



Mardi 28 avril

RENDEZ-VOUS CAMPUS À VÉLO

Université Laval, Québec

Financé par

Plan pour une
économie
verte



Québec 

Un programme de

Vélo 
Québec

Programme de la journée

09h30

ACCUEIL DES PARTICIPANT·ES

10h00

MOT DE BIENVENUE

10h10

LA PAROLE AUX CAMPUS

*Michel Bélanger, Cégep de Sherbrooke
Divya Sharma et Lucinda Silverman, Université McGill
Maya de Cardenas et André Bouchard, Cégep Édouard-Montpetit
Catherine Dufour Rannou, Cégep de Jonquière*

PAUSE 15 MIN

11h45

LE POTENTIEL DES VAÉ POUR LES CAMPUS

Présenté par Mathieu Duchesneau, conseiller en mobilité durable, Mobili-T

12h15

DÎNER

Buffet végétarien

13h30

VISITE DES INSTALLATIONS

En partenariat avec



Groupe A

Groupe B

*Cégep Garneau
Université Laval*

*Université Laval
Cégep Garneau*

15h30

L'ADS+, UN ÉCLAIRAGE POUR COMPRENDRE ET RÉDUIRE LES INÉGALITÉS DANS LA PRATIQUE DU VÉLO

Présenté par Morgane Bouësseau, co-coordonnatrice de projets, et Annie Métivier Hudon, chargée de projets de participation citoyenne, Accès Transports Viables

PAUSE 15 MIN

16h45

ATELIER RÉUSSIR SON MOIS DU VÉLO

17h30

COCKTAIL DE RÉSEAUTAGE

Le pub universitaire

Mots de bienvenue

Magali Bebronne, directrice des programmes, Vélo Québec

Alexandre Pettigrew, directeur adjoint aux Services Campus,
Université Laval

La parole aux campus

Le projet interinstitutionnel du Ciné-vélo
par Michel Bélanger, Cégep de Sherbrooke

Rendez-vous Campus à vélo – mardi 28 avril 2026





Le projet interinstitutionnel du Ciné-vélo

Michel Bélanger, conseiller en développement durable
Cégep de Sherbrooke

Origine du projet

Réseau de conseiller.ère.s en
environnement

Communauté cycliste mobilisée

Mois du vélo et ouverture des
pistes cyclables

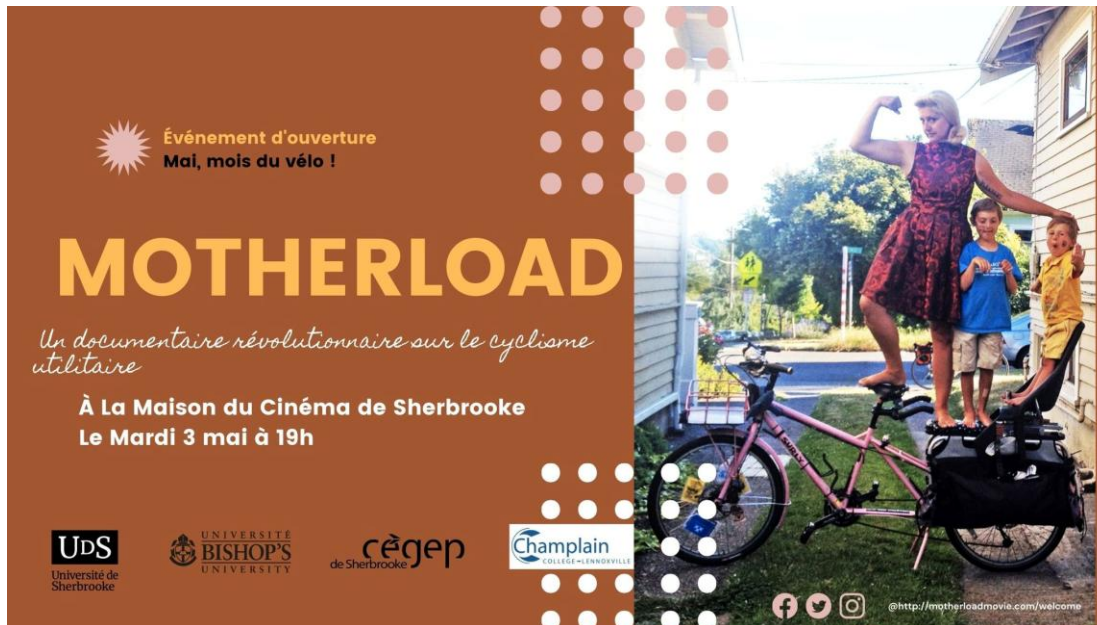




2022

Organisation du 1^{er} Ciné-vélo (Université de Sherbrooke, Cégep de Sherbrooke, Université Bishop's, Collège Champlain Lennoxville)

- Programme principal - Motherload
- Petit 5 à 7 dans la cour arrière de la Maison du Cinéma + suite informelle au Siboire
- Environ 75 personnes
- Budget : 500 \$ (droits de diffusion + salle)





2023

Organisation du 2^e Ciné-vélo (UdeS, Cégep de Sherbrooke, Université Bishop's, Collège Champlain Lennoxville, Séminaire de Sherbrooke)

- Programme principal – Les échappées (première nord-américaine)
- Petit 5 à 7 dans la cour arrière de la Maison du Cinéma + suite informelle au Siboire
- Environ 75 personnes
- Budget : 1 200 \$ (droits de diffusion + salle + pop-corn)



LES ÉCHAPPÉES

Débutez le mois du vélo avec nous!

Qui: Toute personne intéressée par le vélo!


Quoi: 1^e nord-américaine du documentaire cycliste **Les Échappées**


Quand: Mercredi 3 mai 2023
5@7 cyclofestif dans la cour arrière extérieure*
Projection à 19h
Poursuite des discussions au Siboire Dépôt (rabais mystère en prime!)

Comment: Gratuitement, 1^{er} arrivé 1^{er} servi! Documentaire en français, sous-titré en anglais!

Où: À la Maison du cinéma

Une invitation de vos institutions d'enseignement supérieur!

 Cégep Sherbrooke  Université de Sherbrooke  UNIVERSITÉ BISHOP'S UNIVERSITY

 SÉMINAIRE DE SHERBROOKE  CHAMPLAIN REGIONAL COLLEGE

COLLEGEAL - PRIVÉ

* 5@7 annulé en cas de mauvais temps!





2024

Organisation du 3^e Ciné-vélo (UdeS, Cégep de S, U Bishop's)

- Pourquoi pas un documentaire qui parle de notre réalité sherbrookoise!?
- Financement du PRESE obtenu au printemps 2023
- Tournage à l'automne 2023, montage à l'hiver 2024
- Programme principal – Sherbrooke à vélo?
 - Documentaire étudiant de 45 min – 3 courts métrages
 - Graphisme; Musique; Arts, lettres et communication; Traduction; stagiaires en environnement
 - Johan Gass, cinéaste de Sherbrooke
- Première partie : Amours de vélo du sherbrookoise Laurent Ulrich
- 5 à 7 dans la cour arrière de la Maison du Cinéma + suite au Siboire
- Environ 250 personnes, dont des élu.e.s et fonctionnaires
- Budget docu : 18 000 \$ (professionnel + mandats)
- Budget événement : 2 000 \$ (droits court métrage + salle 400 p + pop-corn)
- Documentaire diffusé sur MAtv et dans différents événements

<https://youtu.be/nygptp0h8KA?si=z4IWBUqDTVyzLnTZ>



Crédit photo : David Elias



sherbrooke À véLo?

Portrait du cyclisme utilitaire en 2023

Un documentaire mettant en valeur le talent étudiant multidisciplinaire du Cégep de Sherbrooke, de l'Université de Sherbrooke et de l'Université Bishop's

Avant la projection : 5 à 7 festif sur le thème du vélo dans la cour arrière de la Maison du cinéma

Après la projection : suite informelle des discussions au Siboire Dépôt

Projection unique gratuite ouverte à tous et toutes

1^{er} MAI 2024 à 19h00
à la Maison du cinéma

Logos: Cégep Sherbrooke, Université Bishop's, UdeS, PSE, and others.

Suivez l'événement!



2025

Organisation du 4^e Ciné-vélo (UdeS, Cégep de S, U Bishop's)

- Programme principal – Les roues de l'avenir
- Première partie : Scénarimages animés de BIXI
 - Graphisme x BIXI
 - 7 scénarimages de 30 secondes
- 5 à 7 dans la cour arrière de la Maison du Cinéma + suite informelle au Siboire
- Environ 130 personnes
- Budget docu : 1 200 \$ (droits de diffusion + salle + pop-corn)



Crédit photo : Noémie Darveau



Crédit photo : Noémie Darveau



Crédit : Maya Gagné



2026

Organisation du 5^e Ciné-vélo (Cégep de S, UdeS, Cégep de Granby, Collège Champlain Lennoxville)

- Pourquoi pas un documentaire qui parle de notre réalité estrienne!?
- Financement du PRESE obtenu au printemps 2025
- Tournage à l'automne 2025, montage à l'hiver 2026
- Programme principal – L'Estrie à vélo?
 - Documentaire étudiant de 50 min – 4 courts métrages
 - Graphisme; Musique; Arts, lettres et communication; Traduction; stagiaires en environnement
 - Onirique (Johan Gass + Julien-Pier Bélanger) / Studio 13
- Première partie : Scénarimages animés de Mois du vélo
 - Graphisme x Vélo-Québec
 - 11 scénarimages de 30 secondes
- 5 à 7 dans la cour arrière de la Maison du Cinéma + suite informelle au Siboire
- Environ 400 personnes prévues, dont des élu.e.s et fonctionnaires



L'ESTRIE À VÉLO?
Portrait du cyclisme utilitaire en 2026

PROJECTION UNIQUE GRATUITE OUVERTE À TOUS ET TOUTES

1^{er} mai 2026 à 19h00
à la Maison du cinéma

Un documentaire mettant en valeur le talent étudiant multidisciplinaire du Cégep de Sherbrooke, de l'Université de Sherbrooke, de Champlain College - Lennoxville et du Cégep de Granby

Avant la projection 5 à 7 festif sur le thème du vélo dans la cour arrière de la Maison du cinéma

Après la projection suite informelle des discussions au Siboire Dépôt

Suivez l'événement!





2026



Merci!

La parole aux campus

Le vélo à McGill

par Divya Sharma et Lucinda Silverman, Université McGill

Rendez-vous Campus à vélo – mardi 28 avril 2026



LE VÉLO À MCGILL

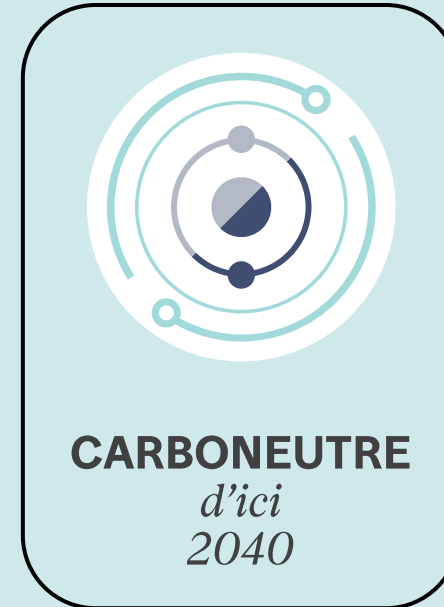
Divya Sharma

Agente du climat et de la biodiversité

Lucinda Silverman

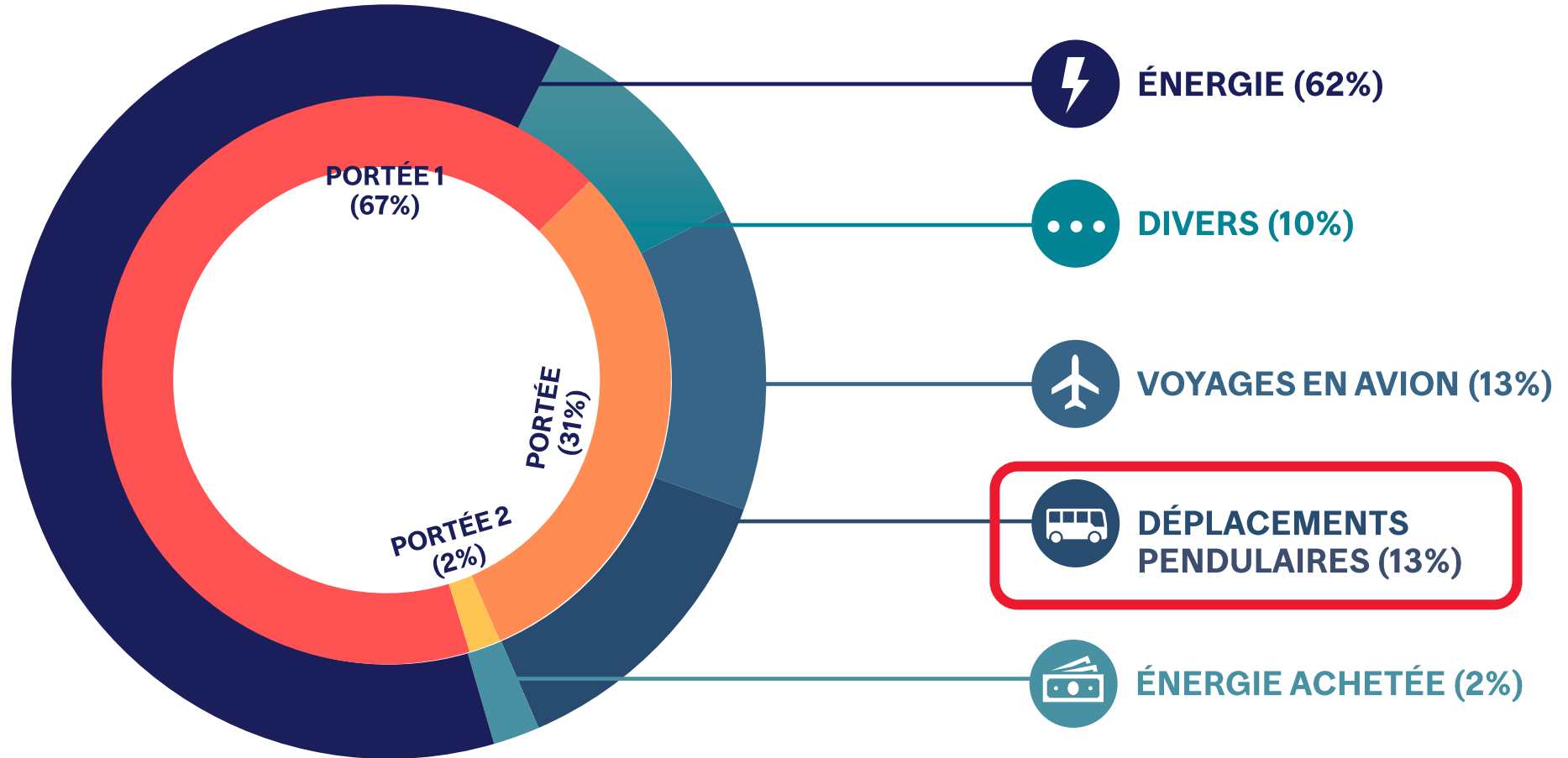
Stagiaire en cyclisme







CARBONEUTRE D'ICI 2040





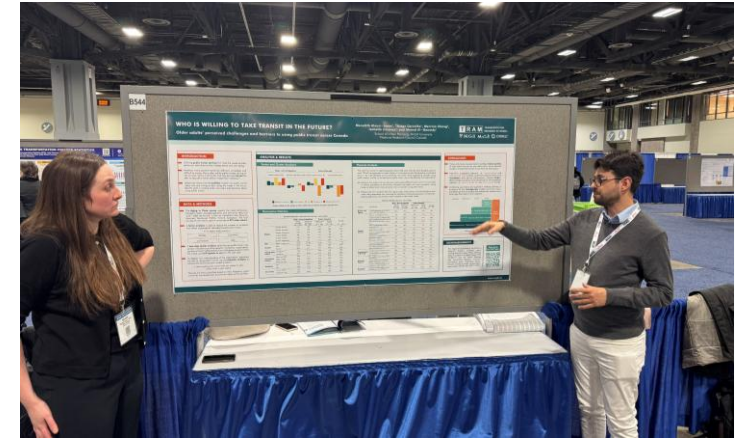
LE VÉLO À MCGILL: 3 VOILETS



INFRASTRUCTURE



MOBILISATION



RECHERCHE



INFRASTRUCTURE

- 200 supports à vélo extérieurs
- 125 supports à vélo intérieurs
- 6 stations de réparation
- Signalisation



Plus de supports à vélos par ici.
More bike racks this way.

Vous êtes ici
You are here



Autres stationnements pour vélos et ressources pour cyclistes :
Other bike parking locations and biking resources:



Sustainability Projects Fund
Fonds des projets durables



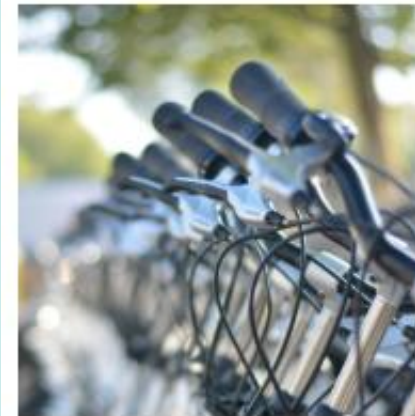


MOBILISATION: PROGRAMMES

ROULER ET SE DOUCHER

Profiter des avantages de se rendre au travail à vélo – sans les inconvénients de la sueur!

The graphic illustrates a three-step process: 1. A cyclist riding a bicycle. 2. The cyclist standing under a shower head with water spraying. 3. A professional in a white shirt and brown pants holding a briefcase. Orange arrows connect the three stages. A yellow towel is shown hanging from the word 'DOUCHER'.



Bicycles, locks, and helmets are available free to McGillians on the Macdonald Campus. They're great for running errands and exploring the area.

