

BOÎTE À OUTILS GENRE

Transport et mobilité

Auteures :	Marion Tillous, maître de conférences, Université Paris 8, Laboratoire Ladyss (contact e.mail : marion.tillous@univ-paris8.fr) Sarah Lahmani-Saada, division Appui environnemental et social (contact e.mail : lahmanis@afd.fr)
Coordination globale :	Marlène Buchy, Anna Crole-Rees, Laetitia Antonowicz
Supervision AFD :	Sarah Lahmani-Saada (division Appui environnemental et social) et Priscille de Coninck (division Transport et Energie)
Contact AFD :	_Genre@afd.fr

Une version PDF électronique interactive de ce document est également disponible
à l'adresse : www.afd.fr/genre
et sur simple demande à : _Genre@afd.fr

Retrouvez toutes les boîtes à outils genre de l'AFD sur le site :
www.afd.fr/genre

PRÉAMBULE

2

SECTION 1 : ENJEUX ET APPROCHES GENRE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

4

- Axe 1 :** Pourquoi un regard porté sur les enjeux de genre est-il important pour le secteur des transports et de la mobilité ?
- Axe 2 :** La sécurité dans les transports : un enjeu central pour assurer l'accès des filles et des femmes à la mobilité

SECTION 2 : POINTS D'ENTRÉE POUR L'INTÉGRATION DU GENRE DANS LES SOUS-SECTEURS DU TRANSPORT

20

Synthèse des principaux enjeux et bonnes pratiques sur le genre dans les transports

- Enjeu 1 :** Transports urbains et genre
- Enjeu 2 :** Routes rurales et genre
- Enjeu 3 :** Routes nationales et genre
- Enjeu 4 :** Rail et genre
- Enjeu 5 :** Ponts et genre
- Enjeu 6 :** Transport fluvial et maritime – Transport aérien et genre
- Enjeu 7 :** Gender mainstreaming et participation des femmes au secteur transport
- Enjeu 8 :** Genre et diligences environnementales et sociales

SECTION 3 INTÉGRER LA DIMENSION GENRE LORS DE L'IDENTIFICATION ET L'INSTRUCTION DU PROJET

42

- Fiche 1 :** Intégration du genre dans le cycle du projet
- Fiche 2 :** Clés pour une analyse genre
- Fiche 3 :** Notations marqueur CAD / Avis développement durable et exigences minimales
- Fiche 4 :** Questions clés lors de l'identification
- Fiche 5 :** Questions clés lors de la phase d'instruction du projet
- Fiche 6 :** Lien entre l'analyse genre et les objectifs du projet
- Fiche 7 :** Intégrer le genre dans les études de diagnostic, de faisabilité et les études complémentaires
- Fiche 8 :** Intégrer le genre dans le budget et la gouvernance du projet
- Fiche 9 :** Engager un dialogue avec la contrepartie et les autres partenaires sur le genre
- Fiche 10 :** Éléments de TdR pour une analyse de la « capacité genre de la contrepartie » dans l'étude de faisabilité
- Fiche 11 :** Indicateurs de projet AFD

SECTION 4 : INTÉGRER LE GENRE DANS LES PHASES D'EXÉCUTION ET D'ÉVALUATION EX POST DU PROJET

69

- Fiche 12 :** Questions clés lors de la phase de supervision
- Fiche 13 :** Questions et points clés de l'évaluation *ex post*

SECTION 5 : RESSOURCES POUR L'INTÉGRATION DU GENRE DANS LES FINANCEMENTS RELATIFS AUX TRANSPORTS

78

- Fiche 14 :** Pratiques des bailleurs : bases de données et références
- Fiche 15 :** Ressources bibliographiques
- Fiche 16 :** Glossaire

ANNEXES

84

- Annexe 1 :** Modalités d'utilisation du marqueur CAD/OCDE sur l'égalité hommes-femmes
- Annexe 2 :** Notation de la Dimension Égalité hommes-femmes de l'Avis développement durable de l'AFD

