février 2018)

Selon la Loi sur le ministère des Transports, ce dernier a également pour mandat « [...] d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques relatives aux transports et à la voirie pour le Québec, de mettre en œuvre ces politiques, d'en surveiller l'application et d'en coordonner l'exécution.» (Loi sur le ministère des Transports, L.R.Q, c. M-28, art. 2.). De plus, cette loi indique que le ministre a le devoir de « [...] promouvoir la participation des individus, des groupes et des organismes à la détermination des moyens de satisfaire leurs besoins dans le domaine des transports [et] obtenir des ministères du gouvernement et des organismes publics les renseignements disponibles concernant leurs programmes, leurs projets et leurs besoins en matière de transports et de voirie [...] » (Loi sur le ministère des Transports, L.R.Q, c. M-28, art. 3, al. h et l).

2.2. La Direction des affaires institutionnelles (DAI)

Cette dernière a pour mandat d'orienter, de coordonner et d'assurer le suivi des actions du MTMDET en matière d'affaires autochtones dans le but, entre autres, de soutenir les autorités dans le développement d'orientations communes. De plus, la DAI a pour mandat d'offrir une expertise-conseil aux diverses unités du Ministère, de favoriser l'application de pratiques harmonisée et d'assurer le lien avec le Secrétariat aux affaires autochtones (SAA).

2.3. Le mandat de stage

Sous la responsabilité du superviseur de stage (directeur des affaires institutionnelles), la stagiaire a eu à faire un bilan des connaissances des enjeux différenciés selon les sexes liés à la mobilité autochtone, et ce, en fonction des caractéristiques géographiques et politiques propres à chacune des 11 nations autochtones au Québec. Ce bilan doit servir à dégager les enjeux liés à l'accès aux différents services et déterminer si les besoins de mobilité sont satisfaits dans une perspective différenciée. Elle a eu entre autres à rechercher la documentation tant quantitative que qualitative sur la mobilité autochtone en incluant la documentation ventilée selon le sexe; dresser le portrait de la documentation différencié selon le sexe lié à la mobilité autochtone en fonction des caractéristiques géographiques et politiques; analyser les données réparties selon le sexe et identifier les différences entre les motifs et les moyens de transport utilisés pour les déplacements des hommes et des femmes; interpréter les données recueillies; synthétiser les résultats et présenter les principales conclusions.

La stagiaire a eu également à réaliser un bilan sur l'expertise des femmes autochtones exerçant des métiers non traditionnels en matière de transport. Le Ministère cherche à répondre aux questions suivantes : est-ce que les femmes autochtones sont présentes sur les chantiers? Si oui, quelles sont leurs conditions de travail? Sinon, pourquoi sont-elles absentes et connaissent-elles les mesures en vigueur pour favoriser l'intégration des femmes dans les métiers non traditionnels en transport. Les conclusions de ce bilan ne feront toutefois pas l'objet du présent rapport. La principale raison étant qu'il apparaît impossible de traiter le sujet en profondeur et de respecter les exigences de l'ENAP pour le format de ce rapport. Le rapport faisant déjà l'objet d'un sujet complexe, en ajouter un deuxième ferait de ce rapport un mémoire de maîtrise.

2.4. Le mandat dans le ministère des Transports, la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Dans le cadre du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2017-2020, deux actions sont sous la responsabilité de la Direction. L'une de ces actions fait suite à l'instauration de l'analyse différenciée selon les sexes (ADS) dans les pratiques gouvernementales. L'ADS est un processus d'analyse favorisant l'atteinte de l'égalité entre les hommes et les femmes par l'entremise des orientations et des actions des instances décisionnelles de la société. L'objectif est de prévenir les inégalités au moment de la conception ou lors de l'évaluation des interventions gouvernementales en vue d'instaurer l'égalité de fait entre les femmes et les hommes. Ainsi les caractéristiques propres aux femmes et aux hommes sont prises en considération dans le but de prévenir ou de réduire les inégalités entre les sexes. L'ADS apporte ainsi un éclairage aux décisions à prendre dans le respect du principe de l'égalité entre les sexes dans tous les aspects de la vie.

La réalité des populations autochtones est peu documentée en matière de mobilité et le Ministère souhaite y prêter une attention particulière. Les 10 premières nations et la nation inuite représentent environ 1% de la population. Elles sont réparties dans 55 communautés autochtones, et les Inuits résident dans 14 villages nordiques. Les 11 nations autochtones sont différentes les unes des autres. À l'intérieur même d'une nation, chacune des communautés qui la composent possède sa propre autonomie en termes de gouvernance. Ainsi, le mode de vie et la situation socioéconomique des membres d'une même nation peuvent varier. Trois principaux facteurs affectent le niveau de développement économique d'une nation ou d'une communauté soit : la proximité des marchés, le lien avec le réseau routier et le niveau de scolarisation.

La DAI ne dispose présentement d'aucune donnée qualitative ou quantitative sur la mobilité des Autochtones et cette information n'est pas non plus disponible dans l'Enquête nationale sur les ménages de Statistique Canada. Les principales revendications qui sont liées au réseau routier sont généralement faites par les Conseils de bande, représentés en majorité par des hommes. Le

Ministère veut donc étudier la question de la mobilité dans une perspective de besoins humains liée à un développement économique durable.

Aussi, le Ministère ne dispose d'aucune donnée sur la représentativité et l'expertise des femmes autochtones exerçant des métiers non traditionnels en matière de transport. En effet, bien que le Ministère conclue des contrats ou des ententes avec les communautés autochtones par l'entremise de leur conseil de bande, le seul critère faisant partie des obligations de certains contrats ou ententes relativement à l'embauche des travailleurs concerne le pourcentage de la main-d'œuvre autochtone. Le suivi ne permet donc pas d'obtenir des indications quant à la place des femmes lors de la réalisation des travaux. Le Ministère souhaite donc connaître la représentativité et l'expertise des femmes autochtones exerçant des métiers non traditionnels en matière de transport. Cette section ne fera pas l'objet du présent rapport de stage. Tel qu'expliquer ci-haut, le format de rapport exigé par l'ENAP ne permettrait pas de traiter le sujet profondément.

3. Thèmes de recherche

En complémentarité au stage pratique, l'ENAP exige d'effectuer une recherche analytique en lien avec une problématique du milieu de stage. J'ai donc voulu m'intéresser à des thèmes liés directement au mandat, soit le droit des peuples autochtones et la mobilité quotidienne des autochtones. Cette recherche vise donc à compléter le bilan des connaissances que j'ai eu à effectuer. Il s'agit de travaux complémentaires, puisque j'ai dû faire une recherche documentaire avant de produire le questionnaire demandé. J'ai donc consulté plusieurs bases de données dans le but d'avoir la recherche la plus complète possible. J'ai cherché des renseignements dans de nombreux articles scientifiques. Une consultation des sites de dépôts numériques des grandes universités a aussi été effectuée. Finalement, le catalogue CUBIQ m'a été d'une grande utilité.

4. Description de la problématique

Comme décrit dans le mandat, la problématique au MTMDET est qu'il n'y a présentement aucune donnée disponible sur la mobilité autochtone au Québec ou selon la différenciation entre les sexes chez les Autochtones. Le but de cette étude de cas est donc d'apporter les premières données sur la mobilité autochtone qui pourront servir à l'élaboration des politiques et des programmes futurs du Ministère. On propose, dans un premier temps, d'observer si les déplacements hommes-femmes sont différents dans la population en général. Dans un deuxième temps, on cherche à voir si les déplacements entre Autochtones et allochtones sont différents. Finalement, la même recherche est effectuée en ce qui a trait à la différence entre les femmes autochtones et les hommes autochtones. En effectuant mon analyse documentaire, j'ai remarqué que plusieurs facteurs influençaient la disponibilité des modes de transport dans les communautés autochtones du Québec. La question de recherche est donc la suivante : quels sont les facteurs qui influencent la disponibilité des différents modes de transport et quels sont les impacts de cette disponibilité dans les communautés autochtones au Québec?

5. Cadre conceptuel

Durant mon stage, j'ai pu prendre connaissance de différentes notions qui m'ont permis de mieux saisir la relation entre le ministère des Transports du Québec et les peuples autochtones du Québec ainsi que le devoir qu'a le Ministère envers cette population. Ces concepts aideront à la compréhension des résultats et à l'analyse de l'étude de cas. Il convient donc de définir les notions d'Autochtones, de mobilité et de droit au transport.

5.1. Autochtones

Il faut savoir qu'au Québec, plusieurs termes sont utilisés pour désigner les Autochtones et les premières nations. On peut parler d'Autochtones, de peuples autochtones, des Premières Nations, d'Amérindiens, des Indiens, des Inuits et des Premiers peuples. Ces termes n'ont pas tous la même signification. Premièrement, l'un des termes utilisés est celui d'Autochtone ou de peuples

autochtones. Selon l'article 35.2 de la *Loi constitutionnelle de 1982*, «« peuples autochtones du Canada» s'entend notamment des Indiens, des Inuits et des Métis du Canada » (*Loi constitutionnelle de 1982*, constituant l'annexe B de la *Loi de 1982 sur le Canada* (R.-U.), 1982, c. 11). Selon le SAA, « [a] u Québec, le terme Autochtones désigne et les Inuits, et les Amérindiens. En ce qui concerne l'appellation Premières Nations, elle ne désigne que les Amérindiens. Le terme Indiens, quant à lui, n'est utilisé que dans le contexte de la Loi sur les Indiens. (Québec, 2011, p. 4) La *Loi sur les Indiens* définit un Indien comme « personne qui, conformément à la présente loi, est inscrite à titre d'Indien ou a droit de l'être. » Les conditions pour l'inscription au registre des Indiens sont très complexes et énoncées principalement dans les articles 6 et 7 de la *Loi sur les Indiens* (*Loi sur les Indiens*, S.C., 1985, c. I-5, art. 6 et 7). L'expression Premiers peuples est également de plus en plus utilisée. Elle comprend «les Inuits, les Premières Nations (les Indiens) et les Métis.» (Tonina Simeone, page consultée le 11 mai 2018) Contrairement aux croyances populaires, ces termes doivent donc être utilisés dans leurs contextes respectifs.

5.2. Mobilité

Le concept de mobilité a été assez difficile à saisir et à circonscrire. Le problème est que ce concept a plusieurs définitions selon le champ d'études auquel il se rattache. On peut parler de la mobilité sociale, c'est-à-dire de la mobilité des classes sociales, par exemple, lorsqu'une personne ouvrière devient cadre. On peut également parler de migration, lorsque des gens décident d'aller vivre dans un autre pays que leur pays d'origine. On peut aussi évoquer la notion de mobilité lorsque des gens déménagent d'une ville à une autre. Le concept de mobilité est donc un concept polysémique. Il convient alors de présenter les différents aspects de la mobilité appliquée aux sciences humaines :

Traditionnellement, quatre acceptions différentes du terme de mobilité sont utilisées en sciences humaines pour décrire des mouvements dans l'espace géographique: il s'agit de la mobilité résidentielle (faisant référence au parcours résidentiel), des migrations (en référence aux mouvements internationaux et interrégionaux d'émigration et d'immigration), des voyages (en référence au tourisme) et de la mobilité quotidienne (en référence aux déplacements de la vie quotidienne). (Kaufmann. V et al, 2004, p.18)

Pour cette recherche, on souhaite évoquer la mobilité en matière de déplacement, de mobilité des personnes, de mobilité quotidienne et de motilité. Comme on peut en déduire, la mobilité des personnes concerne uniquement les déplacements des populations. Il faut exclure les concepts de mobilité résidentielle, des migrations et des voyages. Cette recherche se concentre sur les déplacements quotidiens des personnes et plus précisément d'un groupe de personnes soit les Autochtones du Québec. La multiplication des acceptions différentes du terme de mobilité a d'ailleurs été l'un des principaux obstacles à cette recherche. Par exemple, la migration des Autochtones fait l'objet d'une littérature abondante. Quant à la mobilité résidentielle, cet aspect est étudié par les recensements fédéraux. Ces données sont disponibles sur le site du ministère des Affaires Autochtones et du Nord du Canada.¹

Quelques données touchent cependant la mobilité quotidienne, c'est ce type de mobilité dont il est question dans ce rapport. Une professeure au département d'architecture et d'urbanisme de l'Université de Montréal, Mme Paula Negron-Poblete, est spécialiste de la mobilité quotidienne. Cette dernière définit la mobilité quotidienne comme suit :

Souvent, la notion de mobilité est abordée du point de vue du déplacement. On l'associe à la mobilité quotidienne. Je [Madame Negron-Poblete] m'intéresse davantage à la mobilité comme un potentiel, c'est-à-dire la mobilité qui est vue comme une possibilité, un déplacement qui peut être fait ou qui ne peut pas être fait selon les projets des gens. L'objectif d'augmenter la mobilité en soi n'est pas un bon objectif. L'objectif est d'augmenter le choix de mobilité, le potentiel de mobilité, le choix du mode, le choix du moment, le choix d'où je me déplace, aussi en lien avec l'accès au territoire et aux activités. (Réseau VRM. En guise de prélude S02E01 – La mobilité à Montréal. Entrevue avec Paula Negron-Poblete, professeure à l'école d'architecture et d'urbanisme de l'Université de Montréal. Diffusée le 31 janvier 2018.)