[Learn more](#)



MOBILISATION: ÉVÈNEMENTS



EVENT Tuesday, April 14, 2:30pm - 6pm
McConnell Engineering Hallway

GEAR UP FOR BKING SEASON

Join us for free gear, expert tips, and helpful resources



MOBILISATION: RESSOURCES



The screenshot shows the McGill Sustainability website. At the top left is the McGill logo and the word 'Sustainability'. A search bar is on the top right. A navigation menu includes 'Learn', 'Research', 'Engage', 'Commitments', and 'Contact'. Below the menu, the breadcrumb 'McGill.CA / SUSTAINABILITY / Engage' is visible. A red header bar contains 'Biking at McGill'. A sidebar on the left lists: 'BIXI in Montreal', 'Bike Clubs and Community', 'Bike Parking on Campus', 'Bike Routes and Maps', 'Bike Safety & Rules', and 'Repair Tools on Campus'. The main content area has the title 'Biking at McGill' and a paragraph: 'Biking is a healthy, affordable, and convenient way to get to and around campus. McGill, a silver-certified biking campus recognized by Vélo Québec, offers a range of programs and resources to support our community—whether you're a seasoned biker or just getting started. Explore this page for tips, routes, and support for your biking journey.' Below this is a sub-header: 'Wondering where to start? Check out these maps to find racks, repair stations, and nearby bike lanes.' Two maps are shown: 'McGILL UNIVERSITY' and 'McGILL UNIVERSITY MACDONALD CAMPUS'. Below the maps are two sections: 'Ride & Refresh' with a 'RIDE & REFRESH' poster, and 'Macdonald Campus Biking Program' with a photo of bike racks.

MOBILISATION: RESSOURCES



Save Share Edit More

Lachine Canal

By **Isilverman**

CYCLING

Details Reviews & Comments (0)

9.9 km + 61 m ↗ 2.4 %
 00:00 - 61 m ↘ -3.1 %

Send to Device

Montreal, Quebec Public (71 views)
 Created Aug 2, 2025 Updated Aug 4, 2025

Photos
 From the Ride with GPS community.

Fullscreen

Waypoints 9.9 kilometers · +61 m / -61 m

Ele Surfaces Grade

McGill University Downto...

Updated Fall 2025. Note that bicycle racks occasionally need to be moved during construction projects or other work. This map has 8,325 views. Published 5 days ago. [SHARE](#)

Bicycle rack locations / Emplacement des ...

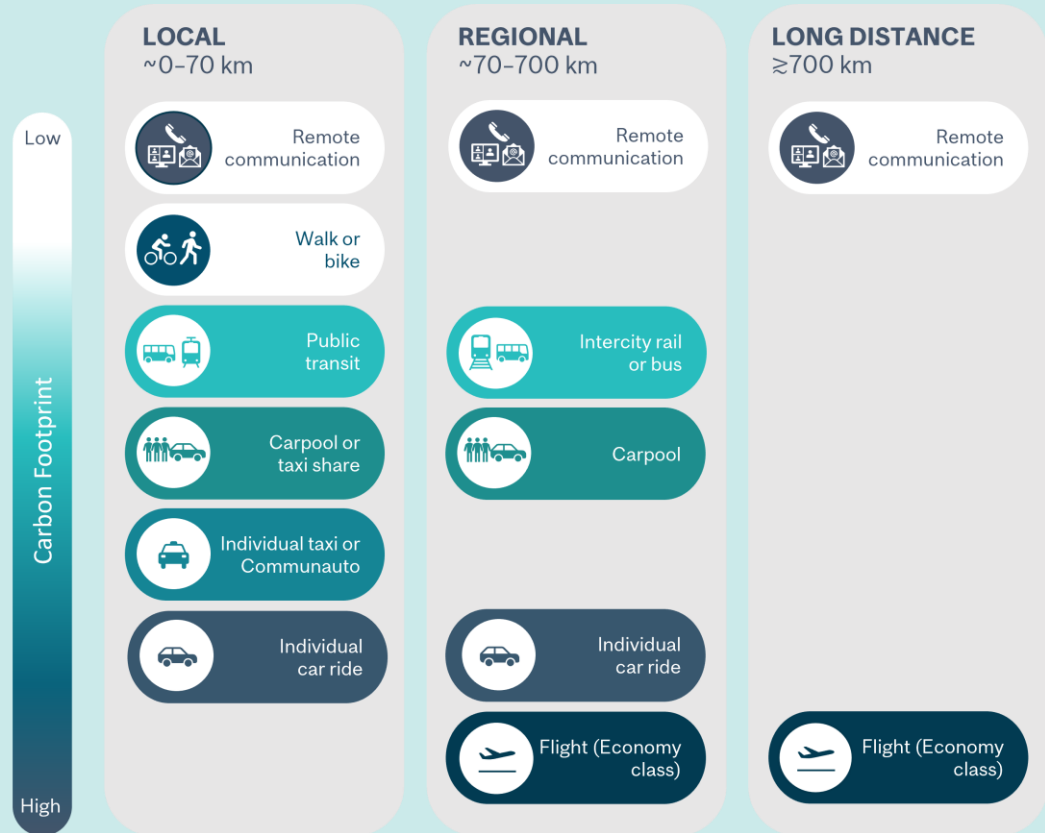
- 680 Sherbrooke / 680, rue Sherbrooke Ouest
- Roddick Gates / Portail Roddick
- Burnside Hall / Pavillon Burnside
- Burnside Hall / Pavillon Burnside
- ... 52 more

Repair stations / Bornes de réparation

- Stewart Biology Repair Station / Station de rép...
- Gym Repair Station / Station de réparation
- Armstrong Repair Station / Station de réparation
- Roddick Gates Repair Station / Portail Roddick...
- McConnell Repair Station / station de réparation
- The Flat Bike Collective Repair Shop / Atelier C...

This map was created by a user. [Learn how to create your own.](#)

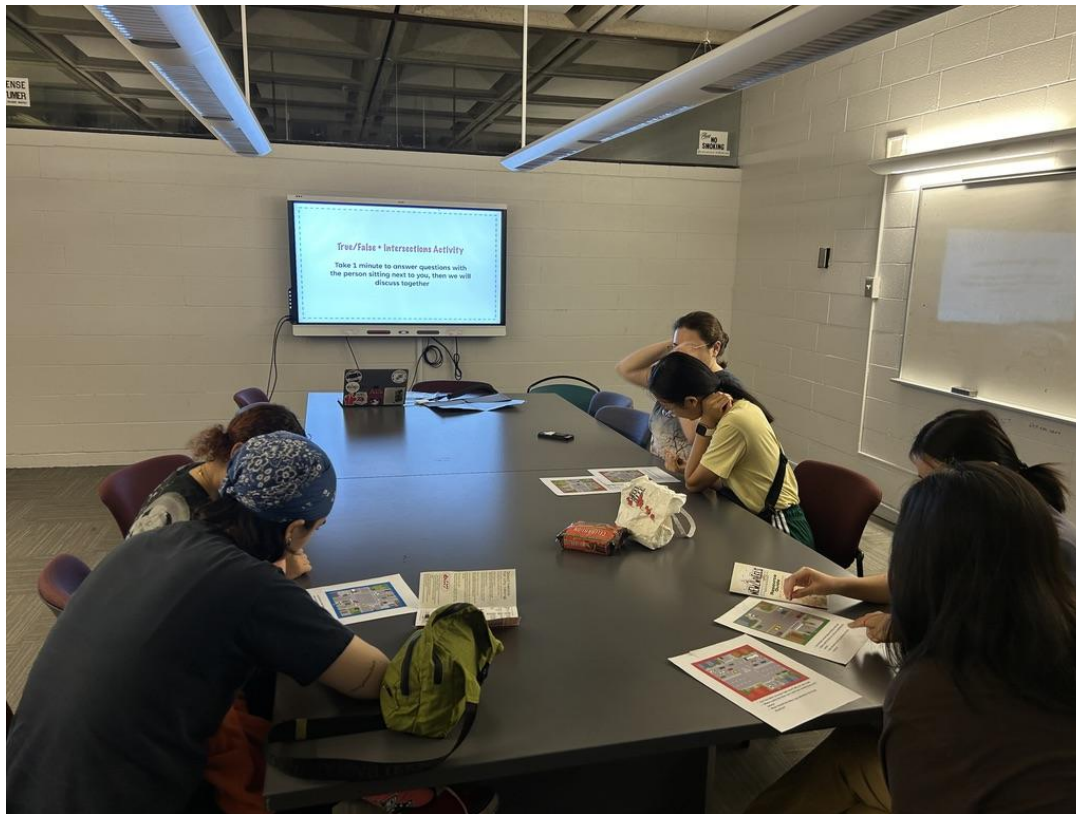
MOBILISATION: RESSOURCES





MOBILISATION: CLUBS ET COMMUNAUTÉ

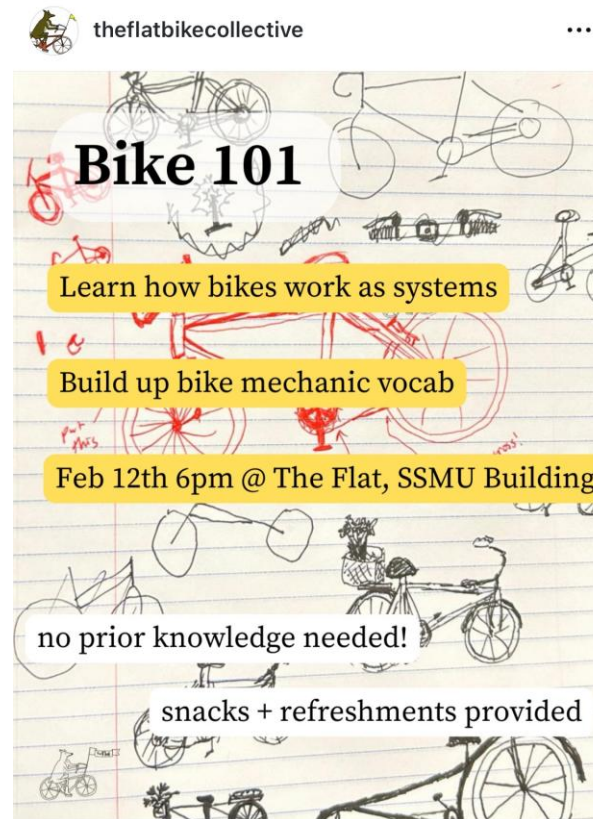
New2Wheels : ateliers et sorties en vélo pour débutant·e·s





MOBILISATION: CLUBS ET COMMUNAUTÉ

Le Pneu plat : atelier de réparation de vélos



RECHERCHE APPLIQUÉE



ENVR 401 - DIGESTIBLE REPORT FOR MOOS

Study Title: Pedal to Campus - Promoting a More Inclusive and Accessible Cycling Culture at McGill

Principle Investigator: Kevin Manaugh, Department of Geography, Bieler School of Environment

Study Team: Pallas Thomas, Justine Adlhoch-Mathé, Gabrielle Chen, Anna Fraser, Amelia Hendy, Dailin Huang, Emma Perkins, Matthew Bruemmer, Paul Oliveira

Date: December 13, 2025

Recommendations for the McGill Office of Sustainability

Drawing on the findings from the three components of our project; the communications audit, the student survey, and the focus groups, our group developed a set of evidence-based recommendations outlining how the McGill Office of Sustainability (MOOS) can more effectively increase cycling uptake across the McGill community.

Actionable Recommendations

1. **Develop recurring, skills-based cycling workshops (urban safety, route navigation, winter riding).** Survey and focus group data identified safety concerns and winter conditions as primary deterrents for cycling uptake.
2. **Integrate cycling information into first-year orientation and create consistent outreach about MOOS newsletter.** Survey results indicate that 66% of respondents reported low awareness of existing online cycling resources, particularly first-year students.
3. **Launch a Bike Buddy program pairing an experienced cyclist with a new or hesitant rider.** Focus group participants described feelings of nervousness about beginning to cycle in large crowded groups.
4. **Facilitate community engagement with the McGill community by linking the BIXI suggestion platform and highlighting priority locations, empowering students and staff to influence local infrastructure decisions.** 69% of survey respondents described availability of BIXI stations as a key barrier to cycling.
5. **Expand cycling infrastructure at the Macdonald campus.** The audit identified pronounced disparities between campuses in network connectivity, bike rack availability, and access to shared mobility services.

Communication Strategies

1. **Design locally grounded infographics featuring realistic student cyclists.** Focus group participants described generic and AI created images as disengaging. Audit findings also confirmed that existing messaging often relies on generic or athletic imagery.

Recommandations :

1. Améliorer la visibilité **des supports d'information physiques sur le vélo**
2. Intégrer les **informations sur le vélo dans l'orientation** des étudiants de première année
3. Mettre en avant **les avantages pratiques** du vélo, tels que le gain de temps, la commodité et la fiabilité



GROUPES DE RECHERCHE

ACCEPTER le vélo :

résultats et perspectives
de deux années de
recherche

📅 Mardi 30 septembre



T R A M



LEÇONS TIRÉES

1. Le financement du SPF a joué un rôle essentiel
2. Ces initiatives sont celles qui ont réussi
3. Les réductions des émissions restent un défi à relever





MERCI.

QUESTIONS?



La parole aux campus

Le vélo au Cégep Édouard-Montpetit
par Maya de Cardenas et André Bouchard, Cégep Édouard-Montpetit

Rendez-vous Campus à vélo – mardi 28 avril 2026



CAMPUS
VÉLO  SYMPATHIQUE
CERTIFIÉE OR
2021-2026
PAR  Vélo Québec



**ÉDOUARD
MONTPETIT**
CÉGEP D'AVENIR



ENGAGEMENT INSTITUTIONNEL

La direction du Cégep appuie la démarche de certification VÉLOSYMPATHIQUE depuis 2018;

Nous souhaitons entretenir et améliorer nos infrastructures vélo;

Cette démarche permet de souligner l'importance de notre engagement et de mettre en lumière les besoins de notre communauté de cyclistes.



OBJECTIFS INSTITUTIONNELS

Favoriser le transport actif :

- Améliorer la santé et la qualité de vie de notre communauté;
- Diminuer l'utilisation de l'auto solo au profit des modes de transport actifs;
- Diminuer l'empreinte environnementale et les émissions de gaz à effet de serre (GES) attribuables aux déplacements de notre communauté.

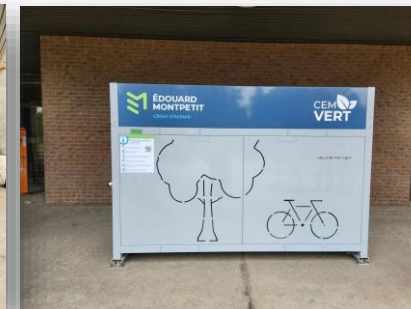
Deux plans de gestion des déplacements

Le dernier 2022



CULTURE VÉLO AU CEM

- + de 500 vélos peuvent être barrés sur les deux sites ;
- Deux conteneurs à vélos (abris) ;
- Un conteneur barré à l'ÉNA (stationnement à accès contrôlé) ;
- Station Bixi ;
- Trois modules de 6 casiers sécurisés ;



CULTURE VÉLO AU CEM

- Douches à la disposition des cyclistes
- Deux Bicibornes
- Projet pilot Vélo Volt avec Équiterre et Movia ;

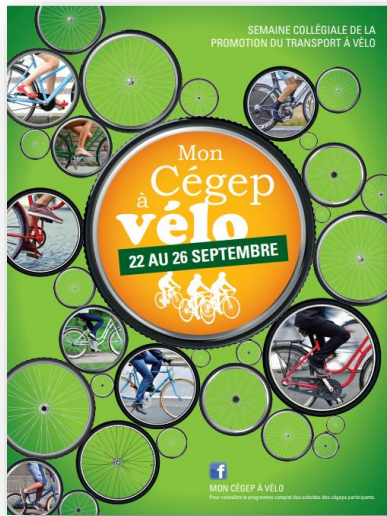
Souhails :

- Indemnité kilométrique
- Prêts sans intérêts pour l'achat de vélo et VAE



SEMAINE THÉMATIQUE MON CÉGEP À VÉLO

DEPUIS 2011



CEM
VERT

LE CYCLOTOURISME AU CEM

- Prêts de vélos et équipements pour les cours d'éducation physique (flotte) ;
- Espace atelier mécanique ;
- Cours de cyclotourisme ;
- Voyage annuel de cyclotourisme.



CEM
VERT

LE CYCLOTOURISME AU CEM

- Historique et objectifs ;
- Structure organisationnelle et préparation ;
- Dérroulement ;
- Évaluation et apprentissages.



CYCLO-aventure
MOBILITÉ ETUDIANTE | Ouvert à tous les étudiants!

Parcours à vélo de 3 semaines à **HAWAÏ** en juin 2023!

Rencontre d'information
Mercredi 21 septembre, 12 h 30 | Local CR-9 (Centre Sportif)

INFORMATION
Jerôme Blais : jerome.blais@cegepmontpetit.ca
Poste 6826 | Local AR-2 (centre sportif)
Yan Deroy : yan.deroy@cegepmontpetit.ca
Poste 5680 | Local AR-2 (centre sportif)

Bourses disponibles

CYCLO-aventure
MOBILITÉ ETUDIANTE | Ouvert à toute la communauté étudiante!

Parcours à vélo de 3 semaines en juin 2026!