1

2

3

4

5

PRÉAMBULE

Contexte

Depuis mars 2014, l'Agence Française de Développement (AFD) s'est dotée d'un nouveau cadre d'intervention transversal (CIT) sur le genre et la réduction des inégalités hommes-femmes dans ses activités. L'objectif de ce CIT est d'améliorer les pratiques d'intégration du genre dans les opérations de l'AFD. Pour atteindre cet objectif, les 6 axes suivants seront mis en œuvre :

- ▶ développer et mettre en œuvre des **feuilles de route** genre spécifiques aux secteurs et géographies d'intervention de l'AFD ;
- ▶ systématiser l'intégration du genre tout au long du **cycle de projet** ;
- ▶ **évaluer** et capitaliser les expériences acquises ;
- ▶ renforcer les **capacités** internes sur les questions de genre ;
- ▶ **sensibiliser** les partenaires de l'AFD sur le genre ;
- ▶ participer aux **débats** et à la **réflexion** sur le genre et le développement.

Parmi les enjeux soulevés dans le cadre du CIT, les transports occupent une place charnière dans la mesure où ils participent de l'accès des filles et femmes notamment à l'éducation, à la santé et au marché de l'emploi formel.

Dans ce cadre, des outils génériques et sectoriels ont été élaborés, dont le présent document. Ce guide méthodologique pour l'intégration du genre dans les projets transports et mobilité, a été développé de manière itérative et de manière collective. La boîte à outils Genre, transport et mobilité (T&M) a été développée par Marion Tillous (université Paris VIII), sous la direction de Sarah Lahmani-Saada de la division d'Appui environnemental et social (AES) et avec l'appui de Priscille de Coninck, division Transport et énergie et de Gaëlle Henry, division Collectivités locales et développement urbain. Elle a bénéficié du travail de conception générale et de relecture des autres membres de l'équipe en charge du développement des outils genre dans les autres secteurs : Laëtita Antonowicz, Marlène Buchy, Anna Crole-Rees, Judith Hermann, Clément Repussard et Mina Saïdi-Sharouz.

Les outils sectoriels s'appuient sur l'expérience acquise par l'AFD dans le domaine du genre et sur les bonnes pratiques des autres bailleurs. Ils ont fait l'objet d'échanges avec les chefs de projet lors de journées de formation sectorielles.

Objectifs de la boîte à outils sectorielle Genre, transport et mobilité (T&M)

Les objectifs de ce document sont les suivants :

- ▶ orienter le travail des chefs de projet, personnels d'agence pays, responsables géographiques et consultants dans la traduction de la politique de l'AFD sur le genre dans les financements dédiés au transport et à la mobilité (T&M) ;
- ▶ fournir des outils pratiques, fondés sur des questionnements concrets des chefs de projet et proposer une démarche commune d'intégration du genre dans le cycle du projet en fonction des enjeux particuliers du secteur et des sous-secteurs ;
- ▶ guider les personnels de l'AFD à toutes les étapes du cycle du projet dans l'identification des enjeux de genre, l'élaboration de composantes ou sous-composantes genre et le développement d'activités visant la réduction des inégalités hommes-femmes dans les projets transport et mobilité ;
- ▶ proposer des stratégies précises reflétant les bonnes pratiques recensées à ce jour dans le secteur T&M.

L'ensemble des fiches et actions proposées ne sont pas pertinentes pour toutes les situations et devront être adaptées au contexte, au type de projet et à ses objectifs principaux, à l'état d'avancement de la contrepartie sur la question du genre.

La boîte à outils fournit un cadre général. Son approche peut être complétée par la lecture des autres outils sectoriels AFD développés pour favoriser l'intégration du genre : **développement urbain** ; énergie ; eau et assainissement ; entrepreneuriat et inclusion financière ; éducation, formation professionnelle ; emploi ; santé et protection sociale ; agriculture, développement rural et biodiversité. Des **profils genre pays** ont également été élaborés par la division AES et peuvent être consultés pour contextualiser les enjeux de genre en fonction des pays d'intervention. Une **boîte à outils concernant l'intégration du genre dans les diligences environnementales et sociales** a également été réalisée.