¹ AFFAIRES AUTOCHTONES DU NORD CANADA. «Caractéristiques de mobilité» dans Profils des Premières Nations, [en ligne], http://fnp-ppn.aandc-aadnc.gc.ca/fnp/Main/Search/FNMobility.aspx?BAND_NUMBER=78&lang=fra, (Page consultée le 23 mars 2018). À noter qu'une dissolution de ce ministère a été annoncée et que ce dernier serait désormais scindé. On retrouvera le ministère de Services aux Autochtones et le ministère des Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord du Canada.

Au cours de mes recherches, un autre concept touchant la mobilité est apparu, il s'agit du concept de motilité. Ce concept se penche sur le lien entre la mobilité et d'autres facteurs sociaux. La motilité représente le potentiel de mobilité, tel que le souligne Mme Negron-Poblete. Ce concept se définit comme suit :

La motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. Ce potentiel ne se transforme pas nécessairement en mobilité spatiale, il peut très bien être construit pour rester à court terme à l'état de potentiel et ainsi permettre une ouverture maximum à des opportunités futures. (Kaufmann. V et al, 2015, p. 205)

En nous inspirant des travaux de Lévy (2000) et suite à des réflexions prospectives autour des formes de mobilité (Schuler, Kaufmann, Lepori et Joye 1997, Bassand et Kaufmann 2000), nous considérons que la motilité se compose de l'ensemble des facteurs définissant la potentialité à être mobile dans l'espace, soit par exemple les capacités physiques, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les systèmes techniques de transport et de télécommunication existants et leur accessibilité, les connaissances acquises, comme le permis de conduire, l'anglais international pour voyager, etc. La motilité se compose donc de facteurs relatifs aux accessibilités (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation (l'évaluation de l'offre par rapport à ses projets). (Kaufmann. V et Jemelin, 2004, p. 6)

Le sujet de la recherche touche donc la motilité puisque, dans le cadre qui nous préoccupe, le concept de mobilité est relatif à la mobilité quotidienne et à la mobilité des personnes. La motilité fait un lien entre l'accès au transport et les enjeux liés à l'accès aux autres services (soins de santé, éducation, services de garde, etc.) qui sont les enjeux étudiés dans ce rapport.

5.3. Droit au transport

Une dernière notion dont on doit essentiellement tenir compte dans ce travail de recherche est le droit au transport. Plusieurs études dénoncent le fait que l'accès au transport constitue une

« nouvelle norme sociale » (Féré, 2013, p. 9). En effet, pour certains auteurs, « la mobilité n'est pas seulement une façon d'accéder à des lieux, des activités et des équipements urbains. Elle est l'expression des rapports sociaux, d'appartenance, de statuts et de places dans la société, autant qu'elle contribue à la définition des modes de vie citadins » (Badji et Bouillard, 2017, p. 194). Selon cette vision, le transport n'est plus simplement un besoin, mais un droit. Ce concept de droit au transport est appliqué en France. (Féré, 2013, p. 9)

En effet, en France, le droit au transport a même été légalisé et institutionnalisé. Bien que le contexte français et le contexte canadien, voire québécois, soient différents, la notion de droit au transport est intéressante, puisqu'elle soulève un point primordial soit le thème des inégalités en matière d'accès aux transports. Ce thème rejoint celui abordé dans le cadre de ce rapport de stage. Plusieurs études mentionnent que l'absence d'accès au transport augmente le risque d'inégalité sociale.

Les liens entre mobilité et exclusion sociale ont été étudiés à partir du concept de motilité. Ce concept a ainsi été utilisé pour analyser la mobilité comme « droit des droits », c'est-à-dire le droit qui permet l'accès à tous les autres. F. Ascher (2004) soutient cette thèse dans *Les sens du mouvement* en déclarant : « Pouvoir se déplacer dans nos sociétés urbanisées est devenu indispensable. Les droits au travail, au logement, à l'éducation, aux loisirs, à la santé, etc., passent ainsi par une sorte de droit générique qui commande tous les autres, le droit à la mobilité. » Le droit à la mobilité tire également sa légitimité de la Déclaration universelle des droits de l'homme de 1948 qui reconnaît (article 13, alinéa 1) « le droit pour toute personne de quitter un pays, y compris le sien, et de revenir dans son pays » (Wihtol de Wenden, 2011), mais surtout « le droit de toute personne de circuler librement ». Des liens se dessinent ainsi entre mobilité et exclusion sociale. (Kaufmann et al, 2015, p. 31).

Ainsi, le droit au transport ou le droit à la mobilité est un concept essentiel à aborder dans le cadre de ce rapport. Le mandat demandait, effectivement, de dresser un bilan de la connaissance afin de dégager les enjeux liés à l'accès aux soins de santé, à l'éducation, aux services de garde, etc. Dans cette optique, il apparaît nécessaire de souligner l'importance du droit au transport comme le droit permettant l'accès à tous les services. Le droit au transport s'inscrit également en lien avec les techniques d'analyse expliquées dans la section sur la méthodologie de recherche et d'intervention.

6. Recension des écrits

Il est difficile de trouver des écrits sur les déplacements des femmes et des hommes autochtones au Québec et au Canada. Il s'agit d'une recherche croisée. Une recherche a été effectuée sur la mobilité des femmes au Québec et au Canada. Une autre recherche a été effectuée sur les déplacements des populations autochtones au niveau international.

6.1. La mobilité des femmes et des Autochtones dans le monde

6.1.1. Mobilité des femmes

Pour comprendre le lien entre genre et mobilité, un premier aspect de ce thème a été abordé soit, la mobilité des femmes non Autochtones. En effet, plusieurs études concluent que les déplacements des femmes et des hommes seraient différents.

Le MTMDET a développé un outil pour élaborer des statistiques et observer la mobilité quotidienne des citoyens québécois. Il s'agit des Enquêtes Origines-Destinations (Enquêtes O-D). Les enquêtes O-D sont des « [e]nquête[s] réalisée[s] auprès des ménages privés, qui vise[nt] à connaître les déplacements des personnes de 5 ans et plus lors d'une journée type d'automne. » (Fadi Jarouche et Brigitte St-Pierre, 2018, p. 1)

Ces enquêtes sont produites chaque année et permettent donc d'avoir accès à des données statistiques sur le choix du mode de transport, les motifs de déplacement, la longueur des déplacements, les heures de déplacement, et plusieurs autres données réparties selon le sexe et la catégorie d'âge. Ces données ont permis d'effectuer quelques constats sur la réalité différente des femmes et des hommes québécois dans leur mobilité quotidienne. Ces données permettent déjà d'observer une différence entre les déplacements des hommes et des femmes dans la population en

général. De plus, on remarque que bien que les comportements de déplacements tendent à se rapprocher, il existe tout de même certaines différences selon la région où l'enquête a été effectuée. Si l'on prend l'exemple de la ville de Québec, certaines conclusions tirées de l'enquête O-D sont à l'effet que, les femmes sont moins mobiles que les hommes et que leurs chaînes de déplacement sont plus complexes et plus nombreuses. Les femmes se déplacent plus pour le travail que les hommes, les femmes ont augmenté leur autonomie en matière de mobilité puisqu'elles sont plus détentrice de permis de conduire, les hommes utilisent plus le vélo, les femmes habitent plus près de leur de travail que les hommes. (Fadi Jarouche et Brigitte St-Pierre, 2018, p. 11)

Les conclusions de cette enquête démontrent qu'il est pertinent de poser la question du genre ou de la différenciation entre les sexes dans la production et l'application des programmes et politiques en matière de transport. Les conclusions pour la Ville de Québec illustrent le fait que les besoins pour les hommes et les femmes en matière de transport sont effectivement différents. Entre autres, on constate que les femmes sont moins mobiles que les hommes et leurs chaînes de déplacement sont plus complexes et plus nombreuses (Fadi Jarouche et Brigitte St-Pierre, 2018, p. 11). Il est également démontré que les femmes utilisent moins le vélo. Ces constats démontrent que les femmes sont moins mobiles. Toutefois, d'autres résultats établissent que les besoins en matière de transport d'hommes et de femmes varient quelque peu en fonction de la ville et de la région des personnes interrogées. Par exemple, dans la région de Ottawa-Gatineau, les femmes sont presque aussi mobiles que les hommes; les femmes ont des chaînes de déplacement plus complexes; l'entrée de la femme sur le marché du travail a augmenté leurs déplacements; bien qu'elles soient plus mobiles, le nombre de conductrices n'a pas augmenté; les jeunes hommes obtiennent moins le permis de conduire; les différents groupes d'âge de femmes utilisent plus la marche; les hommes utilisent plus le vélo, les femmes habitent plus près de leur lieu de domicile (Fadi Jarouche et Brigitte St-Pierre, 2018, p. 11).

On comprend qu'il y a certaines différences dans les deux résultats d'enquête O-D présentés. En effet, dans la région d'Ottawa-Gatineau, les données sont moins nuancées que pour la Ville de Québec. On précise pour Ottawa-Gatineau que les femmes ne conduisent pas davantage et que le nombre de déplacements en mode auto conducteur s'est maintenu, contrairement à la Ville de

Québec où il a augmenté. Les données sur la marche diffèrent aussi entre les deux villes. Bref, on observe certaines différences entre les grandes agglomérations du Québec. Malheureusement, les statistiques pour les régions éloignées ne seront pas disponibles avant l'hiver 2019. Toutefois, tout porte à croire que les réalités entre les villes et les régions sont plus marquées que celles entre deux communautés urbaines.

Certains mémoires de maîtrise ont également été rédigés sur le sujet. Un mémoire a particulièrement retenu l'attention, soit celui de Martin Tremblay-Breault de l'Université Laval. Ce dernier a dressé un portrait évolutif et comparatif de la mobilité quotidienne des hommes et des femmes de la région urbaine de Québec de 1996 à 2006. Il en arrive aussi à la conclusion que les déplacements des hommes et des femmes sont distincts.

Il est ressorti de toutes ces analyses des constats très similaires à la littérature sur le sujet. Des différences dans la mobilité quotidienne des hommes et des femmes existent et sont significatives en 1996 ainsi qu'en 2006. Bien que les différences observées soient, dans l'ensemble, moins importantes en 2006 qu'en 1996, les femmes effectuent significativement plus de déplacements quotidiens que les hommes, lesquels sont, en revanche, de plus courtes durées et sur de plus petites distances que les hommes. Ces derniers utilisent de façon significativement plus importante que les femmes l'automobile en tant que conducteurs et le vélo et effectuent un plus grand nombre de déplacements pour le travail et les études. Les femmes, quant à elles, utilisent davantage l'automobile en tant que passagères, le transport en commun et la marche et effectuent une part plus importante que les hommes de leurs déplacements pour les besoins domestiques et familiaux, tels que le magasinage et le transport de personnes. De plus, les femmes sont davantage portées à effectuer des chaînes de déplacements et à effectuer un plus grand nombre d'arrêts intermédiaires à l'intérieur de celles-ci – constituant des chaînes complexes. (Martin Tremblay-Breault, 2013, p. iv)

En bref, la recension des écrits sur les différences entre les déplacements des hommes et des femmes souligne que les déplacements ne sont pas les mêmes pour les hommes et les femmes. Cela montre la nécessité d'utiliser l'analyse différenciée selon les sexes lors de l'élaboration des programmes et politiques en transport. Cette technique d'analyse sera expliquée dans la section sur la méthodologie.

6.1.2. Mobilité autochtone

Une recension des écrits sur la mobilité autochtone à l'international nous offre peu de données. La majorité des recherches est davantage axée sur la mobilité au niveau de la migration des Autochtones, soit les déménagements des Autochtones hors réserves, ou le changement de région, ou au niveau de la mobilité sociale des Autochtones soit l'évolution des revenus ou de l'éducation des Autochtones.