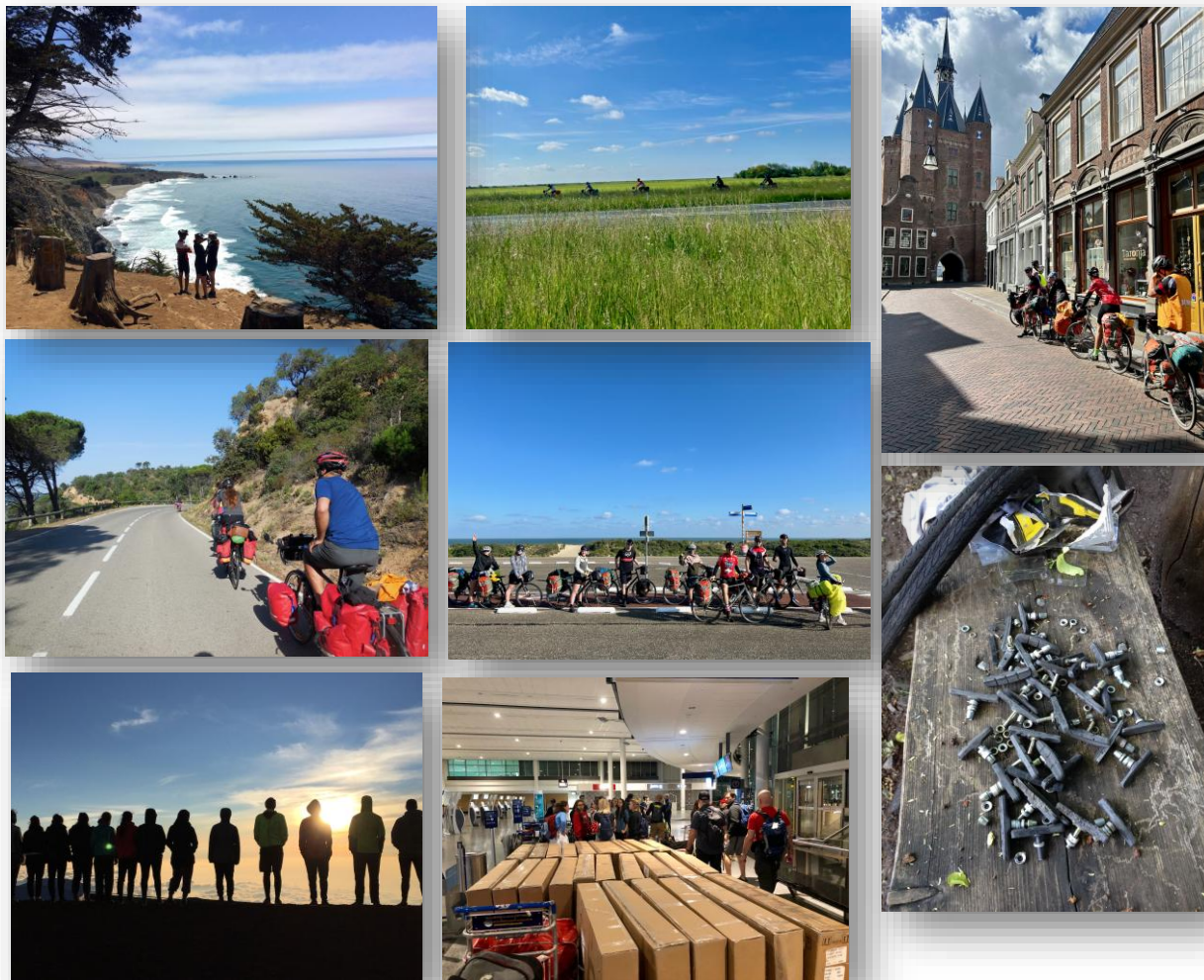
**ALLEMAGNE
TCHÉQUIE
AUTRICHE**

Rencontre d'information
Longueuil : Mercredi 1^{er} octobre, 12 h 30 à 13 h 30 | Local CR-9 (Centre Sportif)
ÉNA : Mercredi 8 octobre, 12 h 30 à 13 h 30 | à l'alle C

INFORMATION
Jerôme Blais : jerome.blais@cegepmontpetit.ca
Poste 6826 | Local AR-2 (centre sportif)
Yan Deroy : yan.deroy@cegepmontpetit.ca
Poste 5680 | Local AR-2 (centre sportif)

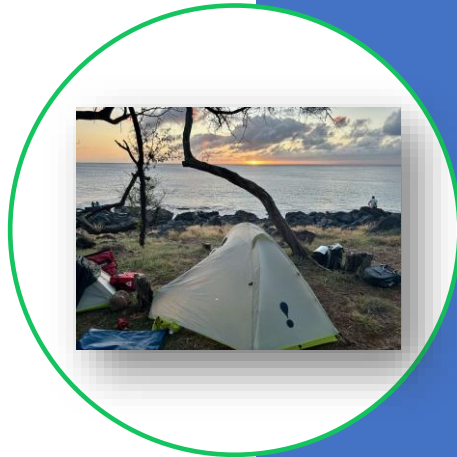
CEM
VERT

LE CYCLOTOURISME AU CEM



CEM 
VERT

LE CYCLOTOURISME AU CEM



CEM
VERT

CEM
VERT



ÉDOUARD
MONTPETIT
CÉGEP D'AVENIR

MERCI DE VOTRE
ÉCOUTE!



La parole aux campus

Favoriser la participation autour de la mobilité durable
Par Catherine Dufour Rannou, Cégep de Jonquière

Rendez-vous Campus à vélo – mardi 28 avril 2026





Favoriser la participation autour de la mobilité durable

28 avril 2026 | RDV Campus à vélo – Université Laval



11-12 février 2025

RÉFÉRENDUM ÉTUDIANT EN FAVEUR D'UN
ACCÈS UNIVERSEL AU TRANSPORT EN COMMUN

85%

Oui

42%

Taux de participation

3173

Population étudiante (Aut.2024)



Conditions favorables

1

ENGAGEMENTS de la **DIRECTION** envers
le **DD** et l'atteinte de la **CARBONEUTRALITÉ**

2

Enjeux d'**ACCÈS** à
des espaces de **STATIONNEMENT**



Besoin stratégique

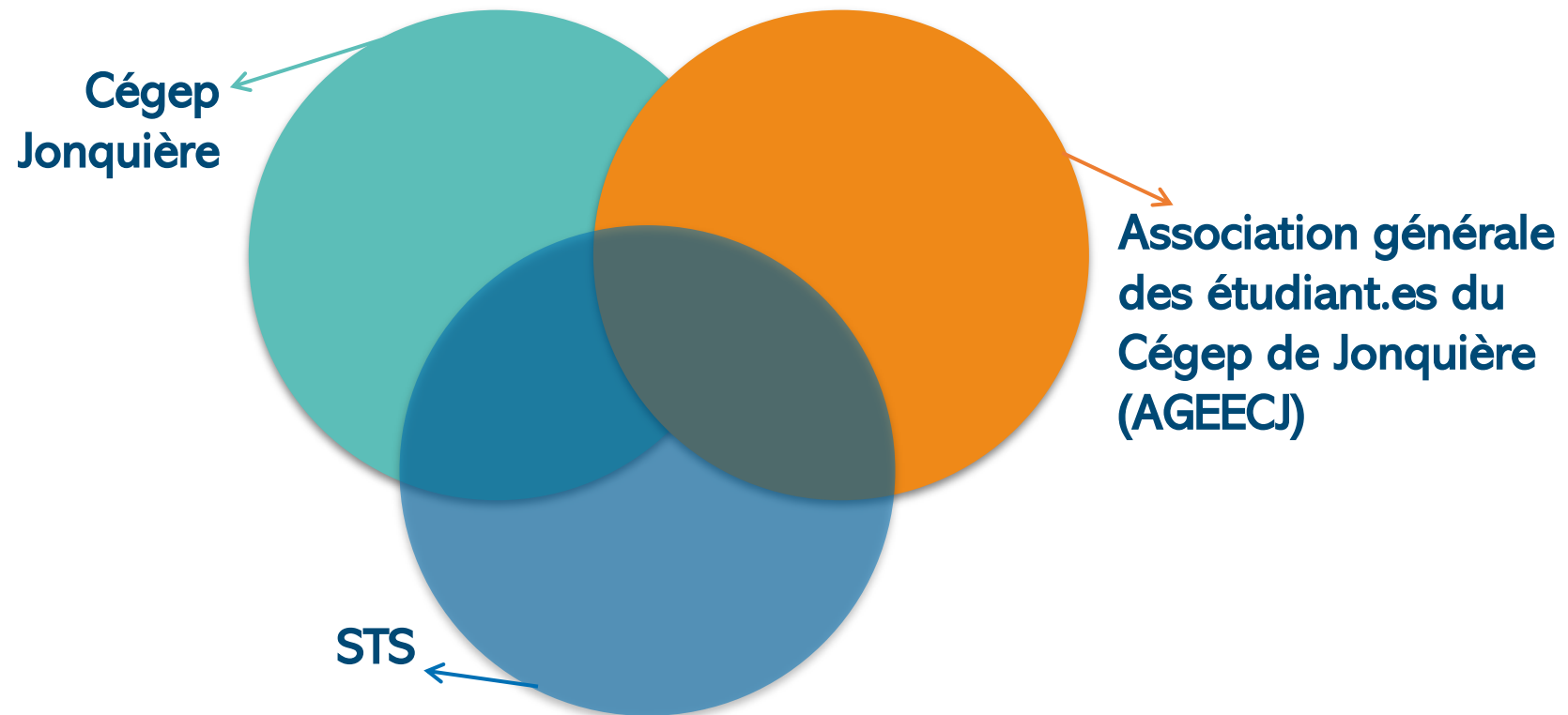
REFONTE DES CIRCUITS

de la Société de transport de Saguenay (STS)



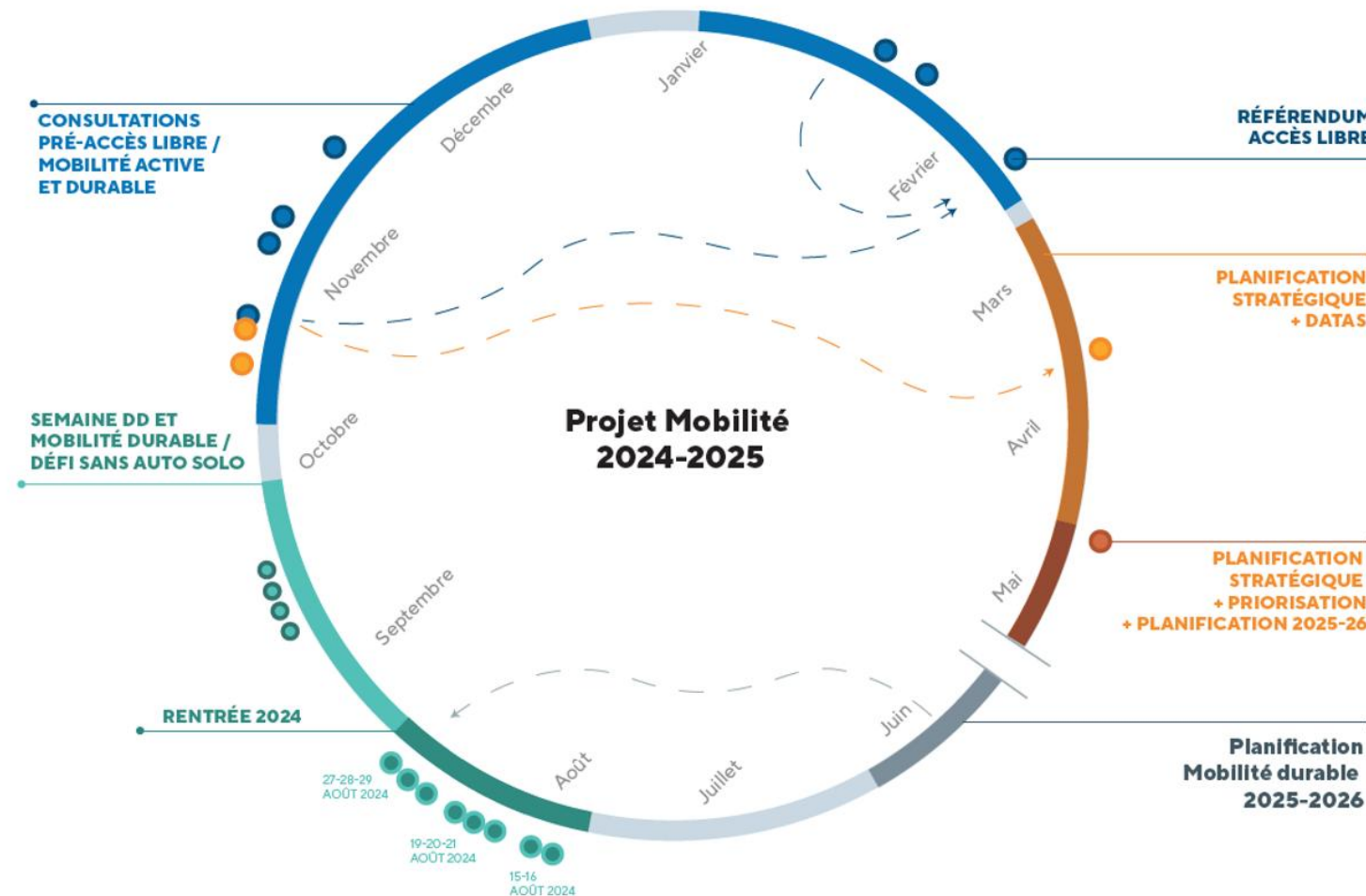
Stratégies déployées

PARTENARIAT TRIPARTITE



Stratégies déployées

PLANIFICATION DÉTAILLÉE



Stratégies déployées

ÉQUIPE DE MISE EN ŒUVRE

Urbanisme

Jean-Guillaume Simard,
PhD., Professeur-chercheur
en urbanisme



Design

Annie Perron,
Designer spécialisée en recherche
Candidate au doctorat, interface art/science



Écoconseil

Catherine Dufour Rannou,
M. Sc., Éco-conseillère diplômée,
Conseillère en développement durable et en carboneutralité