Mode d'emploi

Chacune des sections de ce manuel et chacune des fiches qui les composent peuvent être consultées et utilisées indépendamment. Cependant, du fait de la transversalité de certains enjeux, certaines fiches font référence à d'autres. Ces références sont signalées par des **liens en gras et bleu**. Si ce document est consulté sous forme électronique, il est possible de cliquer sur ces **liens hypertextes** pour ouvrir la fiche ou la section à laquelle renvoie le lien.

Ce manuel comprend 5 sections :

- ▶ La **section 1** présente les grands enjeux de genre et d'égalité des sexes dans le secteur des transports et de la mobilité.
- ▶ La **section 2** présente les principaux points d'entrée pour l'intégration du genre dans les sous-secteurs du transport (transports urbains, ruraux, routes nationales, rail, ponts, transport fluvial et maritime). Elle introduit également les enjeux de genre dans les diligences environnementales et sociales.
- ▶ Les **sections 3 et 4** sont les sections opérationnelles critiques pour les chargés de projet, puisqu'elles incluent des fiches synthétiques sur l'intégration du genre dans le cycle de projet et des fiches-outils dont l'objectif est de guider les chargés de projet en expliquant quelles activités sont nécessaires à quel moment du cycle pour bien s'assurer d'une prise en compte du genre.
- ▶ La **section 5** introduit les pratiques de l'intégration de la dimension genre du transport et de la mobilité par la communauté des bailleurs et fournit une revue des pratiques d'intégration de la dimension genre dans le secteur des transports et de la mobilité (éléments bibliographiques et sources de données).

SECTION 1

ENJEUX ET APPROCHES GENRE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

Parler d'enjeu de genre*¹, c'est à la fois, comme le rappelle le CIT genre et réduction des inégalités femmes-hommes de l'AFD (2014-2017), **réduire les inégalités matérielles** entre femmes et hommes, et permettre l'autonomisation des femmes au regard de **rôles pré-assignés**.

Dans le domaine des transports et de la mobilité, les inégalités matérielles se conjuguent aux différences de rôles pour conduire à : (1) un moindre accès des femmes aux **ressources** territoriales ; (2) une plus grande vulnérabilité aux **risques** physiques (ex. : accidents de la route) ou personnels (ex. : harcèlement sexuel) ; (3) une moindre **participation** des femmes aux décisions les concernant directement ou indirectement.

Cette première section expose les enjeux principaux liés au genre dans le secteur des transports et de la mobilité, de façon transversale aux modes/types de projets.

Elle est structurée autour de 2 axes :

Axe 1 : Pourquoi un regard porté sur les enjeux de genre est-il important pour le secteur des transports et de la mobilité ? – p. 5

Axe 2 : La sécurité dans les transports : un enjeu central pour assurer l'accès des filles et femmes à la mobilité – p. 11

* Voir des éléments complémentaires de définition en **Fiche 16 : Glossaire**.

¹ Les termes surmontés d'un astérisque sont réunis dans le glossaire situé à la fin de ce rapport, où une définition synthétique en est proposée.

POURQUOI UN REGARD PORTÉ SUR LES ENJEUX DE GENRE EST-IL IMPORTANT POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ ?

Les projets conçus pour améliorer les infrastructures et services de transport ne peuvent pas être considérés comme bénéficiant automatiquement aux femmes. Les améliorations apportées aux systèmes de transport peuvent affecter différemment les hommes et les femmes, pas toujours positivement, et avec un différentiel de problématique rural-urbain. Ces inégalités peuvent être synthétisées à grands traits par les propositions suivantes :

- ▶ les déplacements des femmes se déploient à une échelle plus locale que ceux des hommes, leurs schémas de mobilité s'en trouvant différenciés ;
- ▶ plus de femmes que d'hommes n'ont accès à aucun moyen de transport et marchent pour se déplacer ;
- ▶ plus de femmes que d'hommes sont captives² des transports collectifs ;
- ▶ les femmes sont néanmoins moins susceptibles que les hommes d'avoir accès aux moyens intermédiaires de transport, tels que les bus, métros ou vélos ;
- ▶ les femmes sont par ailleurs moins susceptibles que les hommes d'avoir accès aux véhicules à moteur ;
- ▶ les femmes sont plus vulnérables que les hommes aux problématiques d'insécurité et de harcèlement dans les transports et l'espace public.