6.1.2.1. Canada

Au Canada, presque aucune recherche n'a été effectuée sur la mobilité quotidienne des Autochtones. Tout comme la recherche à l'international, les données fournies provenant de Statistique Canada portent davantage sur la mobilité en termes de migration et non de déplacements quotidiens. Toutefois, on retrouve deux mémoires réalisés par une communauté autochtone et par une organisation autochtone portant chacun sur l'impact que pourraient avoir des projets précis sur le déplacement quotidien des Autochtones.

Un premier mémoire a été déposé en 2004 par le Conseil de la nation huronne-wendat lors des audiences publiques sur le projet de prolongement de l'axe du Vallon par le MTMDET et la ville de Québec. Ce document permet de comprendre certains enjeux et certaines habitudes liés aux déplacements quotidiens des membres de la nation huronne-wendat. Il est indiqué que les Hurons-Wendats avaient souhaité que l'autoroute soit prolongée jusqu'au boulevard Bastien. Ils voulaient ainsi « faciliter [les] déplacements quotidiens vers la ville et les grands pôles commerciaux ou encore vers leur lieu de travail » (Conseil de la nation huronne-wendat, 2004, p. 2). Les intervenants spécifiaient que seulement une partie de la communauté est desservie par le transport en commun et que celui-ci est peu utilisé par les Hurons-Wendats pour se rendre au centre-ville ou à Ste-Foy (Conseil de la nation huronne-wendat, 2004, p.2). Les Hurons-Wendats en profitaient aussi pour mentionner que malgré un agrandissement de réserve vers 1970, le réseau routier est resté le même et que les problèmes de circulation sont présents (Conseil de la nation huronne-wendat, 2004, p.5).

Le deuxième document est celui déposé par Femmes autochtones du Québec intitulé *Pour que l'égalité de droit devienne une égalité de fait – Vers un deuxième Plan d'action gouvernemental pour l'égalité entre les femmes et les hommes* en 2011. Ce mémoire a été présenté lors de la Commission des relations avec les citoyens de l'Assemblée nationale du Québec. Dans son document, l'organisation indique que le manque d'infrastructure est l'une des barrières au développement économique et à l'investissement. Elle spécifie de plus que l'amélioration du transport notamment pour les femmes autochtones vivant dans les régions éloignées serait bénéfique pour le développement économique (Femmes autochtones du Québec, 2011, p.7).

Ces deux mémoires présentent des points de vue intéressants sur les besoins et les problématiques des Autochtones en matière de transport. Cela tend à démontrer que ces derniers ont des besoins spécifiques selon les régions et que l'accès à différents moyens de déplacement a un impact sur le développement économique.

6.1.2.2. États-Unis

Une seule étude touchant directement la mobilité quotidienne des Autochtones a été trouvée aux États-Unis. Cette étude a été publiée en 2006 et s'intitule *Native american transit : Current practices, Needs, and Barriers*. Cet article traite de l'état de « transit » dans les réserves et discute du besoin de mobilité des Autochtones américains en donnant des recommandations sur la façon de surmonter les obstacles en lien avec la mobilité autochtone (Boyles et all, 2006, p. 108). Il soutient entre autres que les options limitées dans le choix du mode de déplacement affectent l'accès à certains services et donc la qualité de vie des autochtones américains. Plusieurs études de cas sont présentées soit le cas des Choctaw dans le Mississippi, le cas de la nation Lakota Sioux dans le Dakota du Sud et celui de la nation Navajo présente dans l'Arizona, l'Utah et le Nouveau-Mexique. Les auteurs en viennent à la conclusion que le transport en commun n'est pas assez développé dans les communautés et ils indiquent que le gouvernement doit être créatif pour trouver

de nouvelles idées de financement, car les programmes en place ne sont pas suffisants pour répondre adéquatement aux besoins (Boyles et al., 2006, p.109).

6.1.2.3. *Australie et Nouvelle-Zélande*

Plusieurs études ont été produites en Australie et en Nouvelle-Zélande sur la mobilité des autochtones. Ces pays ont une grande présence d'Autochtones sur leur territoire et il est donc intéressant d'explorer les conclusions de ces études. Un rapport de recherche a été publié en 2008 par l'« Institute of Transport Studies » de l'Université de MONASH en Australie. Les chercheurs abordent les problèmes liés à la sécurité, au transport et à la santé lors des déplacements autochtones. Ils ont fait de nombreuses entrevues semi-dirigées avec des Autochtones (notamment en communautés éloignées) pour comprendre les enjeux et les besoins en matière de transport. De nombreux constats ressortent de ce projet. On dit que les Autochtones ont évoqué un manque de transport pour avoir accès aux nombreux services tels que les services de santé, d'éducation et d'emploi ainsi que la nécessité du transport pour maintenir des liens familiaux ou avec la communauté. D'autres points, moins évidents, ont ressorti soit la nécessité d'avoir accès à un transport efficace et sécuritaire pour l'obtention du permis de conduire ou, pour avoir accès au système de justice. Un manque de transport est aussi mentionné soit pour aller à des funérailles ou rendre visite à des proches malades. Finalement, le manque de choix de transport pour se rendre aux événements culturels à l'occasion de certains rituels et événements ayant un impact majeur dans la vie des Autochtones a aussi été évoqué. La pauvreté a de plus, une incidence sur le maintien du permis de conduire ou encore, le pouvoir de payer des amendes et les plaques d'immatriculation. De plus, cette recherche établit que les chaînes de déplacement des Autochtones sont différentes de celles des non Autochtones; ce qui cause plusieurs problèmes de déplacements pour les Autochtones, en Australie du Sud. Les dix-sept recommandations sont intéressantes à analyser (HELPS, Yvonne, MOLLER, Jerry, KOWANKO, Inge, *et al.*, 2008, p. ix). On propose qu'un service de conducteur entre la communauté et le reste de la région soit établi. Des formations sur la sensibilité au racisme devraient être suivies par les chauffeurs de bus, train et taxi pour assurer un service de qualité auprès des aborigènes. On demande que les permis de conduire pour les aborigènes tiennent compte des barrières de langues et d'alphabétisation des communautés. Cela

inclut les livres pour les cours de conduite automobile et les cours de conduite pour les autobus, ainsi que les camions. Il est également recommandé qu'un programme conjoint, entre les autorités locales et les aborigènes, de sensibilisation sur les dangers de conduire avec les facultés affaiblies (drogues et alcool) soit développé et mis en place. Ces recommandations aident à mieux saisir la réalité de déplacement des Autochtones et leurs besoins en transport. (HELPS, Yvonne, MOLLER, Jerry, KOWANKO, Inge, *et al*, 2008, p. ix)

Dans une étude publiée en 2013, d'autres auteurs se sont concentrés sur les habitudes et les besoins en transport des Maoris de la Nouvelle-Zélande. Ces auteurs ont démontré que la restriction du choix du mode de transport affecte le bien-être et la qualité de vie des Maoris. Certaines communautés ne pouvant pas se présenter à des cérémonies de grande importance. Ces cérémonies font partie de l'identité culturelle de ces communautés. Le fait de ne pouvoir se présenter constitue un manquement grave au niveau de la communauté. Les membres ne s'étant pas présentés à certaines cérémonies peuvent donc se retrouver exclus de leur communauté. Les chercheurs en viennent également à la conclusion que le manque de transport en commun mène à un problème d'accès aux services. (K.Raerino, Alex K. Macmillan et Rhys G.Jones, 2013, pp. 54-62) Des universitaires australiens lient, quant à eux, le taux d'emplois des Autochtones et l'accès au transport. La conclusion est que bien que d'autres facteurs comme l'éducation et la santé peuvent justifier le taux d'employabilité des Autochtones, celui-ci est également lié à l'accès à différents modes de transport. Les chercheurs ont entre autres associé le taux d'employabilité d'un ménage à la présence du nombre de voitures dans celui-ci. La possession d'un permis de conduire et l'accès à un véhicule ont donc une incidence sur l'employabilité des Autochtones. (Birch Elisa and Davide Marshall, 2016, pp. 91-110). Un chapitre de livre écrit par Sara Holcombe interprète les données sur le transport et les Autochtones australiens du national social survey of Australia's Aboriginal and Torres strait Islander population (NATSISS) qui a été faite en 2002. Certaines données de ce questionnaire permettaient d'analyser les besoins des Autochtones en matière de transport. Le NATSISS suggère que la question du genre a un impact sur l'accès à un véhicule motorisé. L'auteure conclut toutefois que le NATSISS ne permet pas de faire un lien direct entre le fait de vivre dans une région éloignée et l'accès au transport. Ce sondage démontre en effet que les

Autochtones, même dans les régions les plus éloignées, ont accès à une forme de transport (Holcombe, 2006, pp. 183-196).

6.1.2.4. Asie

Une étude sur le transport autochtone et les changements climatiques a également été faite en Asie. Elle met l'accent sur le fait que les Autochtones et les allochtones utilisent différents modes de transport. Cette étude indique que les connaissances spécifiques des Autochtones en matière d'environnement et de changements climatiques sont plus avancées et représentent une bonne opportunité d'adaptation pour le domaine du transport. Les auteurs présentent les différents avantages en matière environnementale des modes de transport utilisés par les Autochtones, par exemple l'utilisation de transport non motorisé (B. Mateo-Babiano *et al*, 2011, pp. 2-14).

6.1.2.5. Afrique

Un article a également été écrit sur les connaissances des autochtones, le système de transport et le développement rural en Afrique du Sud. Les chercheurs lient le développement rural aux connaissances des Autochtones et au système de transport présent en Afrique du Sud. Ils examinent des programmes mis en place par le gouvernement avec la participation des Autochtones, afin de développer certaines régions. Les conclusions sont intéressantes, car les auteurs accordent une place particulière à la contribution des femmes autochtones. En fait, une amélioration des systèmes de transport aide à diminuer le temps que celles-ci consacrent aux tâches ménagères et aux activités de subsistances représentant souvent un fardeau. Leurs chaînes de déplacement sont donc différentes des hommes. Les besoins des femmes autochtones et leurs connaissances sont importants à prendre en considération. Il est indiqué également que la connaissance des Autochtones est un facteur considérable dans l'évolution des systèmes de transport et des développements ruraux. (Charkwizira, James et Charles Nherbachena, 2012, pp. 187-197)

7. Cadre légal

Au-delà des concepts présentés, il est primordial d'évoquer le cadre légal qui régit la vie sociale, politique et économique des Autochtones au Canada et particulièrement au Québec. Sans comprendre ce cadre, il est improbable, voire impossible, de saisir toute la complexité des relations entre les Autochtones et les différents ordres de gouvernement. Cette section est donc consacrée à expliquer les éléments pertinents du cadre légal en matière autochtone pour cette analyse.

7.1. L'international

Sur le plan international, de nombreux pays ont ratifié la Déclaration des Nations Unies sur le droit des peuples autochtones. Cette déclaration est un document de droit international et n'a donc pas force légale exécutoire. À l'origine, le Canada avait refusé de ratifier cette déclaration. Cependant en 2010, à la suite d'importantes pressions de la part de la communauté internationale, le gouvernement fédéral a adopté un énoncé d'appui à la Déclaration (Canada, Page consultée le 6 mars 2018), soulignant que le texte de la Déclaration ne pouvait être utilisé comme source dans le droit canadien (Savard, 2017, p.758). Présentement, un projet de loi sur la mise en œuvre de cette déclaration dans les lois canadiennes est à l'étude au sein du Parlement fédéral (C-262). Ce document de droit international touche de nombreux domaines tels que le droit à l'autodétermination, l'éducation, la religion, le droit à leur terre, la protection de leur culture. Il est important de noter que la Déclaration va plus loin dans le droit autochtone que le droit canadien. C'est l'une des raisons pour lesquelles le gouvernement a déclaré que celle-ci ne pouvait pas être utilisée dans le droit canadien.