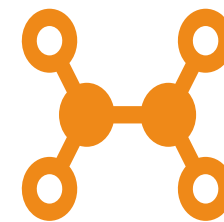
Stratégies déployées

 INVESTISSEMENT
financier par
l'établissement

AUGMENTER les
COMPÉTENCES en
littératie de la mobilité



Approche
POSITIVE et
TRANSPARENCE

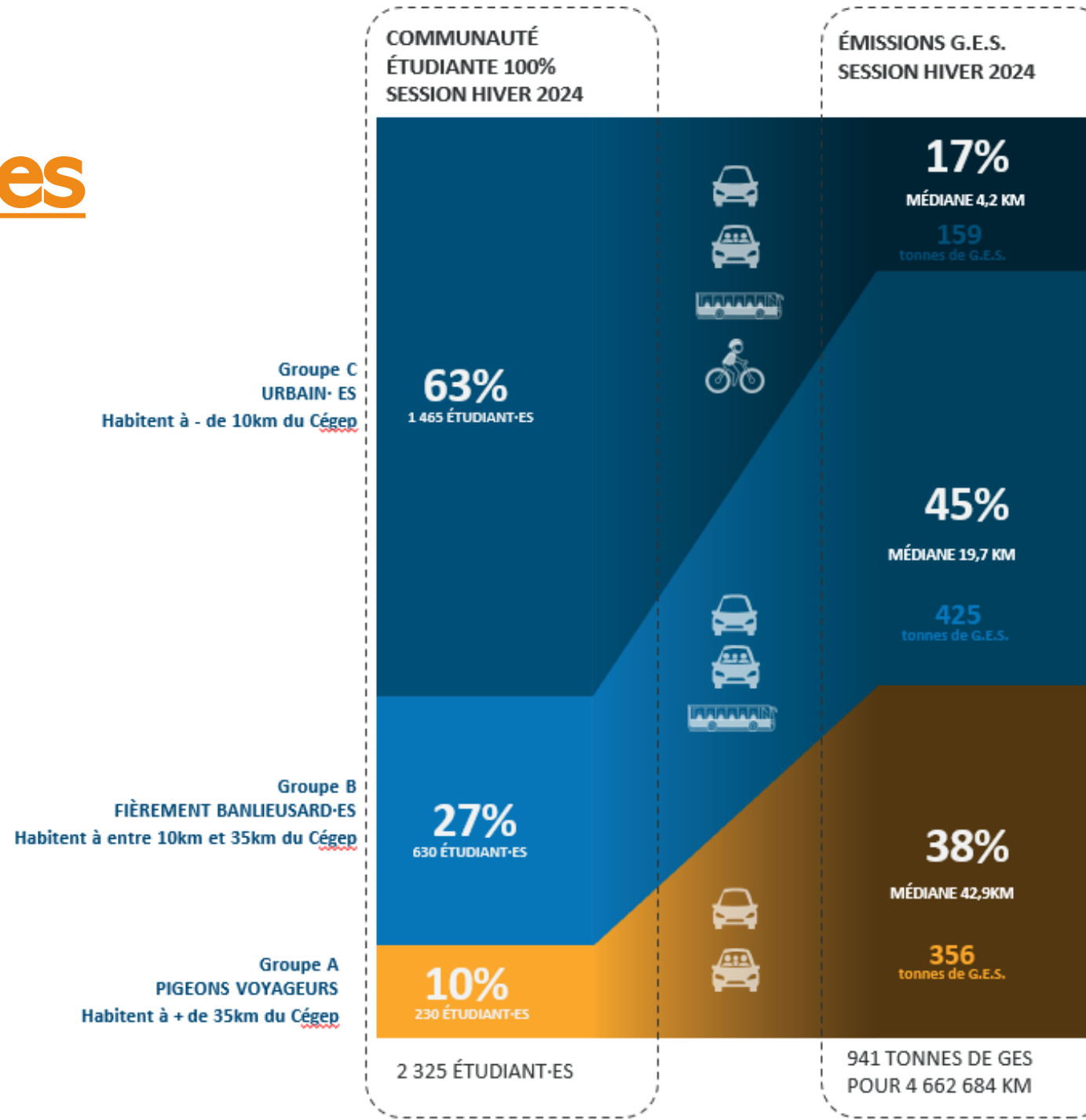


COLLABORATION
interne =
Cégep mobilisé



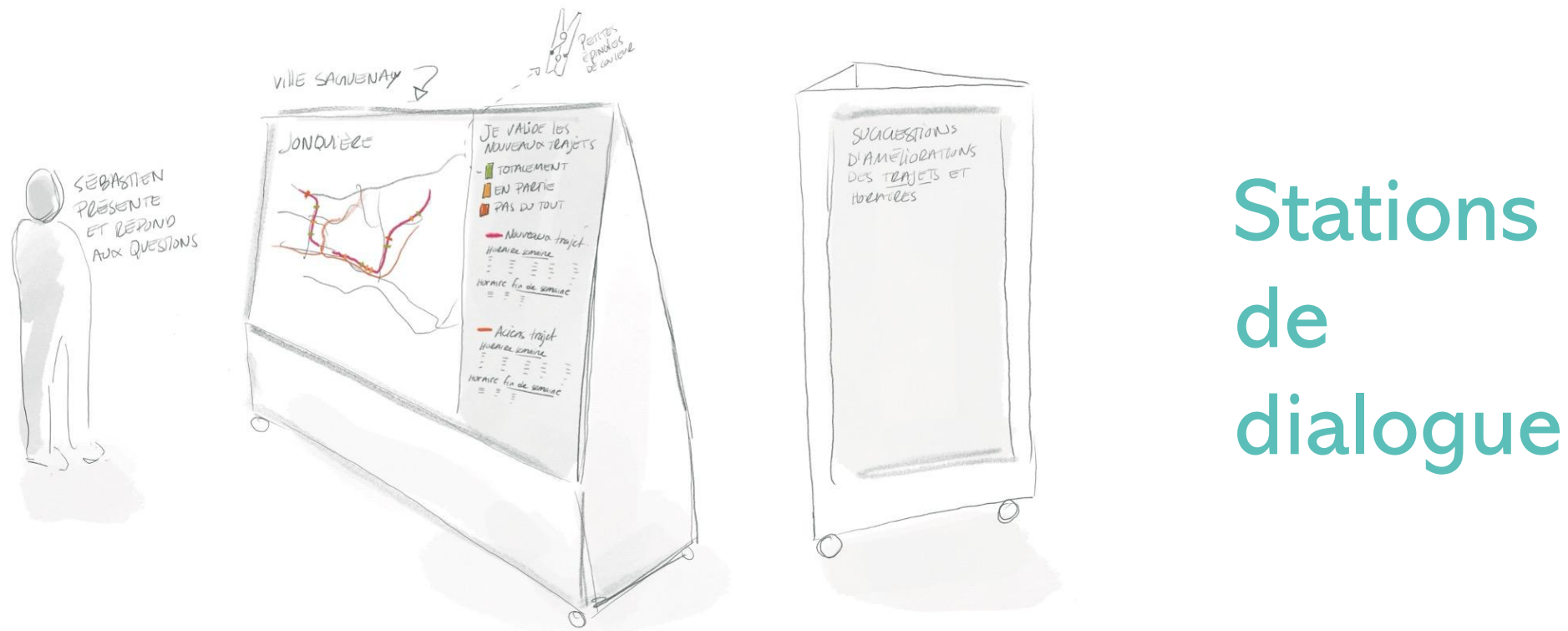
Stratégies déployées

SEGMENTATION DES PUBLICS SELON LES DÉPLACEMENTS



Stratégies déployées

LUDIFICATION des interactions



Stratégies déployées

26

Interventions
terrain

15

Membres de
l'Escouade Mobilité

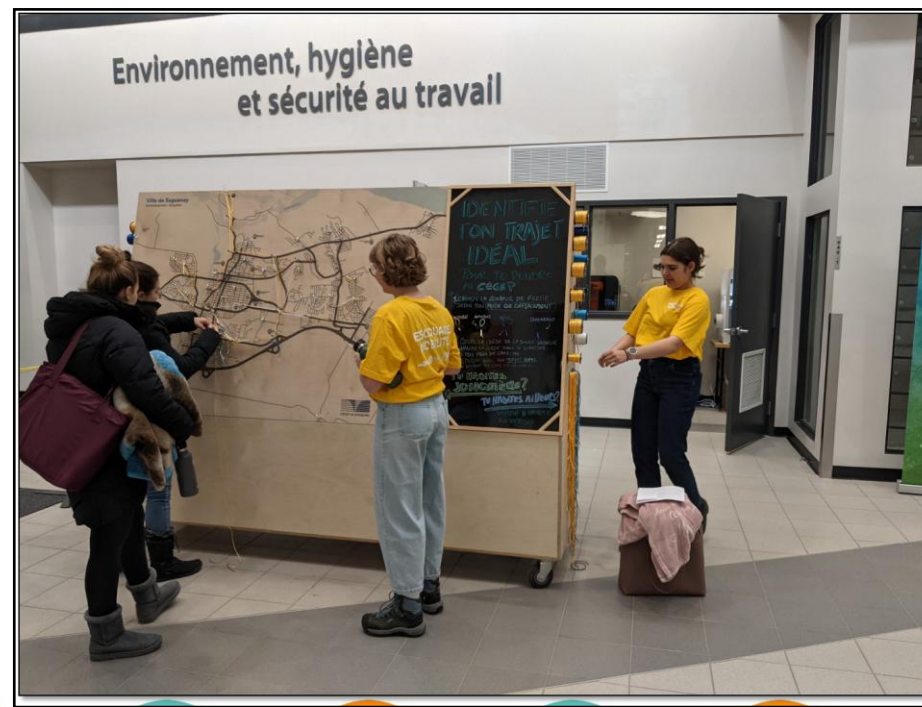


Escouade Mobilité



Stratégies déployées

35 % Taux de participation



Retombées extra

Oui 2^e fois

Référendum accès universel
pour les enseignant.es (SPECJ)

70%

Oui

47%



Taux participation



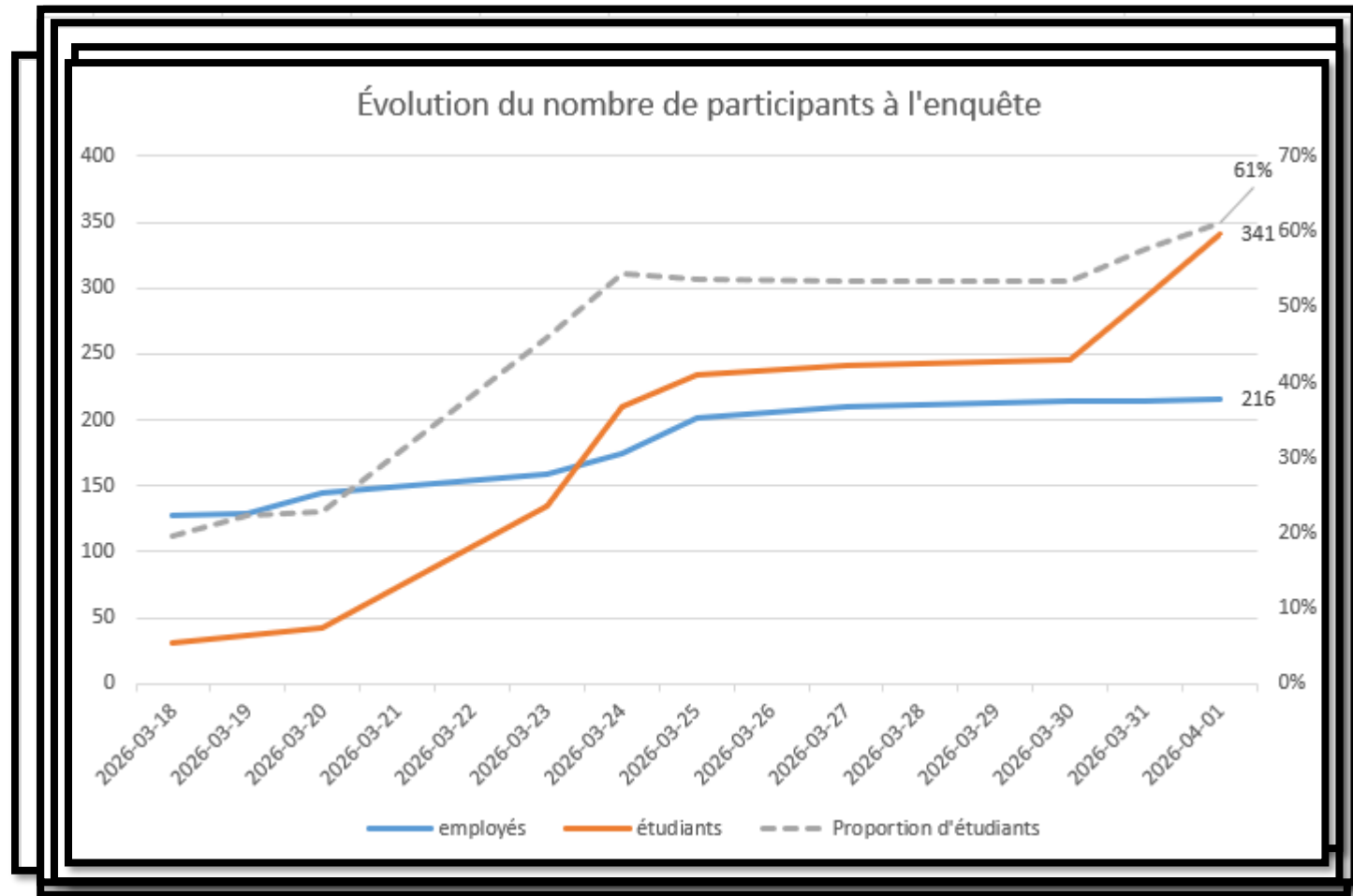
Prix Guy-Chartrand
Trajectoire Québec

Plan de mobilité durable (PGD)

AXE 4 : COMMUNICATION ET INCITATIFS

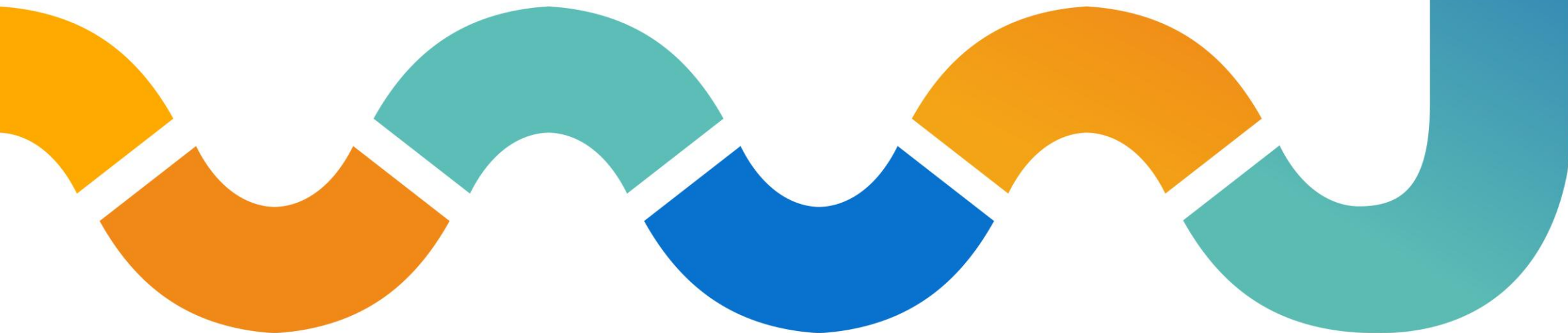
Objectifs spécifiques	Actions
4. Sensibiliser et informer la communauté collégiale (actuelle et future) sur les alternatives <u>l'autosolo</u> et développer des incitatifs afin d'en favoriser l'utilisation.	4.1 – Mieux informer sur les services de transport en commun (Accès-Libre, horaire, circuits, STS GO).
	4.2 – Faire de la sensibilisation et la promotion du covoiturage (mode de déplacement et modalités d'utilisation de la plateforme). 
	4.3 – Sensibiliser sur les bienfaits du vélo.
	4.4 – Promouvoir les services de vélopartage (Accès-Vélo, Vélo-Volt).
	4.5 – Mettre sur pied un programme de récompenses afin de promouvoir les alternatives à <u>l'autosolo</u> (ex. : Défi sans <u>autosolo</u> de <u>Greenplay</u> , budget mobilité de <u>Fairmove</u> , concours). 
	4.6 – Adopter une politique de retour garanti à la maison pour les utilisateurs de covoiturage.
	4.7 – Élaborer et déployer des programmes personnalisés en mobilité durable (trousse mobilité par quartier ou par arrondissement).
	4.8 Planifier un budget et les ressources nécessaires pour le maintien et le bon déroulement des services de l'Escouade Mobilité.
	4.9 Promouvoir les mesures implantées en mobilité durable au Cégep de Jonquière auprès des clientèles futures (élèves du secondaire).

Enquête sur la mobilité durable





**Merci de votre
écoute!**



DISCUSSIONS SUR

Le potentiel des vélos à assistance électrique pour les campus

Par Mathieu Duchesneau et Bruno Mülhemann, Mobili-T

Rendez-vous Campus à vélo – mardi 28 avril 2026





Campagne d'essais, de recherche et de promotion du
vélo à assistance électrique comme alternative à l'auto

2024-2027

Cette campagne est menée conjointement par Équiterre et le Regroupement des centres d'expertise en mobilité (RCEM). Vélovolt bénéficie d'une aide financière du gouvernement du Québec tirée du programme Action-Climat Québec et rejoint les objectifs du Plan pour une économie verte 2030.

Cette campagne bénéficie également de l'appui financier du Fonds Climat du Grand Montréal et d'Hydro-Québec ainsi que de l'appui de partenaires comme CAA-Québec, ACCEPTER le vélo, Locomotion et Cyclochrome.

Une campagne de :

Équiterre

En partenariat avec:



Avec le soutien de:



Ordre du jour



1 Présentation du projet Vélovolt



2 Le potentiel du VAE au Québec



3 Comment favoriser l'utilisation du VAE dans votre milieu (sondage Mentimeter)



1. Vélovolt

Vélovolt, c'est la première campagne d'essais, de recherche et de sensibilisation au vélo à assistance électrique (VAE) au Québec. Avec cette campagne, nous souhaitons montrer comment le VAE peut remplacer l'auto sur certains déplacements quotidiens et ainsi contribuer à diminuer les émissions de GES associées aux transports routiers.



Objectifs de la campagne Vélovolt



→ #1 Sensibiliser

Sensibiliser les travailleurs et les travailleuses aux avantages du VAE pour leurs déplacements quotidiens en leur donnant la possibilité de faire l'essai de ce mode de transport.

→ #2 État des lieux

Dresser l'état des lieux du VAE au Québec et comprendre son potentiel dans la réduction de la part modale de la voiture chez les navetteurs et les navetteuses.

→ #3 Former

Former les acteurs-clés aux enjeux de la mobilité active électrique et les outiller dans la prise de mesures favorables au déploiement du vélo et du VAE au Québec.

→ #4 Rejoindre le grand public

Former les acteurs-clés aux enjeux de la mobilité active électrique et les outiller dans la prise de mesures favorables au déploiement du vélo et du VAE au Québec.

Vélovolt en quelques chiffres



→ Campagne s'échelonnant de 2021 à 2027 et déployée dans 12 régions du Québec

+ de **80**
organisations
participantes

+ de **1 000**
employé(e)s participant
aux essais

+ de **100 000**
personnes touchées par les
messages de la campagne

+ de **60** activités de
sensibilisation et près de
200 acteurs mobilisés

Déroulement des essais



→ **Fonctionnement**

Les membres du personnel de l'employeur sélectionné sont répartis en différentes cohortes et peuvent utiliser le VAE qui leur est attribué pour tous types de déplacements, qu'ils soient utilitaires ou récréatifs. Grâce à la plateforme LocoMotion, ils peuvent communiquer avec le CEM de leur région et accéder à l'ensemble des informations essentielles concernant leur VAE, leurs essais ou les procédures à suivre en cas d'urgence.

→ **Type d'essais**

*Longue durée : 2 à 4 semaines
Libre-service (sur réservation)*

→ **Flotte**

5 VAE de marque Yulbike.

→ **Durée**

2 à 3 mois dans les organisations participantes.

→ **Nombre de personnes participantes**

15 à 40 employé(e)s.

Expérience Vélovolt



«J'aime aller travailler en vélo car il n'y a pas de congestion routière, le temps de déplacement est prévisible et je fais un peu d'exercice à tous les jours. En plus, le stationnement est à côté de la porte d'entrée et c'est gratuit!»

Norman

Participant Vélovolt

«Côté financier, j'ai pu vendre ma voiture, je n'ai plus de stationnement à payer, plus de voiture à payer, donc c'est vraiment un apport financier très intéressant.»

Élisabeth

Participante Vélovolt

Les ateliers régionaux



→ **Plus de 40 ateliers régionaux réalisés partout au Québec**

Plusieurs thématiques abordées :

Aménagements
urbains

Coûts et
accessibilité du VAE

Données et
communication

Gouvernance et
financement

Infrastructures et
installations privées

Démystifier,
sensibiliser et
changer les
mentalités

Augmenter la part
modale du VAE

Les ateliers régionaux



→ Faire avancer la recherche sur la pratique équitable du VAE

La première phase de la campagne a permis de recueillir des données inédites sur le vélo à assistance électrique, jusque-là quasi inexistantes au Québec. En 2024, ces données ont servi à élaborer le rapport Portrait et potentiel du vélo à assistance électrique au Québec, présentant les résultats et recommandations de Vélovolt. Dans sa phase deux, Vélovolt poursuit ses recherches, en se concentrant sur l'utilisation du VAE par les communautés vulnérables et le potentiel de transfert modal et de réduction des GES.

2. Le potentiel du VAE au Québec

À l'issue de la phase 1 du projet, Équiterre a élaboré un rapport d'étude exhaustif portant sur le potentiel VAE au Québec. Ce document inédit présente des données probantes sur l'expérience des participant·es et identifie des pistes d'intervention visant à favoriser son adoption dans divers milieux.



Quelques constats



→ **73 %**

des organisations participantes ont pris des mesures en faveur du vélo (comme des aménagements à destination) suivant les essais.

→ **37 %**

des participant(e)s au projet Vélovolt ont réduit l'utilisation de leur voiture pour les déplacements domicile-travail dans l'année suivant leur essai d'un vélo à assistance électrique.

→ **42 %**

des participant(e)s ont déclaré avoir augmenté, de manière générale, leur utilisation du vélo.

Les principaux avantages du VAE



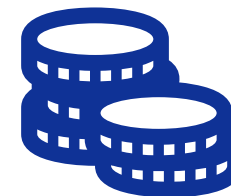
Environnement

- Faibles émissions de GES
- Consommation limitée de pétrole
- Consommation moindre de métaux et minéraux



Santé collective et individuelle

- Source d'activité physique
- Autres co-bénéfices sur la santé
- Meilleure qualité de l'air



Financier

- Économies en transport pour les ménages
- Réduction des coûts de construction et d'entretien des infrastructures

90 à 96 %

d'émission de GES en moins qu'un véhicule à essence dans un cycle de vie complet.

Permet d'atteindre **60 %**

du temps recommandé d'activité physique chez les individus.

Près de **7 000 \$**

(par an) d'économie pour les ménages.