La prise en compte des enjeux de genre dans les financements d'infrastructures de transport bénéficie aujourd'hui d'une reconnaissance scientifique et institutionnelle, comme en témoigne l'existence de la Conférence *Women's Issues in Transportation* qui se déroule tous les quatre ans en parallèle du congrès *Transportation Research Board*. Elle est également reconnue comme l'un des axes majeurs des politiques d'intégration du genre des institutions du développement, telles que la Banque mondiale ou la Banque asiatique de développement. Dans le domaine des transports, comme dans celui de la planification urbaine, « *women had been invisible to transportation planners and (...) this invisibility produced an obliviousness to gendered differences in travel patterns* » (Fainstein & Servon 2005). C'est le fait de ne pas vouloir voir les différences entre hommes et femmes qui accentue et pérennise leurs inégalités au regard de la mobilité.



Quand la participation des femmes améliore le design technique

La construction d'un corridor routier, par exemple, peut favoriser les hommes au détriment des femmes, car tandis que les hommes pourront plus facilement accéder aux activités et aux emplois des villes aux alentours, les femmes verront les voies d'échelle locale auxquelles elles sont cantonnées se dégrader par manque d'investissement, ou être coupées par le corridor routier, leur imposant des détours importants ou la prise de risque pour le traverser. Pourtant, ce nouveau corridor pourrait permettre aux femmes d'améliorer leur accès aux équipements scolaires ou hospitaliers, et même faciliter leur accès à l'emploi, si les différences de rôles assignés aux hommes et aux femmes sont prises en compte en amont du projet.

² Les « captifs » sont les personnes n'ayant pas accès à un véhicule personnel motorisé, parce qu'elles n'ont pas le permis, qu'elles ne possèdent pas de véhicule personnel ou n'ont pas les moyens de l'utiliser (essence, assurance). Ces personnes sont « captives » des transports collectifs, elles en sont dépendantes pour leurs déplacements de longue distance.

Moindre motorisation des femmes : inégalités des sexes et différence de genre

L'accès des femmes aux véhicules à moteur est à la fois la pierre angulaire des disparités de sexe³ et un cas exemplaire d'articulation entre inégalités matérielles et différences de rôles. Les femmes sont, dans le monde entier, éloignées des véhicules à moteur, même si l'écart tend à se réduire dans certains pays industrialisés. Dans les ménages mono-motorisés, l'usage de la voiture est généralement réservé aux hommes. Certains auteurs parlent de « confiscation » de l'automobile par les chefs de ménage (Olvera & Plat 1997). Dans les ménages bimotorisés, les voitures les plus puissantes sont réservées aux hommes. Les ménages monoparentaux sont plus souvent motorisés lorsque le chef de ménage est un homme et non une femme. Ainsi, une recherche menée à Bamako (Mali) au milieu des années 1990 a montré que seuls 2 % des femmes avaient accès aux voitures, et 3 % aux motos, contre 7 % et 20 % des hommes respectivement (Peters 2010). Les enquêtes plus récentes confirment cet écart. Une enquête menée au Nigeria a montré que le choix d'acquérir une automobile était pris par le mari uniquement dans 59 % des ménages (Odufuwa 2007). Une autre enquête, menée à Ashgabat (Turkménistan), a conclu que 79 % des usagers de la voiture étaient des hommes (Rodgers 2006). La plus grande disparité entre les sexes est observée dans les espaces ruraux où trois fois plus d'hommes que de femmes utilisent ce moyen de transport (Venter *et al.*, 2007).

Pourcentage d'individus de plus de 12 ans, propriétaires d'un véhicule individuel en état de marche, utilisé au moins une fois par semaine pour les déplacements urbains.

	TOTAL	Hommes	Femmes
Bicyclette	37,6	43,4	31,6
Moto	18,2	25,1	11
Voiture	1,9	2,7	1
TOTAL	57,7	71,2	43,6

Source : enquête OUAGA 2009, UMR 201, IRD.