7.2. Le Canada

Au Canada, ce sont les articles 91(24) de la Loi constitutionnelle de 1867, ainsi que les articles 25 et 35 de La Loi constitutionnelle de 1982 qui constituent les assises fondamentales du cadre légal qui nous intéresse. Plus précisément, la Loi constitutionnelle de 1867 attribue au Parlement du

Canada la responsabilité de légiférer sur « les Indiens et les terres réservées aux Indiens. » (Art. 91.24. LC 1867). La Loi constitutionnelle de 1982 prévoit à l'article 25 que la Charte canadienne des droits et libertés « ne porte pas atteinte aux droits ou libertés – ancestraux, issus de traités ou autres – des peuples autochtones du Canada.» (Art. 25. LC 1982). Cet article fait également une distinction entre les droits reconnus par la Proclamation royale de 1763 (Art. 25.a) et ceux issus des droits reconnus par les accords sur les revendications territoriales ou ceux susceptibles d'être acquis ainsi (Art. 25. b). L'article 35 reconnaît et confirme « les droits existants – ancestraux ou issus de traités – des peuples autochtones » (Art 35.1 LC 1982). Cet article précise de plus qu'au Canada, le statut autochtone comprend «les Indiens, les Inuits et les Métis du Canada » (Art 35.2 LC 1982). Elle garantit les droits également aux personnes des deux sexes. (Art. 35.4 LC 1982). Ceci est important puisque tel qu'expliqué plus haut, l'article 25 stipule que la Charte canadienne des droits et libertés ne s'applique pas aux droits ancestraux. L'article 25 spécifie également que la Charte des droits et libertés ne peut pas porter atteinte aux droits ancestraux issus de traités ou d'une autre façon.

Un autre aspect primordial qui régit les relations entre le gouvernement fédéral et les Premières nations est la *Loi sur les Indiens*. « [C]ette loi a servi d'instrument principal pour assimiler les Indiens. Elle a permis la mise en tutelle des nations indiennes, en créant une unité administrative, la bande (plutôt que la tribu), qui a divisé les nations indiennes.» (Savard, 2017, p. 746) Dans le cas qui nous occupe, il est important de souligner qu'en vertu des *Lois constitutionnelles*, le gouvernement fédéral gère les terres de réserve. Certaines de ces terres de réserve se trouvent au Québec. Cette loi n'est pas la seule à réglementer les différents aspects de la vie des peuples autochtones au Québec comme au Canada. Plusieurs lois sur la gestion financière et sur la gestion des terres ont été adoptées, notamment la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, la *Loi sur la transparence financière des premières nations* et la *Loi sur la gestion des terres des premières nations*. Selon l'article 34.1. de la *Loi sur les Indiens*, « Une bande doit assurer l'entretien, en conformité avec les instructions du surintendant, des routes, ponts, fossés et clôtures dans la réserve qu'elle occupe » (Loi sur les Indiens, S.C., 1985, c. I-5, art. 34.1). Il faut mettre en évidence l'utilisation du terme entretien et non celui de construction. Un autre article intéressant est l'article 88 de la *Loi sur les Indiens*. Il indique que :

Sous réserve des dispositions de quelque traité et de quelque autre loi fédérale, toutes les lois d'application générale et en vigueur dans une province sont applicables aux Indiens qui s'y trouvent et à leur égard, sauf dans la mesure où ces lois sont incompatibles avec la présente loi ou la Loi sur la gestion financière des premières nations ou quelque arrêté, ordonnance, règle, règlement ou texte législatif d'une bande pris sous leur régime, et sauf dans la mesure où ces lois provinciales contiennent des dispositions sur toute question prévue par la présente loi ou la Loi sur la gestion financière des premières nations ou sous leur régime. (*Loi sur les Indiens*, S.C., 1985, c. I-5, art. 88)

C'est donc dire que certaines lois provinciales et certains programmes sont applicables aux Premières nations malgré le fait que ces derniers soient sous responsabilité fédérale. Pour savoir quelles lois provinciales s'appliquent, il faut tenir compte de certains facteurs. Ces facteurs regroupent les critères suivants : les lois provinciales «ne peuvent s'appliquer exclusivement ou directement aux Indiens [...], ne doivent pas toucher une partie intégrante d'un domaine de compétence fédérale principale liée aux Indiens et à leurs terres réservées, une loi provinciale, comme une loi fédérale, peut être déclarée inopérante si elle transgresse de façon injustifiée les droits ancestraux ou issus des traités protégés par l'article 35 de la Loi constitutionnelle de 1982 » (Collier, Page consultée le 6 mars 2018). De plus, «[l]a Cour suprême du Canada a rappelé en 1974 que les terres de réserve au sens de la *Loi sur les Indiens* ne sont pas des enclaves à l'abri de l'application des lois provinciales et que les Indiens ne sont pas immunisés de l'application des lois provinciales.» (Otis, 2004, p. 106). L'article 88 spécifie également que pour être applicable, une loi provinciale ne peut pas toucher un domaine de compétence prévu à la Loi sur les Indiens. Cet article et ces critères amènent certains conflits entre les différents ordres de gouvernement et les Conseils de bande en ce qui a trait au financement ou encore à la prestation de certains services.

Les lois présentées plus haut constituent seulement une partie du cadre légal qui régit la relation entre le gouvernement fédéral et les Autochtones. La jurisprudence vient compléter et clarifier une partie des aspects laissés flous par ces lois. Faire une liste exhaustive de ces arrêts et expliquer leurs incidences sur la relation entre les Autochtones et les ordres de gouvernements n'est pas l'objet de cette recherche. Cependant, deux arrêts ont eu des effets majeurs dans les pratiques du gouvernement du Québec auprès des communautés autochtones, à savoir les arrêts Haïda et Taku

River. En effet, ces deux arrêts imposent une obligation de consulter les peuples autochtones et de prendre en compte leurs droits ancestraux sur certaines parties du territoire si des projets peuvent avoir des effets préjudiciables sur les territoires revendiqués (Gouvernement du Québec, 2008, p. 6). Le 18 novembre 2004, en prononçant l'arrêt Haïda, la Cour suprême en est arrivée à la conclusion que :

« L'obligation de consulter et d'accommoder fait partie intégrante du processus de négociation honorable et de conciliation qui débute au moment de l'affirmation de la souveraineté et se poursuit au-delà de la reconnaissance formelle des revendications. L'objectif de conciliation ainsi que l'obligation de consultation, laquelle repose sur l'honneur de la Couronne, tendent à indiquer que cette obligation prend naissance lorsque la Couronne a connaissance, concrètement ou par imputation, de l'existence potentielle du droit ou titre ancestral et envisage des mesures susceptibles d'avoir un effet préjudiciable sur celui-ci. La prise de mesures de consultation et d'accommodement avant le règlement définitif d'une revendication permet de protéger les intérêts autochtones et constitue même un aspect essentiel du processus honorable de conciliation imposé par l'art. 35 de la Loi constitutionnelle de 1982.

La Couronne n'a pas l'obligation de parvenir à une entente, mais plutôt de mener de bonne foi de véritables consultations. Le contenu de l'obligation varie selon les circonstances et il faut procéder au cas par cas. (Arrêt Haïda) »

La même conclusion est présentée dans l'arrêt Taku River entendu le même jour que l'arrêt Haïda par la Cour Suprême. Ces arrêts obligent donc les gouvernements provinciaux au Canada à changer leur façon de procéder lors de l'implantation de leurs projets. Le Gouvernement du Québec doit inclure une consultation avec les Autochtones avant un projet qui pourrait avoir une incidence sur les territoires ancestraux. Bien que les Autochtones n'aient pas de droit de veto, les négociations doivent être effectuées de bonne foi.

7.3. Responsabilités du gouvernement provincial

Au Québec, l'Assemblée nationale a accordé une reconnaissance spéciale aux Autochtones, notamment en reconnaissant l'existence des nations autochtones distinctes au Québec ainsi que

« dans le cadre des lois du Québec, le droit de posséder et contrôler elles-mêmes les terres qui leur sont attribuées » (Québec, page consultée le 3 avril 2018).

Cette reconnaissance découle de deux conventions ayant été signées avec trois des onze nations autochtones sur le territoire de la province. La Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ) et la Convention du Nord-Est du Québec (CNEQ) sont des traités dits modernes, dont les gouvernements fédéral et provincial sont tous deux signataires. Ces traités ont eu pour effet de donner plus d'autonomie aux nations qui les ont signés (Gagnon et Rocher, 2002, p. 42). Les Cris et les Inuits ont été les premiers à signer la CBJNQ et par la suite, les Naskapis ont signé la CNEQ. En conséquence, les droits ancestraux de ces nations sont éteints sur les territoires touchés par les conventions. Toutefois, les nations autochtones ont obtenu deux avantages en cédant leurs droits ancestraux : « D'une part, la mise de côté de parcelles de terres appelées à devenir leur lieu d'habitation à l'abri de la colonisation et du développement et, d'autre part, le droit de chasser, de pêcher et de trapper sur les terres cédées tant qu'elles ne seraient pas utilisées par la Couronne à des fins de développement et de colonisation » (Gagnon et Rocher, 2002, p. 42). Ces conventions ont des incidences sur la manière de mettre en œuvre différents projets sur les territoires touchés.

La *Loi sur les Cris et les Naskapis du Québec* est la loi fédérale permettant de mettre en œuvre la CBJNQ. La loi prévoit les responsabilités du gouvernement fédéral dans le cadre de la CBJNQ. Cette loi retire ces nations de « l'application de la *Loi sur les Indiens* sauf en ce qui regarde le statut même d'Indien » (Gagnon et Rocher, 2002, p. 182). Dans la CBJNQ, certaines catégories de terres, tels les IA et les IA-N², restaient sous compétence fédérale. La Loi sur les Cris et les Naskapis du Québec accordent des pouvoirs de gestion aux nations sur leurs terres respectives classées dans ces catégories. Elle « instaure un régime de gouvernement local par le biais d'une autorité déléguée du gouvernement fédéral » (Gagnon et Rocher, 2002, p.171). La *Loi sur les autochtones cris, inuit et*

² La CBJNQ et la CNEQ divisent les terres sur leur territoire en certaines catégories. Parmi ces catégories, on retrouve les terres de catégories IA et IA-N. «Ce sont des terres attribuées aux Autochtones pour leur usage exclusif. Situé à l'intérieur et dans l'entourage immédiat des communautés, leur statut diffère selon qu'elles sont situées en « territoire cri » (au sud du 55^e parallèle) ou en «territoire inuit» (au nord du 55^e parallèle).» (Gagnon et Rocher, 2002, p. 29) Les terres de catégories IA sont attribuées aux Cris et les terres de catégorie IA-N sont attribuées aux Naskapis.

naskapis est la loi provinciale qui met, elle aussi, en œuvre la CBJNQ en ce qui a trait aux responsabilités provinciales. Elle spécifie qui sont les bénéficiaires pouvant invoquer leurs droits sur certaines catégories de terres régies par la *Loi sur le régime des terres dans les territoires de la Baie-James et du Nouveau-Québec* (R-13.1 LRC).

Un autre aspect de la mise en œuvre de la CBJNQ serait abordé dans cette analyse, il s'agit de l'Entente concernant une nouvelle relation entre le gouvernement du Québec et les Cris du Québec signée en 2002, dit la Paix des Braves (Québec, Page consultée le 17 avril 2017). Cette entente est un grand pas dans l'histoire des relations entre le gouvernement du Québec et les Cris. Le premier alinéa du préambule de l'Entente va comme suit :

ATTENDU QUE les parties concluent par les présentes une Entente de nation à nation qui renforce les relations politiques, économiques et sociales entre le Québec et les Cris et qui se caractérise par la coopération, le partenariat et le respect mutuel, tout en demeurant fondée sur les engagements respectifs des parties en vertu de la Convention de la Baie-James et du Nord québécois et prévoyant des mesures de mises en œuvre à cet égard; (Québec, 2002)

Il s'agit d'une entente particulière puisque c'est la première entente signée de nation à nation. Les deux nations collaborent donc à mettre en œuvre ensemble une partie de la CBJNQ. La loi mettant œuvre cette entente est *Loi instituant le Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James et apportant certaines modifications législatives concernant le Gouvernement de la nation crie*.

En 1985 et 1989, l'Assemblée nationale du Québec a adopté quinze principes par résolution. Ces principes « constituent le fondement de l'action gouvernementale à l'égard des Autochtones » (Québec, Page consultée le 9 mars 2018) Ils touchent de nombreux domaines et reconnaissent entre autres aux Autochtones les droits suivants :

leur culture, à leur langue, à leurs coutumes et traditions ainsi que le droit d'orienter elles-mêmes le développement de cette identité propre [...] de participer au développement économique de la société québécoise [...] dans le cadre des lois du Québec, de se gouverner sur les terres qui leur sont attribuées [...] d'avoir et de contrôler, dans le cadre d'ententes avec le gouvernement, des institutions qui correspondent à leurs besoins dans les domaines de la culture, de l'éducation, de la langue, de la santé, des services sociaux et du développement économique... (Secrétariat aux affaires autochtones, Page consultée le 9 mars 2018)

Ces principes ont servi de base aux orientations du Secrétariat aux Affaires autochtones (SAA). «Le Secrétariat aux Affaires autochtones est chargé d'assurer le lien entre le gouvernement du Québec et les Autochtones. Le but premier de cet organisme n'est pas d'élaborer des programmes pour les communautés autochtones, mais bien de leur faciliter l'accès aux divers programmes gouvernementaux et, dans certains cas, d'adapter les activités gouvernementales à leurs besoins » (Savard, 2017, p. 765).