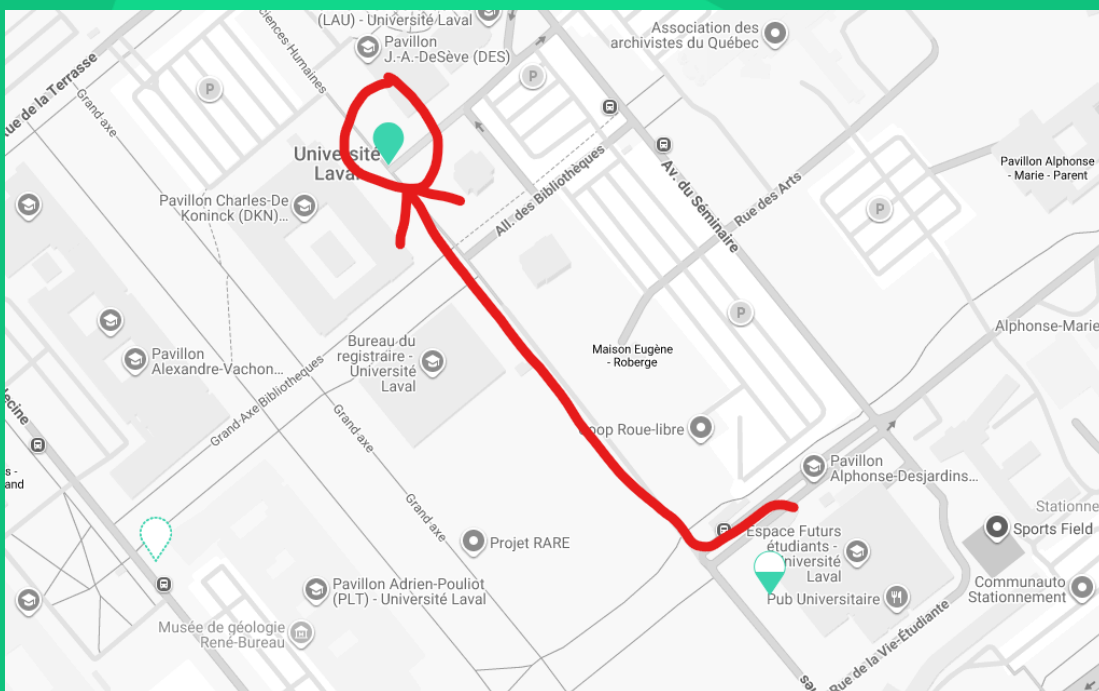
3. Comment favoriser l'utilisation du VAE dans votre milieu

Merci de prendre quelques instants pour donner votre opinion !

Sondage Mentimeter



Instructions pour les visites



GROUPE A – responsable : Magali
Point de rendez-vous à 13h15 (point carte)
Station à Vélo *ULaval* – *Charles-de-Koninck*

GROUPE B – responsable : Jean
Point de rendez-vous à 13h15 devant le pavillon
Alphonse-Desjardins

CONFÉRENCE

L'ADS+, un éclairage pour comprendre et réduire les inégalités dans la pratique du vélo

Par Morgane Bouësseau et Annie Métivier Hudon, Accès transports viables

Rendez-vous Campus à vélo – mardi 28 avril 2026



L'ADS+, un éclairage pour comprendre et réduire les inégalités dans la pratique du vélo

Annie Métivier Hudon et Morgane Bouësseau

28 avril 2026



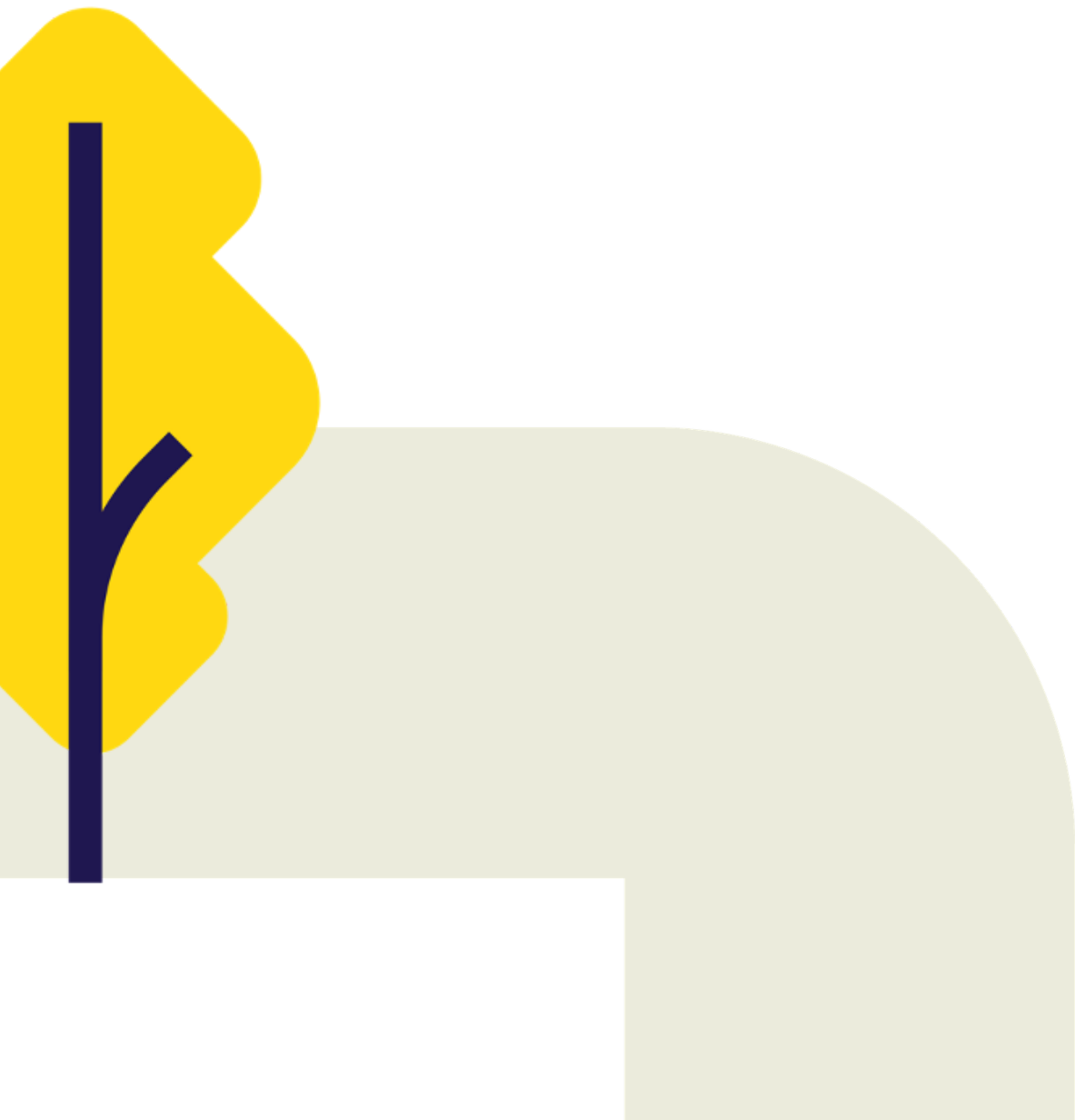
Plan de la présentation

1 - Introduction

**2 - État des lieux des obstacles à la
pratique du vélo dans une perspective
intersectionnelle**

3 - Présentation de l'ADS+

**4 - Bonnes pratiques et exemples
inspirants**



À propos d'Accès transports viables

Organisme à but non lucratif, œuvrant dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches et ayant pour mission de :

- **défendre les droits des utilisatrices et utilisateurs des transports collectifs** (transport en commun, covoiturage, autopartage) **et actifs** (marche, vélo)
- **et promouvoir la mobilité durable.**



À propos du programme Mobilités plurielles

Une équipe dédiée et une initiative regroupant plusieurs projets :

- **Femmes et mobilité**
- **Rues sans peur**
- **Aînés-es et mobilité**
- **Les Rayonnantes**

L'objectif?


Réduire les inégalités en matière de mobilité, par la recherche, la sensibilisation, et l'accompagnement.



À propos de Femmes et mobilité 3

Une troisième mouture de projet ayant pour objectifs de :

- **Documenter, produire et diffuser des connaissances** sur les inégalités en matière de mobilité;
- **Améliorer les compétences des professionnels-les** du milieu en matière de pratiques inclusives;
- **Renforcer les capacités** des personnes vivant des déficits de mobilité.



Récipiendaire du prix
Égalité Thérèse-Casgrain
dans la catégorie Allié



Femmes et Égalité
des genres Canada

Women and Gender
Equality Canada

À propos du programme Mobilités plurielles

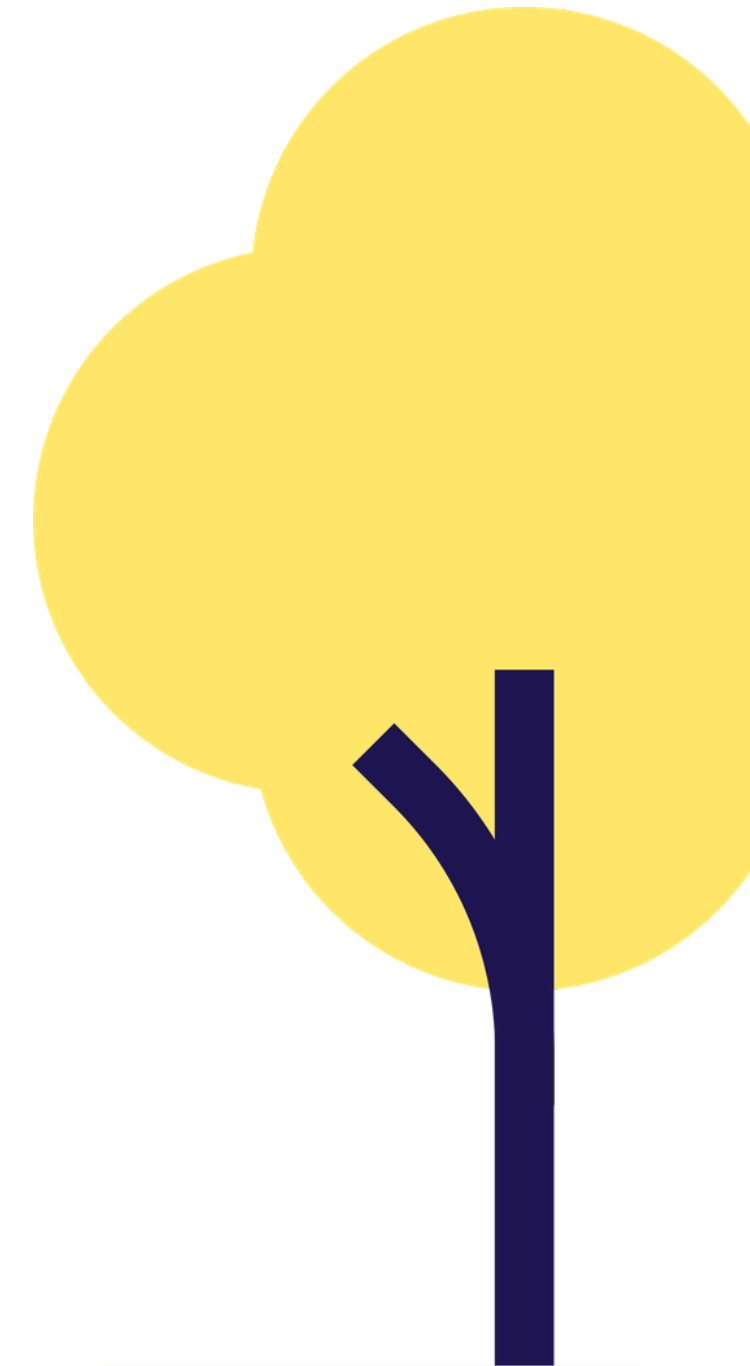
Femmes et mobilité

- **Documenter, produire et diffuser des connaissances** sur les inégalités de genre en matière de mobilité.
- **Améliorer les compétences** des professionnels-les du milieu en matière de pratiques inclusives
- **Comprendre et identifier les freins à la mobilité durable** vécus par les femmes et les personnes vulnérables
- **Explorer l'architecture complexe des inégalités** en matière de mobilité en prenant en compte d'autres facteurs sociodémographiques (perspective intersectionnelle)
- **Rendre visibles des réalités invisibilisées** par l'état des connaissances actuelles.

Rues sans peur

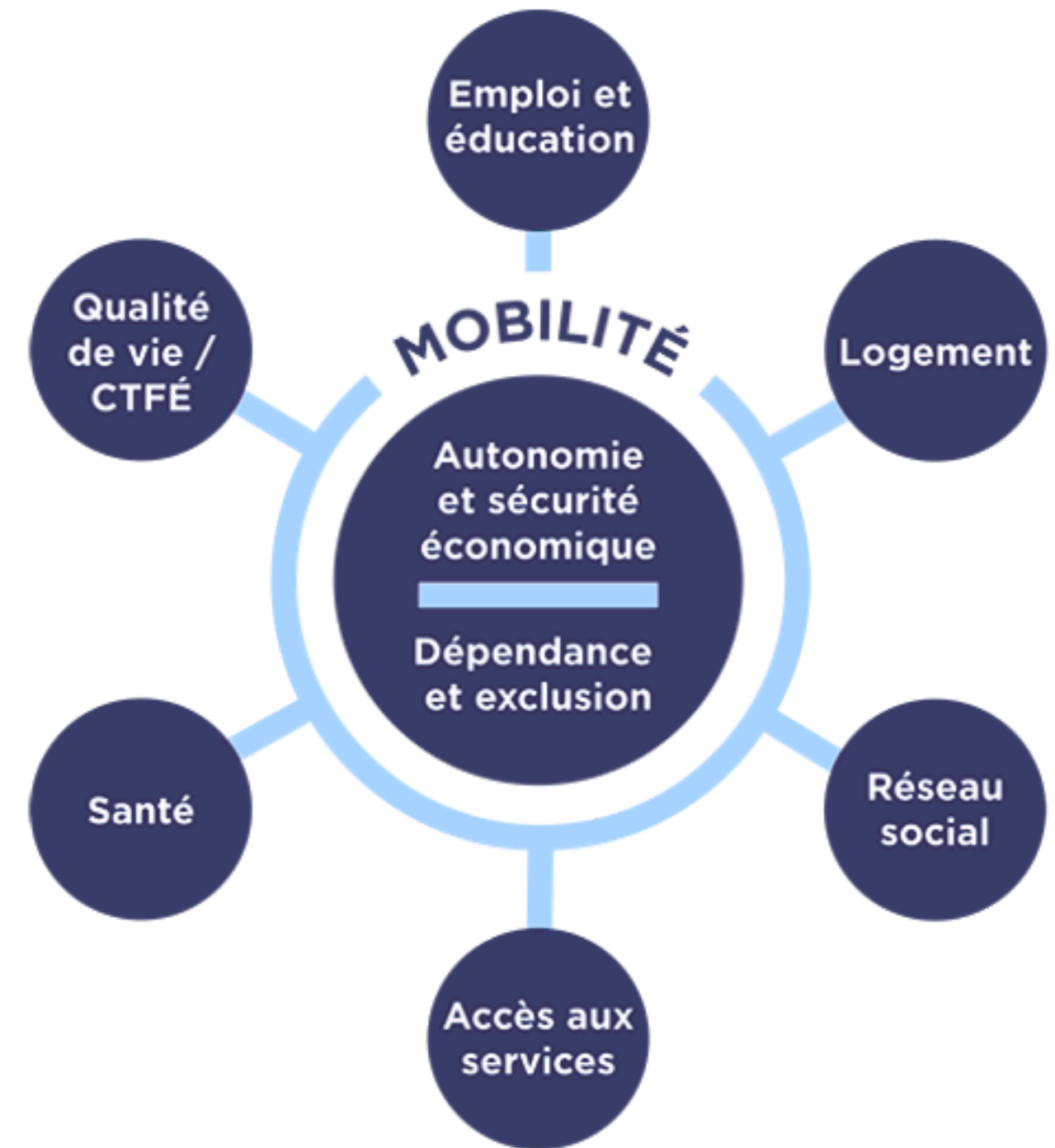
- **Comprendre l'impact du harcèlement de rue et du sentiment d'insécurité** sur la mobilité des personnes, et sur l'adoption de modes de transports durables
- **Documenter l'ampleur du phénomène** du harcèlement de rue et du sentiment d'insécurité en Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches
- **Sensibiliser les instances décisionnelles, le grand public et les milieux scolaires** aux réalités du harcèlement de rue
- **Approfondir le rôle de l'aménagement du territoire** dans l'amélioration du sentiment de sécurité

Introduction et mise en **contexte**



Droit à la ville, droit à la mobilité

- Le droit à la ville selon Henri Lefebvre (1968)
- Droit essentiel pour **l'égalité** et la **citoyenneté**
- **Appropriation de l'espace public** par toutes
- Droit fondamental dont dépend l'exercice **d'autres droits fondamentaux**
- Des ressources **inégalement réparties**.



Comprendre les inégalités

- **Sur le plan décisionnel et sur le plan de la participation**
 - **Prédominance masculine** dans le domaine des transports, de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, etc.
 - **Sous-représentation des femmes** dans ces domaines et absence d'intersectionnalité.
 - Planification du transport selon **les besoins d'un « individu standard »**
 - Peu de prise en compte des **inégalités en fonction du genre**
 - Méconnaissance et faible prise en compte **des besoins spécifiques des femmes et des personnes vulnérables**



Comprendre les inégalités

« Les gens qui prennent les décisions dans les villes, qui sont **en majorité des hommes**, font des choix à propos de tout, des politiques économiques urbaines à l'architecture des logements, en passant par l'emplacement des écoles, la conception des sièges dans les transports en commun et le déneigement, **en ignorant les conséquences que ces décisions ont sur la vie des femmes** – et souvent sans même s'en préoccuper »

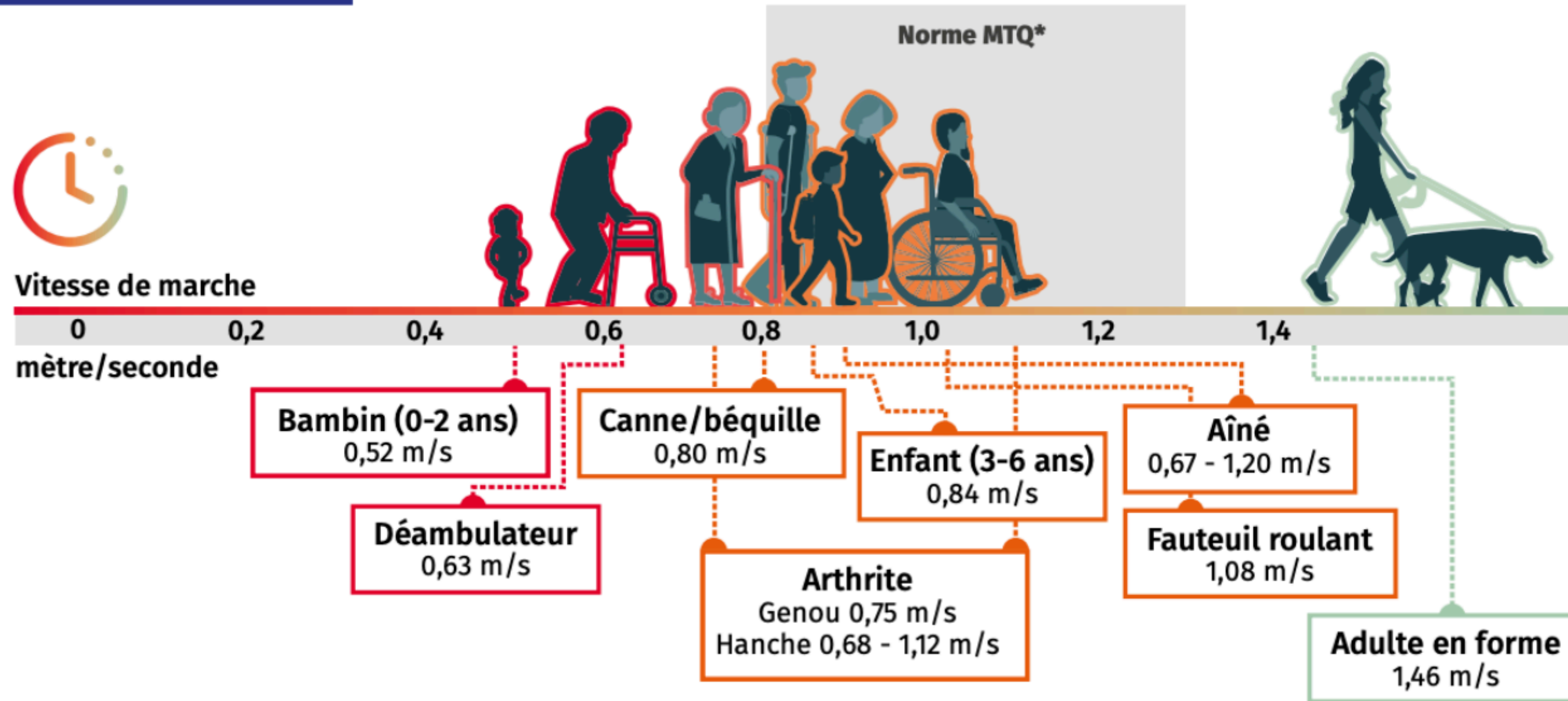
Kern, L. (2022). Villeféministe. Notes de terrain.
Les éditions du remue-ménage.