* Voir des éléments complémentaires de définition en [Fiche 16 : Glossaire](#).

³ En France, le terme de « sexe » est préféré au terme « genre » lorsqu'il s'agit de décrire une situation socioéconomique, sans faire référence à la façon dont le social construit les propriétés des catégories binaires « masculin » et « féminin » (Clair 2012). Dans le domaine anglophone, le terme « *gender* » est employé dans les deux cas : un usage qui tend à se répandre en français également.

Les inégalités matérielles entre les sexes expliquent en partie cette différence : les véhicules motorisés, et en particulier la voiture, coûtent cher à l'achat comme à l'utilisation, et sont donc réservés aux personnes ayant des ressources financières suffisantes. De ce point de vue-là, d'ailleurs, la stratification sociale est un élément discriminant au même titre que le sexe. Dans la mesure où les femmes ont généralement des revenus inférieurs à ceux des hommes, un moindre accès à l'emploi formel et salarié et un moindre contrôle sur les budgets familiaux, elles disposent également d'un accès plus restreint aux véhicules à moteur comme aux autres formes de transport. Les femmes des classes sociales supérieures jouissent néanmoins d'un accès bien plus aisé à la voiture que les plus pauvres. De même, le taux de motorisation des femmes est bien plus élevé dans les pays industrialisés ou dans les pays connaissant un développement rapide comme la Chine, l'Inde ou le Brésil, que dans les pays en développement.

Toutefois, et c'est ce qui fait la spécificité des discriminations entre les sexes, les inégalités matérielles se doublent de différences symboliques qui associent la propriété, comme l'usage du véhicule à moteur, aux hommes. Certains pays interdisent juridiquement aux femmes de conduire une voiture. Dans beaucoup d'autres pays, si l'interdiction n'est pas inscrite dans la loi, il est mal vu pour une femme, en particulier si elle n'est pas encore mariée, d'utiliser seule une voiture.

Selon Wachs (1996), les comportements liés aux transports sont l'un des domaines de la vie où les différences de genre s'expriment le plus clairement. De fait, l'accès restreint des femmes au véhicule à moteur se conjugue à une plus faible légitimité à parcourir l'espace public, et à des programmes d'activités plus contraints et plus centrés sur les tâches domestiques que les hommes. Cela a pour effet de restreindre les femmes à une échelle de déplacement plus locale.



Il faut donc systématiquement se demander :

▶ si les différents modes de transport sont également accessibles (*a priori* comme en pratique) aux deux sexes ;

▶ si les inégalités observées sont causées par des inégalités matérielles... ou par des différences de rôles assignés à chacun des sexes ;

▶ et quelles sont les conséquences des inégalités modales pour les femmes.

Enjeux de transport urbain

En zone urbaine, la mobilité des femmes a des conséquences directes sur le développement économique, une moindre participation des femmes à la population active grevant les possibilités de croissance. La Corée du Sud, dont la participation des femmes à la population active était de 41,2 % en 2009, a bien compris cet enjeu en mettant en place le programme « Women Friendly Seoul » visant spécifiquement à faciliter la pratique de la ville aux chômeuses, de façon à assurer leur accès à l'emploi. Ce programme s'est traduit, en termes de transport, par un renforcement de la sécurité des femmes dans les parcs de stationnement, une amélioration de l'ambiance et du confort de ces lieux, la mise en place de services de taxis « *women friendly* » et la réorganisation progressive des espaces intérieurs des bus.

La mobilité des femmes dans l'espace urbain a comme principale spécificité de se structurer non pas autour de déplacements binaires domicile-travail, mais autour de **boucles de déplacement** incluant toutes les activités relatives aux tâches domestiques qui leur sont traditionnellement assignées : courses, accompagnement des enfants ou des personnes âgées, démarches administratives, etc. On parlera de **tâches reproductives**, par opposition aux **tâches productives** qui correspondent à la sphère du travail rémunéré. Les tâches reproductives, si elles constituent une charge de travail non négligeable (on parle à ce propos de « double journée des femmes »), ne donnent pas lieu à rémunération.