Le cadre législatif présent avait pour but d'exposer les éléments juridiques pertinents à l'analyse qui suivra. Il visait également à démontrer toute la complexité des relations gouvernementales avec les Autochtones.

8. Méthodologie de recherche et d'intervention

La méthode de recherche principale pour cette analyse se trouve être la recherche documentaire. Il s'agit d'une méthode d'analyse qualitative qui permet de comparer les documents déjà disponibles pour un chercheur. Cette méthode est pertinente dans le cas de ce mandat, puisque le MTMDET n'avait aucune donnée qualitative ou quantitative sur la mobilité des Autochtones. Avant de réaliser un questionnaire, il est important de bien cibler les questions à poser et d'avoir une idée des informations à aller chercher. La recherche documentaire sert donc à regarder ce qui a déjà été effectué comme études pour avoir un point de départ. Il s'agit d'une analyse qualitative. Le

questionnaire dans ce cas-ci cherchait à établir un bilan des connaissances. Le MTMDET ne cherchait pas à établir des données quantitatives spécifiques à la mobilité autochtone, mais désirait savoir si les employés du MTMDET connaissaient les besoins des Autochtones. À la suite de l'identification de ces besoins, le MTMDET analysait si les besoins des Autochtones et des allochtones étaient différents. Si effectivement, les besoins étaient différents, on cherchait à comprendre si les employés utilisaient cette information. L'utilisation de l'étude de cas pour cette analyse apparaît judicieuse, puisqu'il s'agit d'une étude exploratoire. En effet, le but du questionnaire est de produire les premières données sur la mobilité autochtone. Le manque de données sur le sujet aurait rendu impossible une analyse quantitative (Mace et Pétry, 2000, p. 85). Au-delà de la méthode de collecte de données, une méthode d'analyse a été ajoutée soit l'analyse différenciée selon les sexes. Cette méthode d'analyse ainsi que deux autres théories les soutenant sont présentés dans les paragraphes suivants.

8.1. Analyse différenciée selon les sexes (ADS)

Tel qu'évoquer lors de la description du mandat, un autre critère a été inclus dans cette recherche. Il s'agit de l'ADS. L'ADS a été intégrée pour la première fois par le Conseil des ministres en 1997 au Québec. (Secrétariat à la Condition féminine, 2007, p.7)

L'ADS est un processus d'analyse favorisant l'atteinte de l'égalité entre les femmes et les hommes par l'entremise des orientations et des actions des instances décisionnelles de la société sur le plan local, régional et national.

Elle a pour objet de discerner de façon préventive les effets distincts sur les femmes et les hommes que pourra avoir l'adoption d'un projet à l'intention des citoyennes et des citoyens, et ce, sur la base des réalités et des besoins différenciés des femmes et des hommes. Elle s'effectue au cours de l'élaboration, de la mise en œuvre, de l'évaluation, et de suivi d'un projet. (Secrétariat à la Condition féminine, 2007, p. 4)

Le mandat du stage est tiré du Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2017-2020. Ce dernier «contribue à la Stratégie gouvernementale pour l'égalité entre les femmes et les hommes vers 2021 » (Québec, 2017, p. 3). Cette stratégie inclut non seulement l'importance de souligner les différences entre les femmes et les hommes, mais également la différence entre les Autochtones et l'ensemble de la population du Québec. « [U]ne intervention distincte tenant compte des particularités et des différences, notamment culturelles et sociologiques, propres aux Inuits et aux Premières Nations sera mise en place » (Québec, 2017, p. X).

8.2. Théorie des multiples stigmates et intersectionnalité

Durant mes recherches, j'ai rencontré plusieurs théories qui peuvent aider à mieux saisir le contexte dans lequel se trouvent les femmes autochtones. Ces théories justifient la nécessité d'évaluer si les besoins sont différents entre les femmes et les hommes et entre les Autochtones et les allochtones.

En effet, certains chercheurs mettent en relief les différences et les discriminations dont sont victimes les Autochtones et les femmes autochtones en dehors des données historiques liées à la Loi sur les Indiens. Certaines chercheuses telles que Linda Gerber, Sirma Bilge et Renya K. Ramirez utilisent la théorie des multiples stigmates (pour la première) et celle de l'intersectionnalité (pour les deux autres) dans le but de démontrer les multiples niveaux de discrimination dont peut être victime une catégorie de personnes. La théorie des multiples stigmates développée principalement par Linda Gerber renvoie au fait que « les discriminations à l'intention d'un individu s'additionnent » (Plante et Roy, 2011, p. 51). Ainsi donc, plus une personne possède des caractéristiques discriminantes, plus cette dernière est désavantagée. Différentes caractéristiques peuvent être prises en compte lors de l'application de cette théorie, on peut penser entre autres, à «la race et le sexe ou même sur la résidence, l'état matrimonial, le degré de scolarité, le revenu, l'emploi » (Plante et Roy, 2011, p. 51) La théorie de l'intersectionnalité rejoint aussi cette philosophie.

Elle réfute le cloisonnement et la hiérarchisation des grands axes de la différenciation sociale que sont les catégories de sexe/genre, classe, race, ethnicité, âge, handicap et orientation sexuelle. [...] Elle propose d'appréhender « la réalité sociale des femmes et des hommes, ainsi que les dynamiques sociales, culturelles, économiques et politiques qui s'y rattachent comme étant multiples et déterminées simultanément et de façon interactive par plusieurs axes d'organisation sociale significatifs. (Delisle-L'Heureux, 2015, p. 52)

Ces deux théories démontrent la nécessité d'appliquer l'analyse différenciée selon les sexes dans le but de prévenir les inégalités qui pourraient découler de l'application des politiques et programmes. Les Autochtones et plus précisément les femmes autochtones sont donc plus susceptibles de vivre de la discrimination notamment en raison de leur sexe et de leur race. Une analyse différenciée selon les sexes et différenciée selon l'appartenance à la communauté autochtone viendrait augmenter les chances d'atteindre l'égalité.

Vu la difficulté de trouver des données différenciées selon sexe pour la mobilité autochtone, il n'est pas aisé de l'inclure dans l'analyse de ce rapport. En effet, en l'absence de données spécifiques, on ne peut faire des affirmations. Il est simplement possible émettre des hypothèses. Toutefois, les théories des multiples stigmates et de l'intersectionnalité serviront à l'analyse puisqu'elles s'appliquent et aux Autochtones et aux femmes.

9. Analyse/Résultats/ Discussion

Tel que mentionné dans la problématique, la question de recherche était : Quels sont les facteurs qui influencent la disponibilité des différents modes de transport pour les communautés autochtones et quels sont les impacts de cette disponibilité dans les communautés autochtones au

Québec ? Nous avons vu dans la recension des écrits que les chaînes de déplacement des hommes et des femmes non autochtones étaient différentes. Il a également été possible de constater que les chaînes de déplacement entre la population allochtone et autochtone étaient également différentes. Par contre, aucune donnée n'a été trouvée sur la différence de déplacements entre les hommes autochtones et les femmes autochtones. Ceci met en lumière l'absence de l'analyse différenciée selon les sexes, lorsqu'il est question des communautés autochtones. Suite à une première analyse, on a constaté que plusieurs facteurs ont un impact sur l'offre de services en transport dans les communautés autochtones. L'analyse se concentre sur les facteurs légaux, politiques et géographiques.

9.1. Les facteurs

Mes recherches ont révélé que différents facteurs font varier l'offre de services en transport dans les réserves. Tout comme différents facteurs font varier l'offre de services en transport dans les régions. Le cas des réserves est particulier puisqu'il s'inscrit dans un contexte légal, politique et parfois géographique qui lui est propre.

9.1.1. Le fédéralisme canadien et le facteur légal

Le premier facteur qui semble influencer sur l'offre de services en transport dans les communautés autochtones est le fédéralisme canadien. En effet, tel qu'exposé dans le cadre légal et dans le cadre conceptuel, la séparation des compétences prévues dans la Loi constitutionnelle de 1867 semble affecter grandement l'offre de services en transport spécifiquement à l'intérieur des réserves. La *Loi sur les Indiens* et les lois provinciales de portée générale s'appliquant à l'intérieur de celles-ci complexifient la responsabilité quant à l'offre de transport disponible dans une communauté. La séparation des compétences entre les trois parties est floue, c'est-à-dire que les compétences des trois parties s'entrecoupent malgré l'existence des compétences exclusives. En tenant compte du cadre légal présenté plus haut, on comprend qu'il peut y avoir trois régimes qui s'appliquent lorsqu'il est question du transport à l'intérieur des réserves. « Dans le domaine de la sécurité routière, par exemple, trois régimes peuvent se superposer et s'appliquer de façon parallèle au

Québec : le règlement fédéral sur la circulation dans les réserves indiennes (qui incorpore en partie le code provincial de la sécurité routière), le code de la sécurité routière du Québec et le règlement d'une bande sur la sécurité routière » (Dupuis, 1997, p. 35). Il est aussi important de tenir compte qu' « [i]l n'est pas rare que des cadres juridiques ou institutionnels et des modes de gouverne différents, ancrés dans les pratiques ancestrales, coexistent à l'intérieur d'une même communauté s'opposent aux paramètres politico-administratifs fixés par l'État » (Gagnon, 2003, p. 135). Cela rend difficile les relations entre les gouvernements et les communautés autochtones. C'est pourquoi l'interface juridique complexifie l'offre du transport dans la réserve.

Une Commission d'enquête sur les relations entre les Autochtones et certains services publics au Québec a récemment été instituée. Cette commission a pour mandat :

d'enquêter, de constater les faits, de procéder à des analyses afin de faire des recommandations quant aux actions correctives concrètes, efficaces et durables à mettre en place par le gouvernement du Québec et par les autorités autochtones en vue de prévenir ou d'éliminer, quelles qu'en soient l'origine et la cause, toute forme de violence et de pratiques discriminatoires, de traitements différents dans la prestation des services publics suivants aux Autochtones du Québec : les services policiers, les services correctionnels, les services de justice, les services de santé et les services sociaux ainsi que les services de protection de la jeunesse. (Gouvernement du Québec, Page consultée le 12 avril 2018).

Plusieurs éléments intéressants ont été soulevés lors de cette commission d'enquête même si les services en transport ne sont pas inclus dans la liste de prestation des services étudiés. Dans un document déposé au SAA par la Commission de la santé et des services sociaux des Premières Nations du Québec et du Labrador (CSSSPNQL), l'organisation souligne que « [l]es conflits juridictionnels qui existent entre les obligations des différents niveaux de gouvernements concernant l'accès aux services publics se traduisent, dans certains cas, par de la discrimination » (CSPSSPNQL, 2017, p.8) Cela a plusieurs conséquences sur l'accès à des services précis dans les communautés autochtones. Cette double, et parfois triple, juridiction confond les Autochtones et les autorités à plusieurs niveaux incluant la prestation de certains services dans les réserves.

9.1.2. La problématique du transport en commun

Un cas spécifique, au Québec, est celui du transport en commun et du service adapté pour les personnes handicapées. La *Loi sur les transports* (T-12) prévoit que le transport en commun soit de responsabilité municipale. Au-delà de la responsabilité municipale, le problème semble se situer, entre autres, au niveau du financement du transport en commun. « Le financement du transport en commun est, quant à lui, partagé entre les municipalités et les paliers supérieurs de gouvernement. Les premières assument l'essentiel des coûts d'exploitation (par le financement direct et la tarification), outre des subventions limitées des paliers supérieurs dans des programmes spécifiques » (Vivre en ville, 2013, p. 4). Les réserves n'étant pas sous le régime foncier du Québec, ces dernières sont très peu desservies par le transport en commun, même pour les communautés non isolées. Le mode de financement du transport en commun affecte la disponibilité de celui-ci dans les réserves. Cela diminue donc le choix du mode de transport dans les réserves et par le fait même, diminue la capacité de motilité des Autochtones habitant dans les réserves. L'impact risque d'être plus grand pour les femmes autochtones qui, ayant un revenu moindre, seraient plus dépendantes du transport en commun que les hommes.