**Leslie Kern, autrice de Ville
féministe**



Au feu piéton, quelles personnes peuvent compléter la traversée à temps?



Des personnes (en rouge) n'ont jamais le temps de traverser, d'autres (en orange) ont peut-être le temps selon la vitesse de marche considérée. Des aménagements peuvent assurer une traversée sécuritaire à toute la population.

* Vitesse de marche utilisée pour le calcul de dégagement du feu piéton selon le milieu

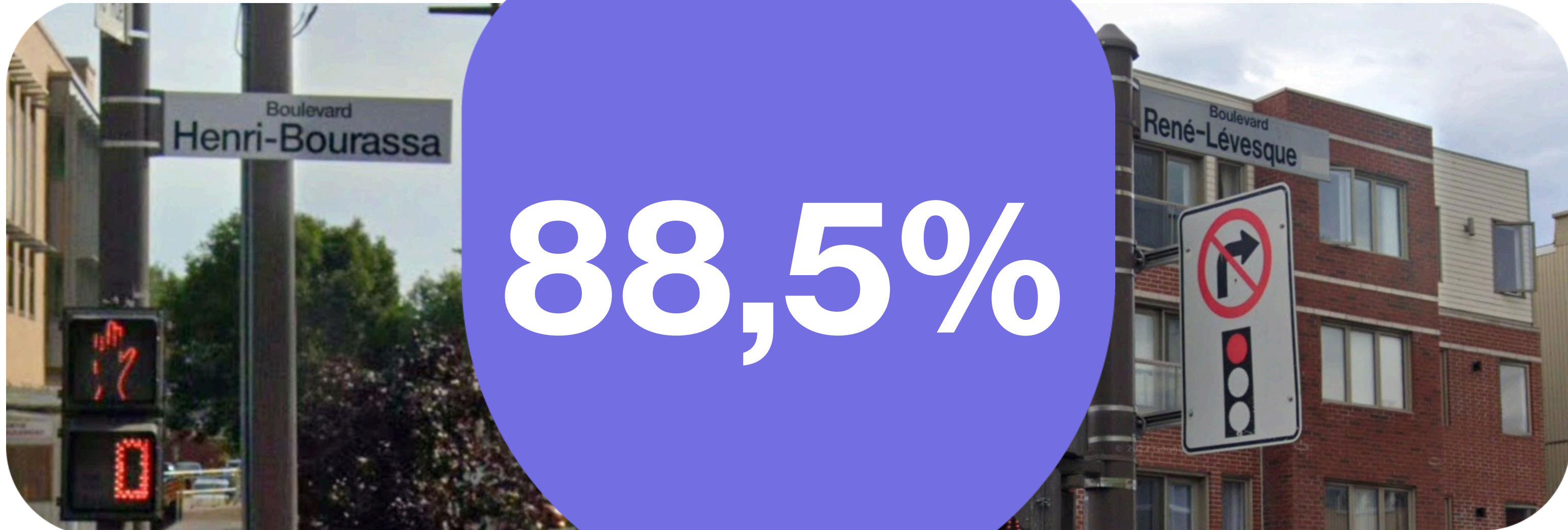
Comprendre les inégalités

- La toponymie (noms des rues, ponts, statues, arrêts d'autobus) participe à l'invisibilisation des femmes dans la ville



Comprendre les inégalités

- La toponymie (noms des rues, ponts, statues, arrêts d'autobus) participe à l'invisibilisation des femmes dans la ville



(Commission de toponymie du Québec, 2023)

Comprendre les inégalités

- Une **politique de déneigement** au désavantage des femmes



(CriadoPerez, 2019)

Comprendre les inégalités

- La ville reflète et perpétue les inégalités et les systèmes d'oppression. **Atteinte au droit à la ville!**
- La ville n'est pas un espace neutre dénué de significations mais reproduit **des systèmes d'oppression.**
- Un aménagement du territoire prétendument neutre, mais qui reflète généralement **la norme masculine.**

« Les politiques d'urbanisme et d'aménagement sont rarement soumises à une analyse genrée et reflètent plutôt **le point de vue individuel d'un homme blanc, valide, cis-hétéro, de classe et d'âge moyen ayant une activité rémunérée** »

(Baumann, 2019)

**« Les villes sont faites
par et pour les hommes »**

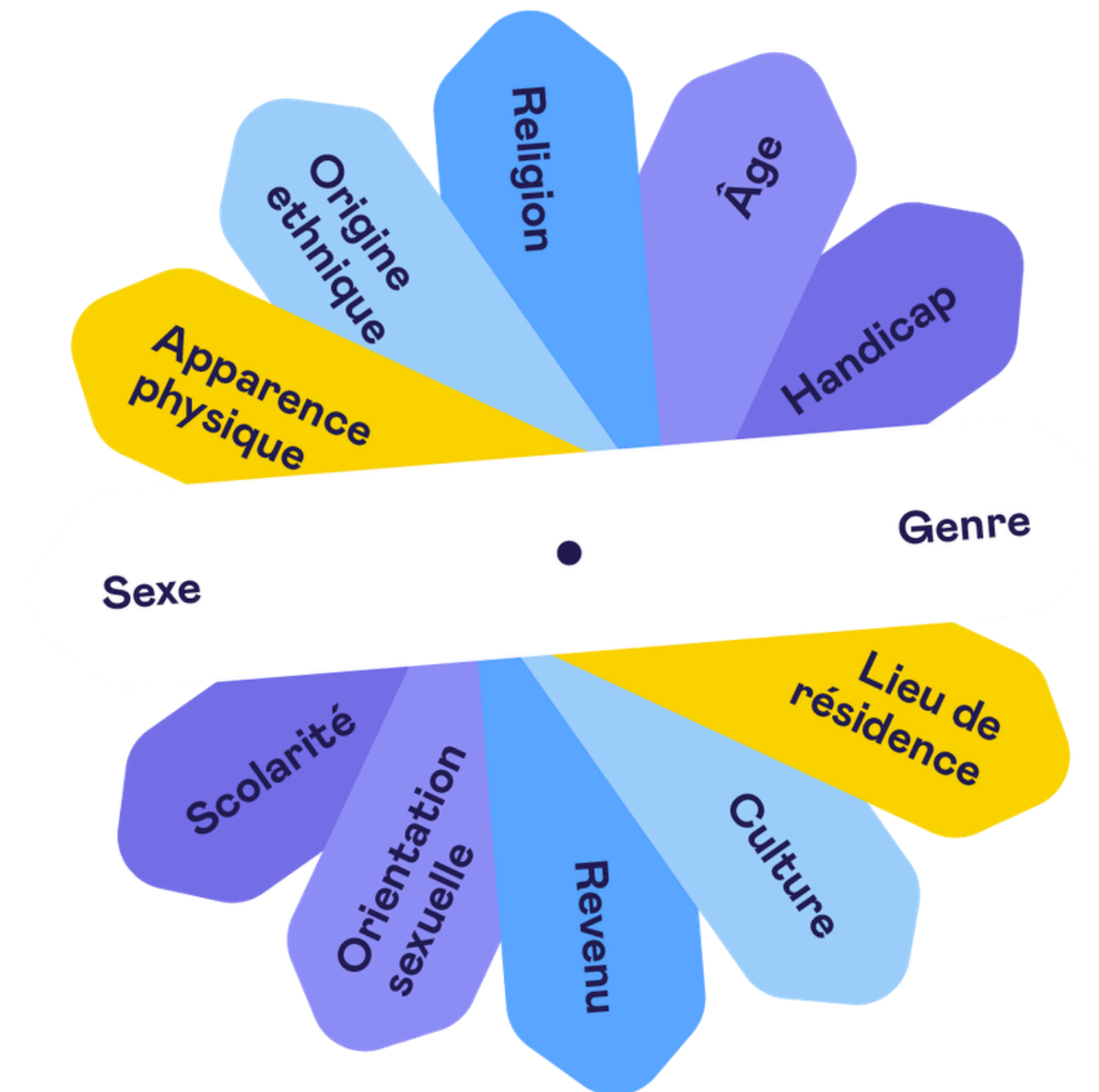
Pascale Lapalud, urbaniste

État des lieux des obstacles à la mobilité dans une perspective intersectionnelle



La perspective intersectionnelle

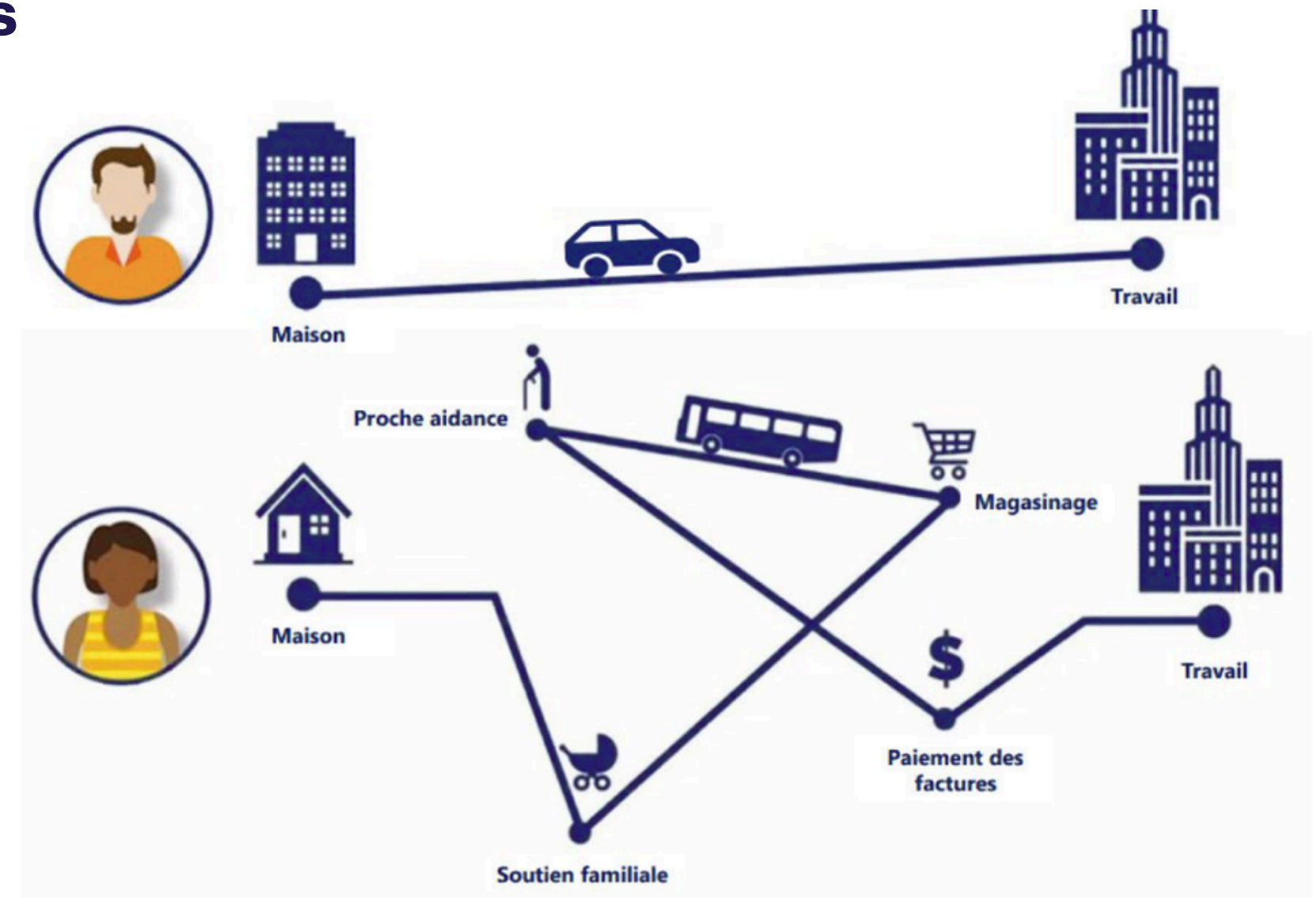
- L'oppression des femmes **n'est pas la seule oppression**
- Le groupe « femme » **n'est pas un groupe homogène**
- Nécessité de tenir compte **d'autres rapports sociaux de domination**
- Prise en compte de **réalités différentes** de divers ensembles de personnes (femmes, hommes, non-binaires, autres)
- Prise en compte d'une **multitude de facteurs sociaux** et pas seulement le genre
- Reconnaissance des expériences des personnes se situant **à la croisée des oppressions**



La mobilité selon le genre

- **Les femmes ont des habitudes de mobilité différentes**

- Des déplacements **courts et fréquents**
- Des **chaînes de déplacements complexes** (conciliation famille-travail-études, rôle du care)
- Le poids du **travail domestique mobile**
- Des déplacements **hors des périodes de pointe**
- Des déplacements **à pieds** et en **transport en commun**
- Un accès moindre à **l'automobile**
- Des **déplacements chargés** et des corps en mouvement perpétuel



Source : INSPQ, 2024

(Grisé et al., 2022) (Ouellette, 2024)

(Jarouche & St-Pierre, 2018)(Ministère des Transports, 2019)

La mobilité selon le genre

- **Les femmes, en particulier celles à la croisée des oppressions, rencontrent plus de freins dans leurs déplacements**
 - Planification du transport selon **les besoins d'un « individu standard »**
 - Méconnaissance et faible prise en compte **des besoins spécifiques des femmes**
 - **Inadéquation entre l'offre de transport et les besoins des femmes** (transports collectifs, déneigement, vélo, etc.)
 - Contraintes temporelles, rayon de déplacement restreint
 - **Déficit de mobilité** important
 - **Le sentiment d'insécurité**, un frein majeur à la mobilité



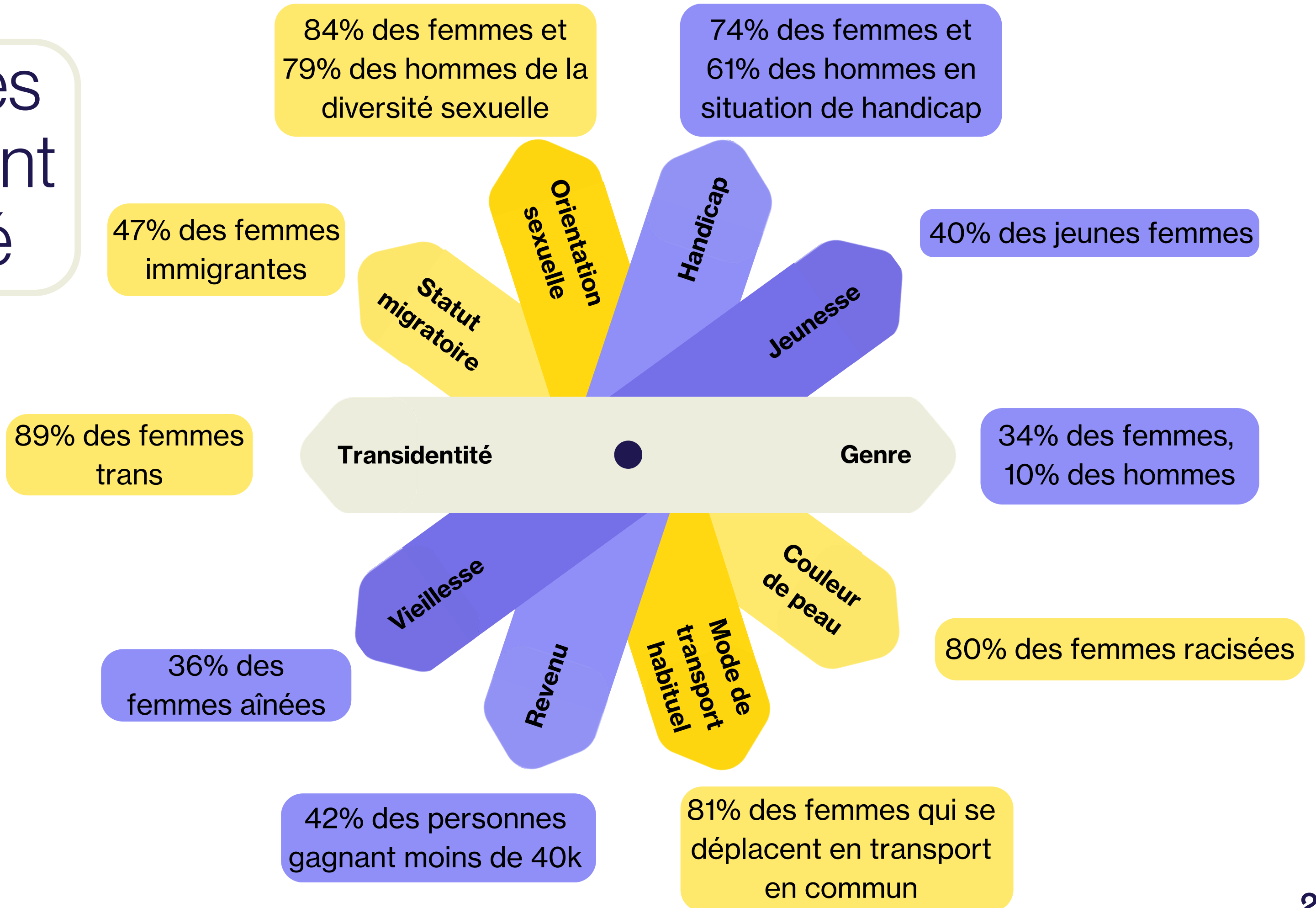
La mobilité selon le genre

- **Le sentiment d'insécurité, un frein à la mobilité**

- Heures de sorties limitées
- Trajets modifiés
- Modes de transport changés
- Perte d'autonomie dans les déplacements
- Charge mentale supplémentaire
- Coûts additionnels