Les multiples segments des boucles de déplacement ne coïncident pas avec les schémas d'organisation classiques des transports urbains, de forme radiale.

Cela se traduit par un recours accru à la voiture particulière pour les personnes aux plus hauts statuts économiques ; pour les autres, la pénibilité engendrée par cette inadéquation peut conduire à renoncer à l'activité salariée, y compris pour les femmes. En mettant les trajets domicile-travail au centre de la planification des transports et en considérant comme secondaires du point de vue de leur rentabilité économique les motifs « achats » et « loisirs » (motif dans lequel sont bien souvent intégrés les motifs d'accompagnement d'enfants ou de visite à des personnes âgées dépendantes), les politiques urbaines compromettent involontairement l'accès des femmes au marché du travail.

Les tables de prix ne sont pas non plus en adéquation avec la spécificité des mobilités féminines :

à chaque segment de son trajet, la personne doit s'acquitter d'un nouveau titre de transport. Construire une table de prix en prenant comme unité le déplacement d'un point A à un point B, et non le temps passé en déplacement (1 ticket = 1h par exemple), c'est introduire une inégalité entre hommes et femmes, alors même que la table semble proposer un prix commun aux deux sexes.

Dans l'espace urbain comme dans l'espace rural, les femmes ont des profils de déplacement spécifiques, plus complexes en raison des multiples destinations qu'elles doivent atteindre.

Elles ont moins souvent la possibilité de recourir à des modes individuels, et doivent pas conséquent plus marcher ou se reposer sur les transports collectifs. Elles sont plus susceptibles que les hommes de devoir porter des charges au cours de leurs déplacements. **Les différences entre ces deux espaces peuvent être synthétisées de la façon suivante :**

DIFFÉRENCES DE PROFIL DE MOBILITÉ DES FEMMES DANS L'ESPACE URBAIN ET DANS L'ESPACE RURAL

URBAIN	PERI-URBAIN	RURAL
SECURITE PERSONNELLE – HARCELEMENT SEXUEL – CONFORT – CONTRAINTES CULTURELLES ET NORMES		
<ul style="list-style-type: none"> → Les femmes sont plus susceptibles que les hommes de marcher. → Elles ont des profils de déplacement plus complexes. → Elles empruntent une plus grande diversité de modes de transport. → La mobilité des femmes dépend davantage des transports collectifs. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Peu d'options de transport pour tous ou pour les femmes ? ▶ Coûts de transport et temps d'attente supérieurs pour tous ou pour les femmes ? ▶ Le nombre de déplacements et distance parcourue dépendent de l'accessibilité aux transports collectifs. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Les femmes sont plus susceptibles que les hommes de marcher et de porter des charges lourdes. ▶ Les transports collectifs sont peu fréquents et peu fiables. ▶ Les routes accessibles et les chemins praticables par tous temps manquent. ▶ L'accès aux moyens intermédiaires de transport peut être limité pour les femmes.

Source : The World Bank 2010a.



Il faut donc systématiquement se demander :

- ▶ si l'organisation générale du réseau de transport urbain correspond aux besoins différenciés de déplacements effectués par les femmes et les hommes ;
- ▶ si la table de prix du transport public ne désavantage pas les personnes effectuant des boucles de déplacement ;
- ▶ si les méthodes d'enquête relatives aux déplacements intègrent les inégalités de sexe directement (données désagrégées par sexe) et indirectement (déplacements envisagés dans le cadre de boucles, motifs suffisamment précis pour distinguer les tâches reproductives des « loisirs »).

Enjeux de transport rural

Le paradigme des interventions de transport dans le domaine du rural se focalise sur la route et les transports de longue distance, principalement les transports de marchandises ; ceci néglige les besoins des femmes comme des hommes à l'échelle locale tout en faisant peser sur eux des risques importants en termes de sécurité routière (The World Bank *et al.*, 2009). Ce paradigme est en train de changer, et le nouveau consensus est que « la route n'est plus suffisante » (Dawson & Barwell 1993). Cela ne signifie pas qu'elle est inutile, puisqu'on sait que le degré de scolarisation des filles, par exemple, augmente conséquemment avec le nombre de routes (The World Bank 1996), mais que la construction d'une route ne garantit pas que les besoins des populations locales trouveront une réponse adéquate en termes de service de transport, en particulier dans les zones à faible densité de peuplement (Plessis-Fraissard 2007).