Les réserves étant sous responsabilité fédérale, les membres des Premières nations doivent alors se tourner vers ce dernier pour obtenir le financement du transport en commun et du transport adapté qui, selon le « régime normal » est de responsabilité provinciale. Toutefois, puisqu'il s'agit de financement de service aucun des ordres de gouvernement n'est enclin à faire exception pour les réserves. Il apparaît important de rappeler que « l'article 92.8 de la *Loi constitutionnelle de 1867* énonce [...] que "les institutions municipales dans la province" relèvent des pouvoirs exclusifs des législatures provinciales » (Bellay et al, 2017, p.557). Il faudrait alors que le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec s'entendent sur une façon d'offrir le service de transport en commun sans brimer le pouvoir des municipalités. En effet, « une part significative des revenus de tarification locale est tirée des titres de transport pour l'utilisation des transports en commun » (Belley et al. 2017, p. 560.) Les municipalités ne sont pas enclines à partager une part de leurs revenus avec les réserves puisque ces dernières ne sont pas soumises au même régime foncier que le reste de la population. Les Indiens habitant sur les réserves étant exemptes de taxes municipales,

les municipalités ne sont pas ouvertes à offrir les services financés par les taxes municipales à des citoyens qui ne les payent pas. On peut conclure, comme le mentionne la CSSSPNQL, que les conflits juridiques des différents ordres de gouvernement viennent influencer l'offre de services en transport dans les réserves. Les données et les conclusions de la recension des écrits tendent à démontrer que les femmes sont plus tributaires du transport en commun que les hommes. Tout porte à croire que la même situation prévaut pour les communautés autochtones. Les conclusions des études sur les femmes allochtones prennent en compte que ces dernières sont discriminées depuis plusieurs années. Elles ont un revenu plus faible, accès à moins d'emplois supérieurs et ont des tâches spécifiques. Ce sont ces facteurs qui détermineraient en parti leurs déplacements. Les femmes autochtones subissent également cette discrimination. En fait, cette discrimination serait plus élevée chez les femmes autochtones. Jusqu'à récemment, la Loi sur les Indiens discriminait les femmes, tel qu'expliqué dans la section sur les impacts. De nombreuses études démontrent que les femmes autochtones ont un revenu plus faible. Les femmes seraient également moins détentrice du permis de conduire. De plus, les mères monoparentales sont proportionnellement plus présentes chez les femmes autochtones. L'absence de transport en commun imposerait alors plus de limites aux déplacements aux femmes autochtones qu'aux hommes autochtones. Cependant, il y a un manque de données à ce sujet précis puisqu'aucune étude n'a été réalisée au Canada.

9.2. Les éléments politiques

Le deuxième facteur qui a une répercussion sur l'offre de services en transport dans les communautés autochtones est la nature politique des relations entre les trois parties. En effet, la relation tripartite s'inscrit aussi dans une relation politique où les ordres de gouvernement ont une relation particulière entre eux et le Québec a sa propre relation avec les communautés autochtones sur son territoire. Cette relation est marquée par la volonté nationaliste du Québec et la volonté nationaliste des communautés autochtones présentes sur son territoire. D'un côté se trouvent une volonté nationaliste du Québec et un attachement spécifique à l'exercice des compétences exclusives. « L'État québécois serait seul représentant suprême des personnes qui résident sur le territoire du Québec [...] » (Gagnon, 2003, p. 130). D'un autre côté, les Autochtones revendiquent eux aussi l'autonomie gouvernementale et la compétence exclusive de certaines régions sur le

même territoire que le Québec. « [L]es revendications autochtones entrent forcément en confrontation directe avec les aspirations nationalitaires, toutes civiques qu'elles soient, de l'État québécois, qui convoite le même territoire et le même espace politique » (Alain G. Gagnon, 2003, p. 130). La relation entre le gouvernement du Québec et les Autochtones est donc un affrontement entre deux visions nationalistes qui semblent contraires l'une à l'autre. L'offre de certains services publics, dont l'offre de services en transport, étant de compétence exclusive provinciale / municipale, cette relation a un impact sur la présence de ces services et leur proximité dans les réserves. Le nationalisme du Québec passe entre autres par l'exercice de ses compétences exclusives, dont l'exploitation des ressources naturelles et le développement du territoire. Les revendications territoriales sur les territoires ancestraux des peuples autochtones entrent en confrontation avec le nationalisme et l'exercice des compétences du Québec. D'un autre côté, les peuples autochtones souhaitent atteindre l'autonomie gouvernementale en exploitant les ressources naturelles présentes sur leur territoire. « Bien que les peuples autochtones aient appris à composer avec les paramètres politico-institutionnels qui leur sont imposés, ces derniers n'en sont pas moins illégitimes à leurs yeux. Tant que durera cette situation, la dynamique d'interaction entre les peuples autochtones et la société québécoise sera nécessairement marquée par [une] tension » (Beaulieu et coll, 2013, p. 340). Cette situation se reflète dans la nécessité de lancer une Commission d'enquête sur les relations entre les Autochtones et certains services publics évoquée plus haut. Dans les éléments politiques, s'inscrivent aussi les relations de chaque nation, voire même, de chaque communauté, avec les différents ordres de gouvernement. En effet, un enjeu peut être vécu de façon différente pour chaque nation. « La seule diversité des peuples autochtones occupant le territoire québécois, par exemple, suppose autant de problématiques socioéconomiques vécues ou abordées différemment, autant d'aspirations et d'objectifs politiques différents et peut-être contradictoires, autant de manières de traiter avec la population allogène » (Gagnon, 2003, p.139) Chaque nation ayant une relation différente avec les gouvernements et une situation socioéconomique distincte, il serait difficile pour le MTMDET, d'offrir le même service pour des gens n'ayant pas les mêmes besoins ou la même vision. Cette situation n'est pas propre aux nations autochtones, car elle se reflète aussi entre les régions du Québec. En bref, plusieurs éléments politiques ont des retombées sur la disponibilité de l'offre de services en transport dans les communautés autochtones.

9.3. Caractéristiques territoriales propres à chaque région

Le troisième facteur qui semble influencer l'offre de services en transport dans les communautés est les caractéristiques géographiques propres à chaque réserve. En effet, parmi les données qui sont ressorties, on note que chacune des régions du Québec possède des caractéristiques géographiques qui lui sont propres. Or, l'un des facteurs qui influencent la disponibilité des modes de transport est la géographie du territoire. L'offre de services en transport ne peut pas être la même dans la région métropolitaine de Montréal que dans le Nord-du-Québec puisque les conditions dans lesquels se trouve le territoire sont fondamentalement différentes. Il importe ainsi de tenir compte de l'environnement de chaque communauté lors du développement des infrastructures en transport.

Les régions de Montréal ou de Québec offrent un environnement relativement stable et propice au développement des infrastructures en transport. Or,

[1] L'Arctique québécois, au nord du 55^e parallèle, couvre 20 % du Québec et s'étire sur sept degrés de latitude. Ce territoire s'étend depuis la limite des arbres jusqu'à la toundra arctique, passant d'une zone de pergélisol discontinu à une zone de pergélisol continu. Sa population, essentiellement autochtones et regroupant plus de 10 000 personnes, est dispersée dans 14 villages littoraux. Un grand nombre d'infrastructures de la région profitent de la solidité qu'offre le pergélisol, dont le mélange sol-glace est capable de supporter de grandes charges (Ouranos, 2006, p. 5).

Cette particularité du Nord-du-Québec vient influencer les offres de services en transport puisque les infrastructures sont dépendantes du pergélisol. Le réchauffement climatique aura un impact sur le pergélisol, c'est pourquoi de nombreuses études ont porté sur l'état actuel de cet élément. « Il est essentiel de comprendre l'état actuel du pergélisol et sa sensibilité au réchauffement pour prendre des décisions éclairées en ce qui concerne l'exploitation des ressources, la gestion des terres et les stratégies d'adaptation aux changements climatiques, notamment dans la manière de concevoir les infrastructures » (Canada, Page consultée le 17 avril 2018) L'instabilité du sol aura certainement un impact sur l'offre de services en transport et la capacité de déplacement des communautés autochtones de cette région. Ceci fait également en sorte que l'état des routes dans

les communautés nordiques laissent à désirer et que la majorité de celles-ci ne se rendent pas jusqu'aux communautés. Le potentiel de mobilité varie alors d'une communauté à une autre.

9.3.1. La réserve d'Akwesasne

Il convient d'aborder le cas spécifique de la réserve d'Akwesasne comme exemple de l'impact de la géographie sur l'offre de services en transport dans les communautés autochtones. La situation géographique de cette réserve est particulière puisqu'elle se trouve sur la frontière entre le Québec, l'Ontario et les États-Unis. De plus, « [s]'étendant sur une quinzaine de kilomètres du nord au sud et sur une quarantaine d'est en ouest, Akwesasne comprend une partie du fleuve Saint-Laurent, les embouchures des rivières Raquette et Saint-Régis ainsi qu'une multitude d'îles situées sur l'ensemble de ces cours d'eau » (Poiret et Beylier, 2016, p. 4). Également, « [e]lle se trouve traversée par le Saint-Laurent qui, sinuant à travers des îles plus ou moins grandes, et se rétrécissant au niveau d'Akwesasne » (Poiret et Beylier, 2016, p. 4). Ainsi, la réserve d'Akwesasne se retrouve dans un contexte particulier pour l'offre de services en transport. Outre, le cadre juridique du Canada et du Québec s'appliquant aux réserves, la réserve d'Akwesasne a une partie de ses terres en Ontario et une autre aux États-Unis. Cela rajoute donc à la complexité du cadre juridique s'appliquant aux réserves. Aussi, la géographie de cette réserve est particulière puisqu'elle est composée d'îles. On retrouve donc deux facteurs qui limitent l'offre de services en transport pour cette réserve. La réserve n'est pas reliée au réseau routier québécois.

En contre exemple, il y a la communauté huronne-wendat qui, dû à sa proximité avec la Ville de Québec, profite des accès routiers et de l'offre de services du transport en commun de la Ville de Québec. Le même cas de figure prévaut pour la communauté de Kanesatake et la communauté de Kahnawake dans la région de Montréal.

9.4. Les impacts

La section précédente fait état des facteurs qui influencent l'offre de services en transport dans les communautés autochtones. Parmi ces facteurs, on retrouve la législation, des éléments politiques et des éléments géographiques. La variation de l'offre de services en transport dans les communautés autochtones a plusieurs impacts sur la vie des Autochtones et, comme nous l'avons vu dans la recension des écrits, le niveau de développement de ceux-ci. Ces impacts ont un lien avec le cadre conceptuel présenté plus haut.

9.4.1. Le niveau de vie des Autochtones

L'analyse de divers facteurs influençant l'offre de services en transport démontre que la mobilité des Autochtones est limitée. On peut évoquer l'absence de transport en commun dans la majorité des réserves, l'absence de transport adapté et la qualité des routes pour se rendre dans les réserves. En outre, plusieurs communautés n'ont pas d'accès au réseau routier, c'est le cas des communautés innues de la Basse-Côte-Nord, des Inuits du Nunavik et des Innus et des Naskapis vivant près de Schefferville. En hiver, le MTMDET finance l'entretien de la route blanche qui dessert toutes les communautés de la Basse-Côte-Nord, cependant la mobilité n'est possible qu'avec des véhicules hors routes (quad et motoneige). Dans tous les cas, que ce soit, tous les déplacements se font en avion, ou en bateau, et par train pour les Autochtones vivant près de Schefferville.