Les victimes du sentiment d'insécurité



Stratégies utilisées pour se sentir en sécurité

1

Ne pas sortir

Femmes



0 5 10 15 20 25

Hommes



0 5 10 15 20 25

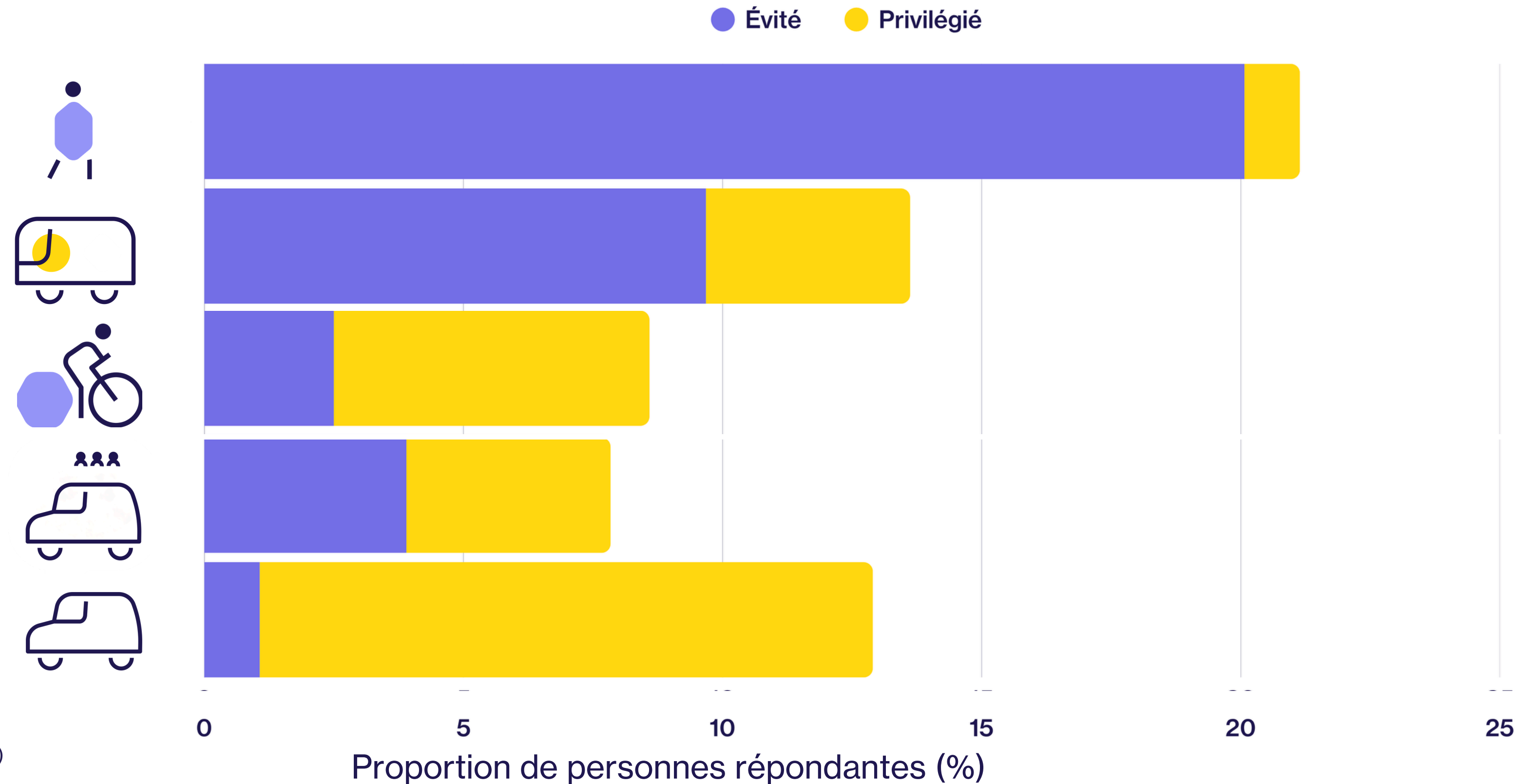
Personnes trans



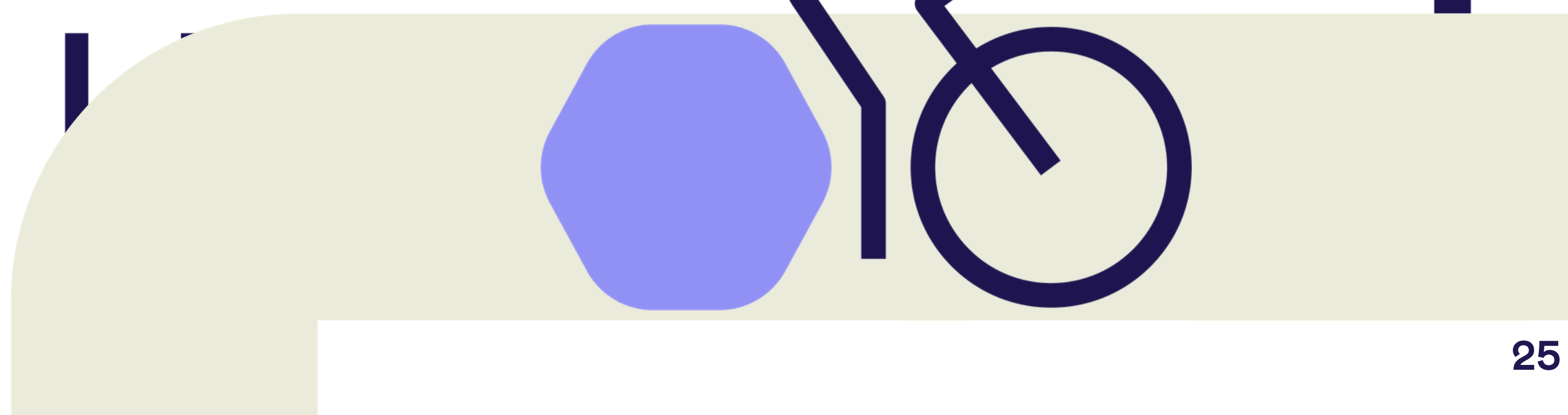
0 5 10 15 20

Proportion de personnes répondantes (%)

Mode de transports privilégiés pour se sentir en sécurité

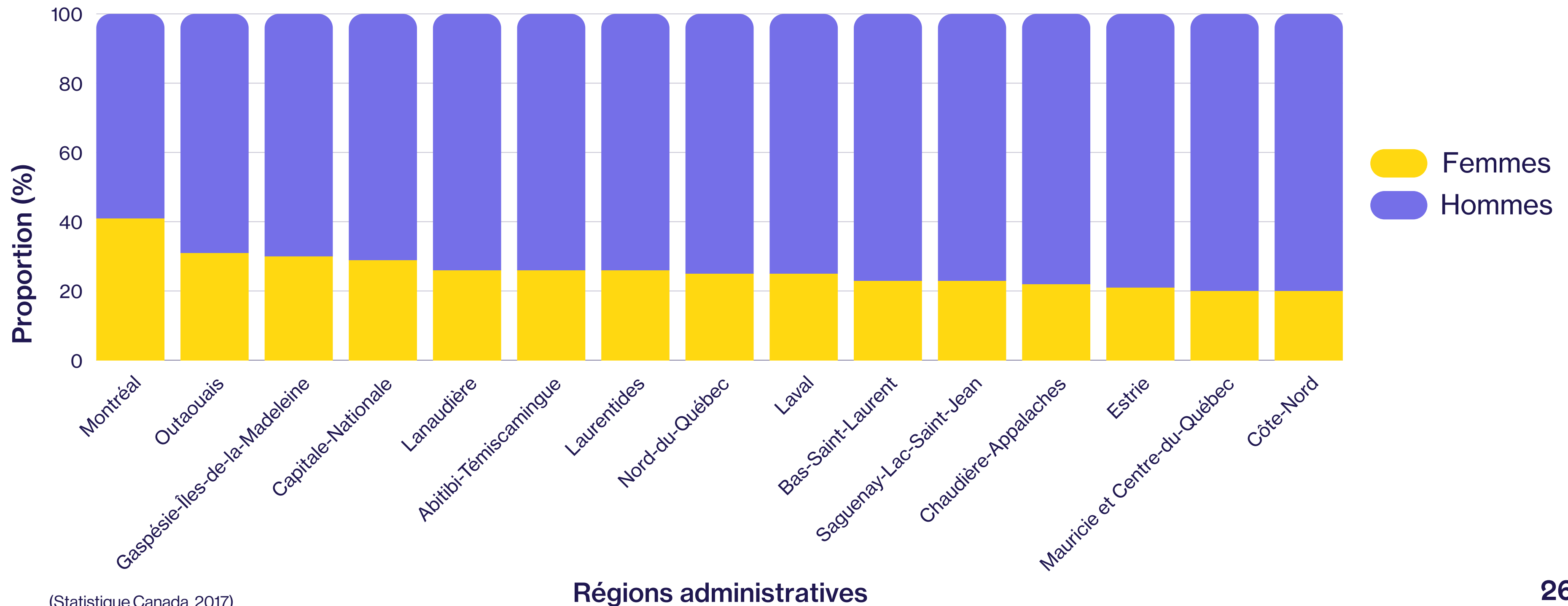


État des lieux des obstacles à la pratique du vélo dans une perspective intersectionnelle



Des inégalités face à la pratique du vélo

Genre des personnes de plus de 15 ans utilisant le vélo comme mode de transport principal pour le navettage, en 2016, selon la région



Des inégalités face à la pratique du vélo

- **Les femmes, en particulier celles à la croisée des oppressions, rencontrent plus de difficultés face à la pratique du vélo**
 - En matière d'infrastructures cyclables, « tout est mesuré pour un utilisateur mâle en santé » (Carolyn Whitzman)
 - La **conciliation famille-travail-études**
 - Le **transport de charges et d'enfants**
 - **Le sentiment d'insécurité** : une conscience des risques accrue
 - **Le harcèlement de rue** : des violences mêlant l'anti-cyclisme et la misogynie



(Whitzman, 2011)

(Métivier Hudon, 2023)

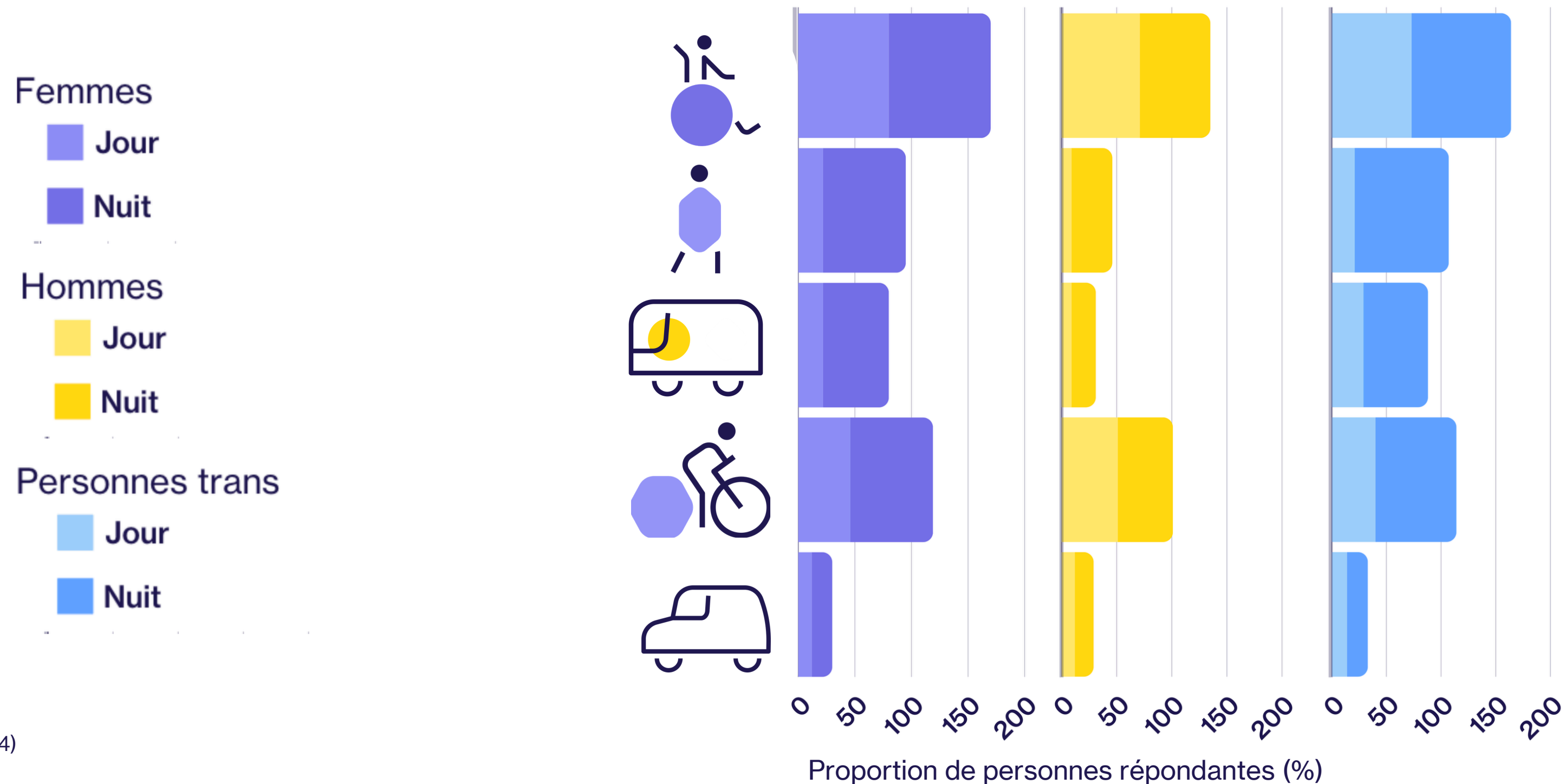
Le vélo pour augmenter son sentiment de sécurité

- Rapide
- Agile
- Disponible à toute heure du jour et de la nuit
- Abordable



Paradoxe: le vélo comme mode de transport insécurisant

Proportion de la population ayant déclaré ne pas se sentir en sécurité de se déplacer seul-e dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches selon le mode de transport et le moment de la journée



Le harcèlement de rue à caractère anti-cycliste

- Insultes
- Menaces
- Menaces physiques avec un véhicule
- Frôlement intentionnel
- Klaxon injusifié

« Je veux dire, ça m'arrive au moins une fois par semaine. J'utilise beaucoup mon vélo, mais au moins une fois par semaine, je reçois un commentaire désobligeant, une critique, un "qu'est-ce que tu fais là?" , un "esti de folle!" ou des affaires de même. **Minimum, une fois par semaine.** »

-Madeleine, femme, 25-34 ans



Le harcèlement de rue à caractère anti-cycliste

La perspective du genre

Les femmes sont:

- 2 fois plus susceptibles de subir des comportements dangereux ou du harcèlement de la part d'automobilistes (Aldred & Goodman, 2018)
- 3,8 fois plus à risque d'être dépassées de trop près (Lindsey, 2019)



L'ADS+

Définition et concepts



L'ADS+, en bref

Analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+)

- Une approche, un processus d'analyse et un réflexe à développer qui vise à tenir compte **des réalités et des besoins particuliers de toutes les personnes** lors de la mise en place de projets
- Un outil d'aide à la décision
- Un **cadre d'analyse**, une méthodologie concrète
- Une **paire de lunettes**, qui permet de percevoir les enjeux d'inégalité!



L'ADS+, en bref

- **L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle, ce n'est pas...**
 - Une recette magique



L'ADS+, en bref

- **L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle permet :**
 - de prévoir les effets des projets sur les différents groupes sociaux
 - de développer des mesures diversifiées qui répondront aux besoins de toutes et tous
 - de lutter contre les discriminations et les inégalités socio-historiques
 - d'atteindre l'égalité de fait!



L'ADS+, en bref

- **L'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle permet :**
 - de prévoir les effets des projets sur les différents groupes sociaux
 - de développer des mesures diversifiées qui répondront aux besoins de toutes et tous
 - de lutter contre les discriminations et les inégalités socio-historiques
 - d'atteindre l'égalité de fait!