L'absence de certains services en transport a certainement un impact sur la capacité de déplacement des Autochtones habitant les réserves et donc sur leur motilité. La motilité des Autochtones vivant dans une réserve se trouve limitée par de nombreux éléments. À plusieurs reprises, le lien entre la capacité de mobilité et l'exclusion sociale a été évoqué. En dehors des facteurs évoqués, de nombreux autres éléments socioéconomiques s'ajoutent à la limitation de déplacements. Voici quelques éléments distincts des Autochtones vivant dans les réserves :

les jeunes de 15 à 25 ans forment plus de 18% de la population autochtone, alors qu'ils constituent un peu moins de 13% des Canadiens/ Canadiennes; le suicide, la violence, l'intimidation, les abus sexuels, la détresse psychologique sont des fléaux dans de nombreuses collectivités territoriales et urbaines et frappent particulièrement les femmes, les jeunes et les enfants; le sexisme est répandu et fait des ravages autant dans les communautés territoriales que dans les villes; la monoparentalité est deux fois plus fréquente; les enfants de 14 ans et moins sont sept fois plus nombreux à se retrouver en famille d'accueil et cette monoparentalité est le fait des femmes dans plus 95% des cas. (Dialog et Institut national de la recherche scientifique, 2017, p. 5)

À ces données, il faut rajouter un revenu en dessous de la moyenne canadienne et une scolarité moins élevée. Comme mentionné plus haut, la motilité se compose de l'ensemble des facteurs définissant la potentialité à être mobile dans l'espace et des facteurs socioéconomiques ont un impact sur la capacité de déplacements. Le revenu, le genre, la situation familiale et l'âge sont des facteurs en prendre en compte lors du choix du mode de transport et de l'évaluation du temps de déplacement. La limitation dans les déplacements a un impact sur le niveau de vie des Autochtones. Un lien entre cette même limitation dans les déplacements et l'accès à divers services est à effectuer. Par exemple, le Gouvernement du Québec offre différentes ressources pour venir en aide aux personnes victimes de violence, d'intimidation, d'abus sexuels et de détresse psychologique. Une plus grande mobilité des Autochtones aurait un effet positif sur leur niveau de vie puisqu'ils auraient accès à plus de services spécialisés, ce qui pourrait avoir pour effet de diminuer les fléaux évoqués.

9.4.2. La situation des femmes autochtones et l'absence de données ADS

Il importe de porter une attention particulière à la situation des femmes autochtones. En effet, aucune étude n'a été effectuée sur les différences entre les déplacements des femmes autochtones et des hommes autochtones. Il y a donc une absence de données ADS en matière autochtone. Le Gouvernement du Québec devra ainsi porter une attention particulière à ce manque de données. Toutefois, si l'on regarde la recension des écrits effectuée et selon les différentes théories expliquées dans ce rapport (ADS, intersectionnalité et la théorie des multiples stigmates), on peut

formuler l'hypothèse que les femmes autochtones, ayant un revenu moindre et une faible inclusion sociale sont les premières victimes des limitations de l'offre de services en transport dans les communautés autochtones. « Les femmes autochtones vivent des discriminations en tant que femmes et en tant qu'autochtones. Elles font face à des obstacles en matière d'emploi et d'éducation, sans compter les hauts taux de violence qu'elles subissent. Les préjugés à leur égard sont tenaces. » (Larivière, Boulanger et Champagne. (2016), p. 8.) Selon les études effectuées auprès de la population allochtone au Québec, les femmes sont plus susceptibles d'utiliser le transport en commun et d'être passagères lors de déplacements automobiles. Les données recueillies en Australie tendent également vers cette conclusion. Bien que ces éléments doivent être mis en parallèle avec prudence, ils laissent croire que les femmes autochtones sont plus dépendantes des transports collectifs que les hommes autochtones. L'absence de ce service dans les communautés aurait donc un impact plus grand chez les femmes autochtones. Toutefois, il faudrait une étude ADS auprès des communautés pour confirmer cette hypothèse.

De plus, il importe de souligner l'impact qu'a eu la Loi sur les Indiens sur la vie des femmes autochtones. Avant que le gouvernement canadien n'apporte des modifications, les femmes autochtones se retrouvaient particulièrement discriminées par cette loi. Cela a eu de nombreux impacts notamment sur leur appartenance à la communauté et leur niveau de vie. « Pendant près de cent ans, cette loi était particulièrement discriminatoire envers les femmes. Celles-ci perdaient leur statut d'Indienne si elles se mariaient à un non-Indien, ce qui les obligeait à quitter leur communauté et à renoncer à leur héritage ainsi qu'à leurs terres familiales » (Larivière, Widia, Boulanger et Champagne, 2016, p. 15). Cette situation a provoqué plusieurs dysfonctionnements dans l'organisation des communautés autochtones et a eu un impact sur la vie de la communauté. Ainsi, malgré les modifications apportées à la *Loi sur les Indiens*, les femmes autochtones sont toujours discriminées à l'intérieur de leur communauté.

9.4.3. Le transport et son impact sur la disponibilité des autres services

L'analyse démontre que l'offre de services en transport est limitée dans les réserves. On peut évoquer le cas du transport en commun ou du transport adapté. En évoquant les impacts que provoque cette offre limitée, il importe de revenir sur le concept de droit aux transports développés en France. Selon ce concept, l'accès à divers moyens de transport aurait des répercussions sur l'accès aux autres services publics. De nombreuses études démontrent qu'il y a un rapport entre un plus grand choix modal de transport et l'accès à d'autres services publics. La majorité des services publics ne sont pas disponibles à l'intérieur des réserves. Pour avoir accès à des services spécialisés par exemple, les Autochtones doivent se déplacer hors de leur réserve et donc avoir accès à un moyen de transport pour se déplacer. Tel que déjà mentionné, l'accès au transport se transforme ainsi en nécessité plus qu'en besoin. Il s'agit d'un droit générique qui donne accès aux autres droits. De nombreux cas traitant du système de transport déficient dans les communautés autochtones sont rapportés dans les nouvelles quotidiennes. On peut penser au cas du transport médical qui a été l'objet de nombreux articles dans la dernière année. Il est toutefois important de souligner que le transport médical n'est pas de la responsabilité du MTMDET, mais du ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec. On peut évoquer aussi l'état des routes secondaires reliant la communauté autochtone au reste du territoire. Le SAA mentionne aussi que « [l]e niveau de développement économique d'une nation ou d'une communauté change aussi en fonction de trois facteurs principalement : la proximité des marchés, le lien avec le réseau routier et le niveau de scolarisation » (Québec, Page consultée le 24 avril 2018). Il est donc reconnu que le niveau de développement économique et l'accès aux différents services ont un lien avec l'accès au réseau routier. Sans une offre de services de transport adéquate, les communautés autochtones se retrouvent isolées et exclues de la société québécoise.

9.5. La Déclaration des Nations Unies et le changement de position du gouvernement fédéral : quels changements à venir pour l'offre des services publics?

Depuis près de quarante ans, une tribune est offerte aux peuples autochtones pour faire reconnaître leurs droits et leur culture. En effet, les peuples autochtones ont un lieu d'échanges international tout comme les États. Le système des Nations Unies s'est penché à plusieurs reprises sur de nombreux domaines, tels l'éducation, les conditions de vie et le respect des droits des peuples autochtones. Comme mentionné dans le cadre législatif, la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones a été ratifiée par de nombreux états membres. Bien que cette déclaration ne soit pas applicable en droit canadien, il s'agit tout de même d'un document ayant un poids politique important. D'autant plus que plusieurs rapports des Nations Unies ont démontré que les populations autochtones du Canada étaient victimes de plusieurs problèmes sociaux. « Lors de l'Examen périodique universel, le Canada a été pointé du doigt concernant les problèmes persistants reliés à la pauvreté chez les Autochtones (violence, faible niveau de scolarisation, problème de santé, dépendances à la drogue et à l'alcool). Le rapport de l'Instance permanente des Nations Unies sur les questions autochtones, paru en janvier 2010, démontre également que les citoyens autochtones vivent toujours plus précairement que le reste de la population » (Gentelet, Farget et Campbell-Durouflé, 2010, p. 135). Ces résultats portent atteinte à l'image du Canada comme défenseur des droits de l'homme. Les Nations Unies ont apporté un nouveau moyen de communication et un certain poids à l'international pour les peuples autochtones. Récemment, le gouvernement du Canada a adopté de nouveaux principes régissant la relation du gouvernement du Canada avec les peuples autochtones pour « mener à bien la réconciliation avec les peuples autochtones au moyen d'une relation renouvelée de nation à nation, de gouvernement à gouvernement et entre la Couronne et les Inuits, axée sur la reconnaissance des droits, le respect, la coopération et le partenariat en tant que fondement d'un changement transformateur » (Ministère de la Justice du Canada, Page consultée le 25 avril 2018). Ces engagements ne seraient pas suffisants pour répondre aux exigences de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones. Il s'agit toutefois d'un changement de position important au gouvernement du Canada. Au Québec, la déclaration a été adoptée symboliquement par la Ville de Montréal (Montréal, Page consultée le 30 avril 2018) et la ville de Val-D'Or (Radio-Canada, Page consultée

le 30 avril 2018). Bien que les villes de Montréal et Val-D'Or aient adopté la Déclaration, ces dernières n'ont aucune compétence pour la mettre en œuvre. Le Gouvernement du Québec n'a pris aucune initiative de ce côté. Le changement de position du gouvernement fédéral aura sans doute une incidence sur la relation tripartite évoquée dans les facteurs et les éléments politiques. Sans avoir d'impacts juridiques, puisque la déclaration n'est pas applicable en droit canadien, les éléments politiques régissant les relations entre les communautés autochtones et les différents ordres de gouvernement risquent d'être fortement touchés par cette nouvelle position adoptée par le gouvernement fédéral. Le gouvernement du Québec et ses différents ministères devront trouver un moyen pour s'inscrire dans cette position, tout en s'assurant du respect des droits des non-autochtones. Certains changements ont déjà été entrepris pour améliorer la relation entre le Québec et les communautés autochtones notamment avec les différentes commissions mises sur pied. Il reste à voir quels seront les résultats de ces commissions au niveau de l'offre des services publics.

10. Conclusion

Pour conclure, ce rapport de stage visait à exposer une recherche effectuée dans le cadre d'un stage de fin de maîtrise en administration publique profil analystes au sein de la Direction des affaires institutionnelles du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. L'organisme et le mandat de stage ont été présentés en introduction. Je me suis penchée sur la thématique de l'offre de services en transport dans les communautés autochtones. Cela s'inscrit dans une approche sociale de l'évaluation des services en transport en lien avec le bilan de la connaissance effectué sur les enjeux différenciés selon les sexes liés à la mobilité autochtone.

On peut conclure que plusieurs facteurs juridiques, politiques et géographiques ont une incidence sur l'offre de services en transport dans les communautés autochtones. Il a été conclu que l'offre de services en transport est intimement lié à la capacité de déplacement quotidienne des communautés autochtones. Un autre constat présenté est que certains conflits entre les différents paliers de gouvernement affectent l'offre de services publics dans les communautés autochtones. Pour répondre adéquatement aux besoins de ces communautés, des études plus approfondies devront

être effectuées de concert avec les principaux intéressés. Plusieurs modèles d'études ont été exposés dans le recensement des écrits. Toutefois, avant d'appliquer ces modèles d'études, l'on devra prendre en compte les situations politiques et législatives au Québec. Concernant les impacts, on comprend que l'offre de service en transport a un impact sur le niveau de vie des autochtones et particulièrement sur le niveau de vie des femmes autochtones. L'absence d'ADS lors de l'élaboration des programmes et politiques peut expliquer l'impact plus fort sur le niveau de vie des femmes autochtones. L'offre de services en transport a également un lien très fort avec l'accès aux services spécialisés. Les services spécialisés n'étant pas disponibles dans les réserves, les Autochtones doivent se déplacer pour y avoir accès.

On remarque que l'offre en transport reste très limitée dans les communautés autochtones. La voie de la réconciliation entreprise par le gouvernement fédéral, apportée entre autres par la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, pourrait venir changer certains facteurs ayant une incidence sur l'offre des services publics dans les réserves.

Bibliographie

AFFAIRES AUTOCHTONES DU NORD CANADA. «Caractéristiques de mobilité» dans *Profils des Premières Nations*, [en ligne], http://fnp-ppn.aandc-aadnc.gc.ca/fnp/Main/Search/FNMobility.aspx?BAND_NUMBER=78&lang=fra, (Page consultée le 23 mars 2018).

BADJI, Placide et Philippe BOUILLARD. (2017) «Mobilité et exclusion dans la ville de Cotonou. Une approche par les infrastructures de transport routier» dans Paula Negron-Poblete et Florence Pauluiac Scherrer (dir.) *Villes à vivre : le quotidien métropolitain entre ancrage et mobilité*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, pp. 1-354.

BELLEY, Serge et al. (2017), «Le secteur municipal au Québec : enjeux juridiques, politiques et administratifs», dans Nelson Michaud (dir.), *Secrets d'États? : Les principes qui guident l'administration publique et ses enjeux contemporains*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, pp. 55-590.

BEAULIEU, Alain et al. (2013), *Les Autochtones et le Québec : Des premiers contacts au Plan Nord*, Montréal, Les Presses de l'université de Montréal, pp. 11-403.

B. MATEO-BABIANO, Iderlina *et al.* (2011). «Indigenous transport futures : a strategy for Asian Cities toward Climate Change Adaptation», *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, vol. 10, pp. 2-14

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT DU CANADA, «Sphères de compétence fédérale et provinciale et peuples autochtones» dans *Capsules d'information pour les parlementaires*, [en ligne], <https://lop.parl.ca/content/lop/ResearchPublications/tips/tip88-f.htm>, (Page consultée le 29 mars 2018)

BIRCH, Elisa and David MARSHALL. (2016), The Association Between Indigenous Australians' Labour Force Participation Rates and Access to Transport. «Australian journal of labour economics, Volume 19, number 2, pp. 91-110.

BOYLES, Benjamin, et al. "Native American transit: Current practices, needs, and barriers." *Transportation research record* 1956 (2006): 103-110.

CHAKWIZIRA, James et Charles Nhemachena. «Linking Indigenous Knowledge systems, transport and rural development in South Africa». Southern Africa Transport Conference, International Convention Centre (CSIR), pp. 187-197.

COLLIER, Brittany. «Dépenses et compétence à l'égard des Premières Nations, des Métis et des Inuits» dans *Notes de la Colline*, [en ligne], <https://notesdelacolline.ca/2016/01/26/depenses-et-competece-a-legard-des-premieres-nations-des-metis-et-des-inuits/>, (Page consultée le 29 mars 2018)

COMMISSION DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DES PREMIÈRES NATIONS DU QUÉBEC ET DU LABRADOR (2017). Document de réflexion : les Premières nations et leurs relations avec le réseau québécois et ses services publics, document déposé à la Commission d'enquête, sur les relations entre les Autochtones et certains services publics au Québec : Écoute, réconciliation et progrès, pp. 2-19.

Convention de la Baie-James et du Nord québécois et conventions complémentaires, Éditeur officiel du Québec, 1976, BNQ.

CONSEIL DE LA NATION HURONNE-WENDAT. (2004). Concernant le projet de prolongement de l'Axe du vallon par le ministère des Transports et la Ville de Québec, présenté aux Audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, pp. 1-17

DELISLE L'HEUREUX, Catherine (2015). *De l'engagement communautaire à la défense du territoire : les voix politiques des femmes innues face à l'exploitation minière*, Mémoire présenté à la Faculté des Études supérieures en vue de l'obtention du grade de Maître ès Sciences (M. Sc) en anthropologie, Université de Montréal, pp. 2-191

DIALOG ET INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE (2017). *Éléments de réflexion et pistes d'Action pour améliorer les conditions de vie des Autochtones, combattre le racisme et promouvoir la sécurisation culturelle au sien des services publics : présentation faite à la Commission Écoute, Réconciliation, Progrès*. (Val-d'Or, Juin 2017) Carole Lévesque, pp. 3-15.

DUPUIS, Renée (1997). *Tribus, Peuples et nations : les nouveaux enjeux des revendications autochtones au Canada*, Montréal, Boréal, pp. 10-170.

FEMMES AUTOCHTONES DU QUÉBEC. (2011), «Pour que l'égalité de droit devienne une égalité de fait-Vers un deuxième plan d'action gouvernemental pour l'égalité entre les femmes et les hommes», présenté à la Commission des relations avec les citoyens, p. 7.

FÉRÉ, Cécile (2013) « Vers un droit au transport ciblé et un droit à la mobilité conditionnel. L'évolution de la prise en compte des inégalités de mobilité dans les politiques urbaines », *Flux*, vol. 1, n° 91, pp. 9-20.

GAGNON, Alain-G. (2003). *Québec : État et Société*, Tome 2, Montréal, Québec-Amérique, pp. 9-587.

GAGNON, Alain-G et Guy Rocher. (2002). *Regard sur la Convention de la Baie-James et du Nord québécois*, Montréal, Québec-Amérique, pp. 11-302.

GENTELET, Karine, Doris FARGET et Christopher CAMPBELL-DURUFLÉ (2010). «Le Canada et la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones : Valeur et pertinence. », *Nouvelles pratiques sociales*, volume 23, numéro 1, pp. 130-136.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC. Groupe interministériel de soutien sur la consultation des Autochtones (2008). *Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones*, Québec, pp. 3 -14

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. «Mandat» dans Commission d'enquête sur les relations entre les Autochtones et certains services publics, [en ligne], <https://www.cerp.gouv.qc.ca/index.php?id=11>, (Page consultée le 12 avril 2018).

HELPS, Yvonne, MOLLER, Jerry, KOWANKO, Inge, *et al.* Aboriginal people traveling well: issues of safety, transport and health. 2008. Institute of Transport Studies (MONASH).

HOLCOMBE, Sara (2006). Indigenous Australian's and transport- what can the NATSISS tell us?, in *Assessing the evidence on Indigenous socioeconomic outcomes*, B.H .Hunter, CAEPR Monograph no. 26, pp. 183-196.

JAROUCHE, Fadi et Brigitte ST-PIERRE (2018). *Analyse de la mobilité urbaine différenciée selon les sexes : Région d'Ottawa-Gatineau 2005-2011*, Direction de la modélisation des systèmes de transport, Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Document non publié, pp. 1-10.

JAROUCHE, Fadi et Brigitte ST-PIERRE (2018). *Analyse de la mobilité urbaine différenciée selon les sexes : Région de Québec 2001-2011*, Direction de la modélisation des systèmes de transport, Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Document non publié, pp. 1-10.

KAUFMANN, Vincent et al (2004). *Mobilité et Motilité : de l'intention à l'action*, Lausanne, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, pp. 5-76.

KAUFMANN, Vincent et Christophe JEMELIN. (2004) *La motilité une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales?*, Lausanne, pp. 1-10.

KAUFMANN, Vincent, Emanuel RAVALET et Élodie DUPUIT (2015). *Motilité et Mobilité : Mode d'emploi*, Neuchâtel, Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, «collections Espaces, mobilités et sociétés», pp. 7-248.

K.RAERINO, Alex K. Macmillan et Rhy G. Jones. Indigenous Maori perspectives on urban transport patterns linked to health and wellbeing. *Health & Place*, Volume 23, Septembre 2013, pp. 54-62.

LARIVIÈRE, Widia, Sébastien BOULANGER et Julie CHAMPAGNE (2016). *À la rencontre des femmes autochtones du Québec*, Conseil du Statut de la femme, pp. 1-53.

Loi constitutionnelle de 1867 (R.-U.), 30 & 31 Vict., c. 3, reproduite dans L.R.C. 1985, app. II, n° 5.

Loi constitutionnelle de 1982, constituant l'annexe B de la *Loi de 1982 sur le Canada* (R.-U.), 1982, c. 11.

Loi instituant le Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James et apportant certaines modifications législatives concernant le Gouvernement de la nation crie, L. R. Q. c. G-1.04

Loi sur les Autochtones cris, inuit et naskapis, L. R. Q., c. A-33.1

Loi sur les Cris et les Naskapis du Québec, S.C. 1984. c. 18.

Loi sur les Indiens, S.C., 1985, c. I-5.

Loi sur le ministère des Transports, L.R.Q, c. M-28.

Loi sur les Transports, L.R.Q. c. T-12

MACE, Gordon et François PÉTRY. (2000), *Guide d'élaboration d'un projet de recherche*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, pp. 1-134.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE DU CANADA, Principes régissant la relation du Gouvernement du Canada avec les peuples autochtones, [en ligne], <http://www.justice.gc.ca/fra/sjc-csj/principes-principles.html>, (Page consultée 25 avril 2018).

Nation haïda c. Colombie-Britannique (Ministre des Forêts), [2004] 3 R.C.S. 511, 2004 CSC 73

OTIS, Ghislain. (2004). *Droit, territoire et gouvernance des peuples autochtones*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, pp. 1-197.

OURANOS (2006). *Impact du réchauffement climatique dans le Nord du Québec*, présenté à la Commission des transports et de l'environnement à l'Assemblée nationale, pp. 2-9.

PLANTE, Annie et Evelyne ROY (2011). *Femmes autochtones et gouvernance : Brève recension des écrits*, Université du Québec à Chicoutimi, Groupe de recherche et d'interventions régionales et Centre des Premières Nations Nikanite, pp. 2-82

POIRET, Guillaume et Pierre-Alexandre BEYLLIER (2016). «La réserve autochtone «transfrontalière» d'Akwesasne entre Canada et États-Unis, zone de contrebande et faille dans la sécurisation de la frontière», *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, pp. 1-16.

QUÉBEC. MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS (2018). Déclaration de services aux citoyens, [en ligne], <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Pages/declaration-services.aspx>, (Page consultée le 23 mars 2018).

QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS (2017). *Plan d'action ministériel en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2017-2020*, Gouvernement du Québec.

QUÉBEC. MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS (2018). *Mission*, [en ligne], https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/Mission.aspx, (Page consultée le 2 février 2018),

QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS (2017). *Plan stratégique 2017-2020 : Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports*, Gouvernement du Québec.

QUÉBEC. SECRÉTARIAT À LA CONDITION FÉMININE (2007). *Guide synthèse : L'analyse différenciée selon les sexes dans les pratiques gouvernementales et dans celles des instances locales et régionales*, Québec, pp. 2-24.

QUÉBEC. SECRÉTARIAT AUX AFFAIRES AUTOCHTONES, Entente Québec-Cris : La Paix des Braves, [en ligne], https://www.autochtones.gouv.qc.ca/publications_documentation/publications/entente_cris_depliant.pdf, (Page consulté le 17 avril 2018).

QUÉBEC. SECRÉTARIAT AUX AFFAIRES AUTOCHTONES (2017). «Mission et orientations du Secrétariat», dans *Site du Secrétariat aux affaires autochtones*, [en ligne], http://www.autochtones.gouv.qc.ca/secretariat/mission_secretariat.htm, (Page consultée le 3 avril 2018, 9 mars et 29 mars 2018)

QUÉBEC. SECRÉTARIAT AUX AFFAIRES AUTOCHTONES. Profil des nations, [en ligne], http://www.autochtones.gouv.qc.ca/relations_autochtones/profils_nations/profil.htm, (Page consultée le 24 avril 2018)

QUÉBEC. SECRÉTARIAT AUX AFFAIRES AUTOCHTONES (2011). *Amérindiens et Inuits : portrait des nations autochtones du Québec*, Québec, pp. 4-59.

RADIO-CANADA. *La Ville de Val-d'Or adopte la Déclaration de l'ONU sur les droits des peuples autochtones*, [en ligne], <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1040683/ville-val-dor-adoption-declaration-onu-droits-peuples-autochtones>, (Page consultée le 30 avril 2018).

RÉSEAU VRM (2018). [En guise de prélude S02E01 – La mobilité à Montréal. Entrevue avec Paula Negron-Poblete, professeure à l'école d'architecture et d'urbanisme de l'Université de Montréal], Montréal, le 31 janvier.

RESSOURCES NATURELLES CANADA. *Pergélisol*, [en ligne], <http://www.rncan.gc.ca/sciences-terre/sciences/pergelisol-glace-neige/pergelisol/10991>, (Page consultée le 17 avril 2018).

SAVARD, Jean-François (2017). «Les enjeux contemporains des questions autochtones» dans Nelson Michaud (dir.), *Secrets d'États? : Les principes qui guident l'administration publique et ses enjeux contemporains*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, pp. 743-775.

SIMEONE, Tonina. «Peuples autochtones : terminologie et identité» dans *Notes de la Colline*, [en ligne], <https://notesdelacolline.ca/2015/12/14/peuples-autochtones-terminologie-et-identite/>, (Page consultée le 11 mai 2018).

TREMBLAY-BREAULT, Martin (2013). *Portrait évolutif et comparatif de la mobilité quotidienne des hommes et des femmes de la région urbaine de Québec : Des changements entre 1996 et 2006?*, Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de Maître en sciences géographiques, Université Laval, pp. 1-105.

VILLE DE MONTRÉAL. *La Ville de Montréal endosse la Déclaration des Nations Unies sur les droits des Peuples autochtones*, [en ligne], http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=29060, (Page consultée le 30 avril 2018).

VIVRE EN VILLE (2013). *Deux poids, deux mesures : Comment les règles de financement des réseaux de transport stimulent l'étalement urbain*, coll. L'Index, pp. 1-31