L'ADS+, en bref

- **Égalité ou équité?**



(Formation Relai-Femmes, 2022)

L'ADS+, en bref

« Si les personnes **les plus opprimées sont libres**, il y a de bonnes chances que l'ensemble du pays devienne libre. C'est une manière d'atteindre un autre genre d'universalité. **On présuppose que l'universalité est liée à la majorité. Peut-être que c'est l'inverse** »



Angela Davis, professeure et philosophe

L'ADS+, en bref

- **L'intersectionnalité, un + nécessaire**
 - Un courant du féminisme
 - Terme proposé par l'universitaire afroféministe Kimberlé Crenshaw en 1989
 - Né de l'activisme afroféministe
 - Concept qui adresse spécifiquement **l'intersection entre le sexisme et le racisme** subi par les femmes afro-américaines

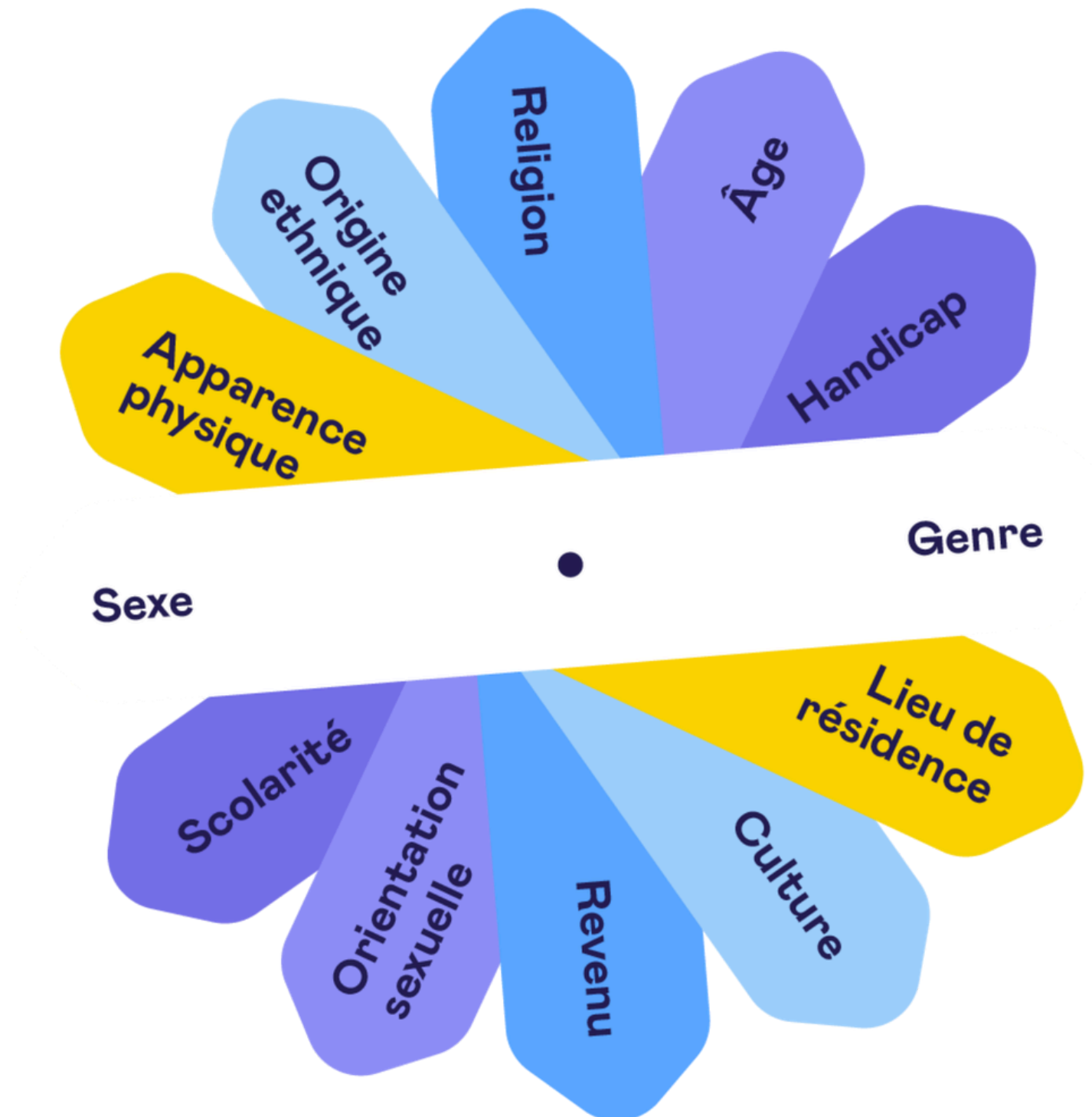


**Kimberlé Crenshaw, juriste
et professeure**

L'ADS+, en bref

- **L'objectif de l'intersectionnalité**

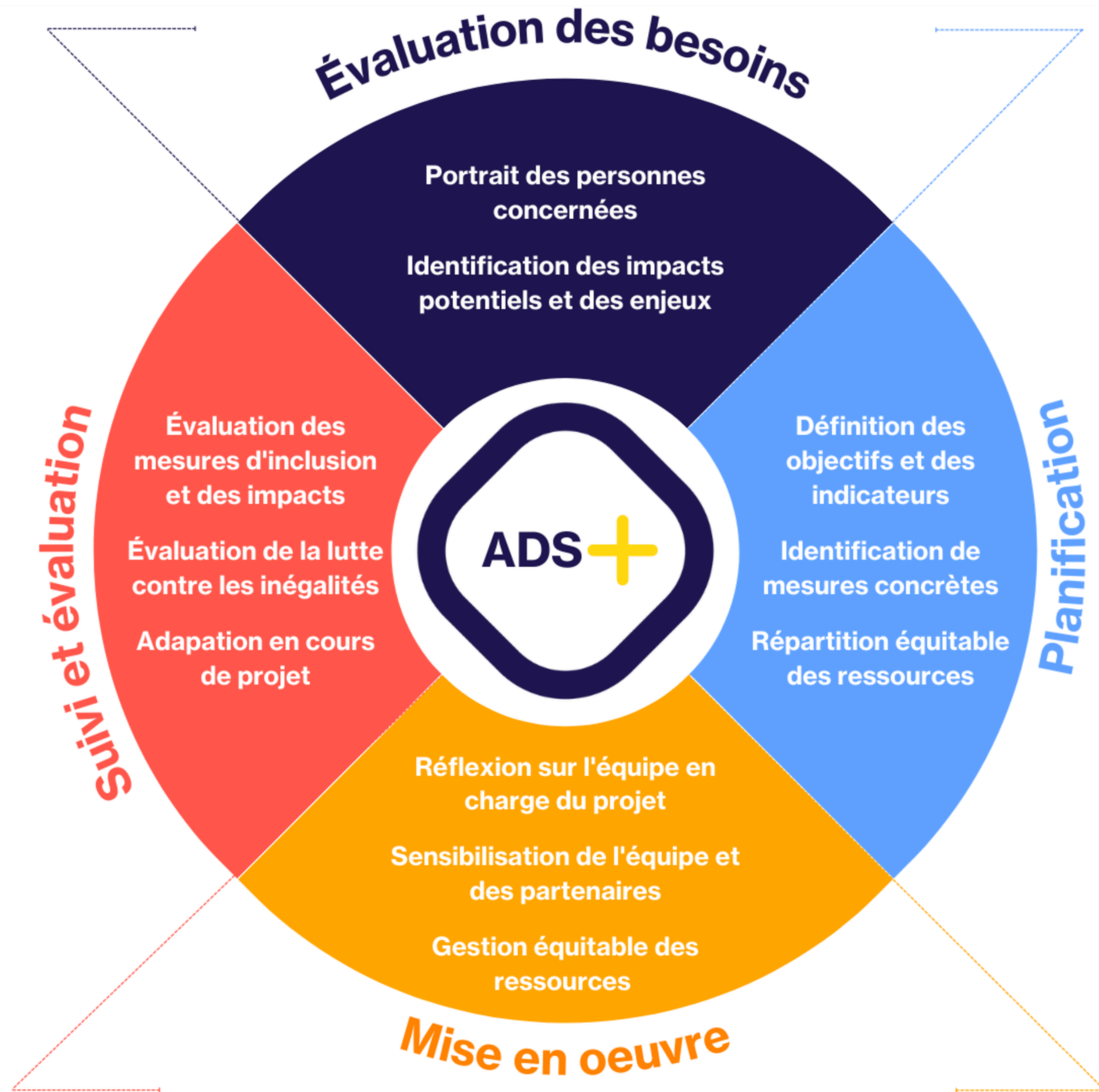
- Rendre compte de la complexité du monde
- **Critique de l'homogénéisation**, mise en avant de l'hétérogénéité des expériences
- Reconnaissance des expériences des personnes se situant **à la croisée des oppressions**
- Prend en compte **l'architecture complexe de l'inégalité**



L'ADS+, en bref

- **Pourquoi l'appliquer?**

- Penser que nos infrastructures sont planifiées pour tout le monde relève d'un mythe
- La pratique du vélo est traversée par des réalités et des expériences multiples et complexes
- Les inégalités sont nombreuses dans nos territoires et face à la pratique du vélo
- L'aménagement du territoire et le transport sont des domaines clés pour lutter contre les discriminations

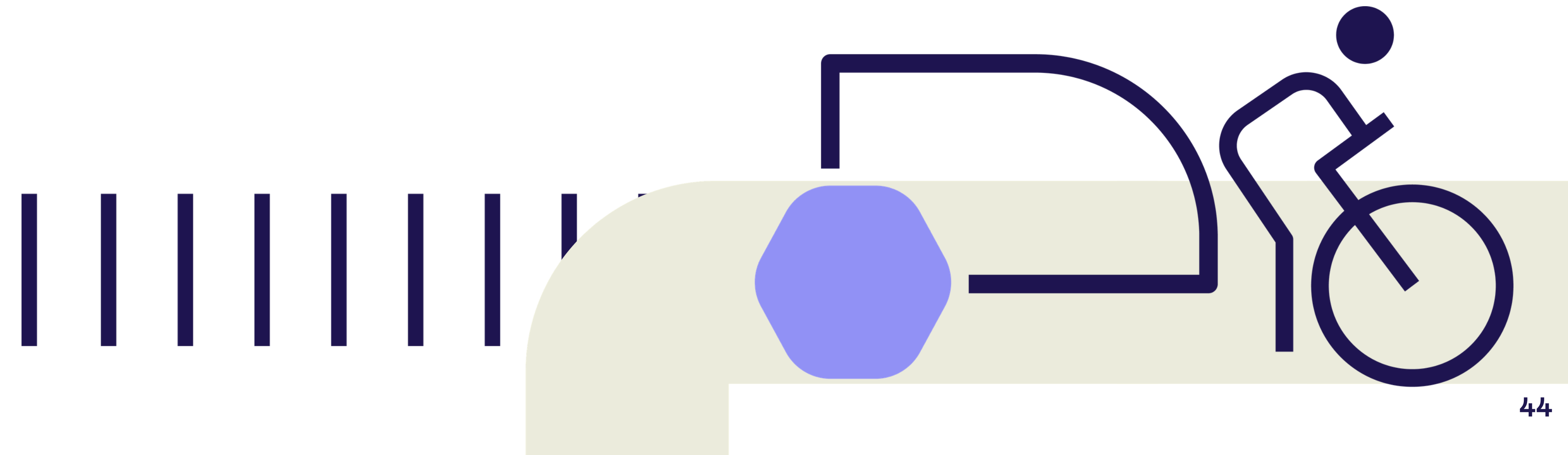


Vous souhaitez en apprendre d'avantage?

- Suivez nos formations en ADS+!
- Formation sur-mesure
- 4 modules
- Formation reconnue par l'Ordre des urbanistes
- **Gratuité jusqu'en mars 2027**
- **Pour vous inscrire :**
<https://transportsviables.org/pages/services/formation-ads#section-formation-en-ads>



Bonnes pratiques et projets inspirants



Nos recommandations sécurisants

1

Accroître

2

Accroître

3

Faciliter



Les aménagements les plus sécurisants



1. Fréquentation élevée
2. Éclairage suffisant
3. Sentiment de communauté
4. Commerces ouverts et yeux sur la rue
5. Aménagements piétons de qualité
6. Arts, décorations ou aménagements paysagers de qualité
7. Voies de circulation larges
8. Présence d'arrêts de transports en commun
9. Vue dégagée
10. Lisibilité du territoire
11. Caméras ou boutons d'urgence

Les aménagements les plus insécurisants



1. Éclairage insuffisant
2. Fréquentation faible ou absente
3. Présence de cachettes
4. Absence d'échappatoires
5. Mauvais état et saleté des infrastructures
6. Sentiment de communauté absent

Un projet inspirant - Le tunnel LEV à Umeå (Suède)

- **Un service dédié à l'intégration de la perspective du genre**
- **La construction d'un tunnel avec la lunette du genre**
 - **Toponymie** : mise à l'honneur de Sara Lidman, une autrice locale
 - **Co-veillance** : art urbain, ambiance sonore
 - **Co-visibilité** : lumière, entrées larges et arrondies, absence de recoins, de cachettes, puits de lumière, achalandage élevé (yeux sur la rue)
 - **Présence d'échappatoires** : sortie supplémentaire au milieu du tunnel



Un projet inspirant - Un stationnement souterrain à Québec

Espace dédié pour les cyclistes et vélos

- Stationnement spacieux
- Voies dédiées

Lisibilité du territoire

- Signalisation claire

Covisibilité

- Éclairage de qualité

Coveillance

- Des infrastructure propre et de bonne qualité
- Une architecture originale



Un projet inspirant - Les corridors Vivacité à Québec

Espace dédié pour les cyclistes

- Grandes voies unidirectionnelles
- Séparés physiquement de la rue par des bollards
- Feu de signalisation dédiés
- Déneigées

Lisibilité du territoire

- Signalisation claire

Connexion aux points de services

- Présentes sur les axes à haute concentration de commerces et institutions

Coveillance

- Présentes sur les axes très fréquentés

(Photos: Ville de Québec, 2024 et Radio Canada/Hans Cambel, 2024)



Rejoignez-nous!

La **Communauté mobilités plurielles**, un réseau à l'échelle du Québec pour multiplier notre pouvoir d'action, partager nos connaissances, mutualiser nos bonnes pratiques et **participer à la réduction des inégalités en matière de mobilité.**

En rejoignant la Communauté mobilités plurielles, vous aurez accès à :

- **une boîte à outils ;**
- **une infolettre ;**
- **une plateforme web ;**
- **du contenu exclusif sur la mobilité inclusive;**
- **plusieurs rendez-vous annuels.**



Communauté mobilités **plurielles**

Rejoignez dès maintenant le tout premier réseau panquébécois sur la **mobilité inclusive** : *une communauté par et pour les personnes qui s'intéressent aux enjeux de mobilité inclusive, solidaire et féministe!*



 **Mobilités
plurielles**



Merci de votre

attention!



Références

- Accès transports viables. (2024). Le harcèlement de rue et le sentiment d'insécurité dans les régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches. https://transportsviables.org/medias/documents/VF-Rapport-Rues-sans-peur_2024-11-26-141752_wzqt.pdf
- Aldred, R., & Goodman, A. (2018). Predictors of the frequency and subjective experience of cycling near misses : Findings from the first two years of the UK Near Miss Project. *Accident Analysis and Prevention*, 110, 161170. Elsevier.
- Grisé, E., Boisjoly, G., Babbar, P., Peace, J., & Cooper, D. (2022). Understanding and Responding to the Transit Needs of Women in Canada. *Leading mobility*; University of Alberta; Polytechnique Montréal.
- Jarouche, F., & St-Pierre, B. (2018). Analyse de la mobilité urbaine différenciée selon les sexes. *Transports, mobilité durable et Électrification des transports*.
- Ouellette, J. (2024). Le transport collectif, pilier de la transition écologique. FICHE 4—La question du genre. IRIS, Série - Le transport collectif.
- Ministère des Transports. (2019). Guide d'analyse du genre adapté au domaine des transports. Direction des communications du Ministère des transports.
- van Rijswijk, L., Rooks, G., & Haans, A. (2016). Safety in the eye of the beholder: Individual susceptibility to safety-related characteristics of nocturnal urban scenes. *Journal of Environmental Psychology*, 45, 103-115. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2015.11.006>

Références

- Baumann, P. (2019). Genre et espaces publics. Des villes pour toutes et tous. Pour la solidarité.
- Conseil des Montréalaises. (2007). Vaincre les obstacles à la mobilité des femmes. Ville de Montréal.
- Courcy, I., Lavoie Mongrain, C., & Blais, M. (2022). Rapport de recherche sur le harcèlement de rue à Montréal. Un portrait statistique de la pluralité des expériences, des manifestations et des contextes. Montréal: Service aux collectivités de l'Université du Québec à Montréal/Centre d'éducation et d'action des femmes de Montréal. Recherche soutenue par la Ville de Montréal et le Secrétariat à la condition féminine.
- Criado Perez, C. (2019). Invisible Women: Exposing Data Bias in a World Designed for Men. Penguin.
- Gourdon, J. (2018). Vienne, capitale du «féminisme urbain»? Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2018/05/04/vienne-capitale-du-feminisme-urbain_5294204_4811534.html
- Hivert, A.-F. (2016). En Suède, des élus dénoncent un déneigement sexiste. Le Monde. https://www.lemonde.fr/m-perso/article/2016/12/02/en-suede-des-elus-denoncent-un-deneigement-sexiste_5042568_4497916.html
- Jarouche, F., & St-Pierre, B. (2018). Analyse de la mobilité urbaine différenciée selon les sexes. Transports, mobilité durable et Électrification des transports.
- Léger Marketing. (2014). Étude des clientèles actuelles et potentielles du RTC. Cité dans «Entreprise» sur le site du RTC Québec.
- Lindsey, G. (2019) « Bicycles, Gender, and Risk: Driver Behaviors When Passing Cyclists », the Gender Policy Report. University of Minnesota.
- Marchal, M. (2019). Les femmes moins considérées que les hommes dans la toponymie des villes. Radio-Canada; Radio-Canada.ca. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1213529/villes-toponymie-noms-femmes-hommes-egalite>

Références

- Massé, H., Laberge, M., & Massé, G. (2002). L'analyse différenciée selon les sexes au gouvernement du Québec: Vers une mobilisation interne et des alliances stratégiques pour l'égalité. *Lien social et Politiques*, 47, 43-54. <https://doi.org/10.7202/000341ar>
- Métivier Hudon, A. (2023). La pratique du cyclisme utilitaire au Québec: Comment aménager pour plus d'inclusivité. *Routes et transports*, 52(2), 61-64.
- Ministère des Transports. (2019). Guide d'analyse du genre adapté au domaine des transports. Direction des communications du Ministère des transports.
- Office des personnes handicapées du Québec. (2018). Estimations de population avec incapacité en 2012: Région administrative de la Capitale-Nationale (p. 82). Direction de l'évaluation et du soutien à la mise en œuvre de la loi, L'Office.
- Ouellette, J. (2024). Le transport collectif, pilier de la transition écologique. FICHE 4—La question du genre. IRIS.
- Raibaud, Y. (2015). *La ville faite par et pour les hommes* (Belin).
- Statistique Canada. (2022). Principal mode de transport pour la navette selon la durée du navettage, l'heure de départ pour le travail, l'âge et le genre. [jeu de données].
- Sweden, S. C. (2020, juin 2). Umeå builds for everyone and attracts gender equality tourism. Smart City Sweden. <https://smartcitysweden.com/umea-builds-for-everyone-and-attracts-gender-equality-tourism/>
- Ville de Montréal. (2003). Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire. Programme Femmes et ville.
- Whitzman, C. (2011). Half-Full or Half-Empty? Planning for Women's Safety in Victoria, Australia. *Planning Theory & Practice*, 12(3), 367-385. WorldCat.org. <https://doi.org/10.1080/14649357.2011.617496>