Les déplacements dans le domaine rural peuvent être envisagés en trois grands types : (1) les déplacements liés au travail domestique, en particulier le portage de l'eau et du bois de chauffage, et les trajets vers les moulins à céréales ; (2) les déplacements liés à la production agricole et à son écoulement sur les marchés ; (3) les déplacements vers les équipements et services sociaux tels que les écoles, les établissements de santé, les marchés publics, les commerces (Peters 2002).

Pour effectuer ces déplacements, le mode largement prioritaire est le mode piéton. Or, tandis que les déplacements nécessaires à la production agricole sont partagés entre hommes et femmes, les déplacements liés aux travaux domestiques sont presque entièrement à la charge des femmes, au sens propre comme au sens figuré : ce sont les corps des femmes et des filles qui supportent le poids de l'eau, du bois, des céréales, nécessaires à toute la famille. Le portage sur la tête ou sur le dos de charges qui peuvent dépasser en poids celui de la porteuse a de lourdes conséquences pour

le développement des filles et la santé des femmes, en particulier lorsqu'elles sont enceintes. Ce portage est aussi chronophage, et chaque fois que des solutions sont trouvées pour améliorer ces conditions, le degré de scolarisation des filles augmente. Ces solutions peuvent être de deux ordres : (1) *réduction des inégalités* – le portage est facilité par l'introduction d'animaux ou de modes légers tels que bicyclettes, remorques, brouettes ; (2) *autonomisation des femmes* – la distribution des rôles entre hommes et femmes fait l'objet de discussions, et la fonction de portage est redistribuée entre les deux sexes.

La possibilité d'utiliser les transports collectifs représente un enjeu cette fois en termes d'accès aux services scolaires et de santé, ainsi qu'aux marchés où la production agricole peut être vendue. Or, l'accès aux transports collectifs nécessite de maîtriser un budget sur lequel les femmes n'ont pas toujours le contrôle ; il arrive également que les hommes soient prioritaires pour entrer dans le bus lorsqu'il se présente. Dans un contexte où les services de transports collectifs peuvent être très irréguliers et en faible nombre, cette priorité est particulièrement problématique. Le renforcement des services de transport collectif bénéficie à tous, à condition que l'accès financier et symbolique des femmes soit garanti. Des services spécifiques de transport médical doivent également être assurés : chaque minute, une femme meurt dans le monde du fait de complications relatives à la grossesse ou à l'accouchement, or un grand nombre de ces décès pourraient être évités par un meilleur accès aux services médicaux périnataux et d'urgence (Babinard & Roberts 2006).

Enfin, la sécurité aux abords des routes est un enjeu majeur pour le secteur rural. Des personnes se déplaçant à pied avec une lourde charge, en deux-roues ou en voiture, ont des vitesses très différentes, et la sécurité des piétons n'est pas assurée s'il n'existe pas de bas-côté aménagé. Or, ce sont souvent les femmes qui sont éloignées des véhicules à moteur et se déplacent avec de lourdes charges. Des mesures d'amélioration de la sécurité des piétons aux abords des routes, bien qu'il ne s'agisse pas d'une mesure identifiée comme spécifiquement destinée aux femmes, améliore grandement leurs conditions de déplacement.



Il faut donc systématiquement se demander :

- ▶ à qui est destinée l'infrastructure projetée ;
- ▶ comment améliorer l'accès (sous tous ses aspects) des femmes à cette infrastructure ;
- ▶ comment améliorer la sécurité des piétons et modes non motorisés aux abords de cette infrastructure ;
- ▶ si des composantes de pistes et routes locales peuvent être intégrées dans le cadre d'un projet de routes régionales.

Accessibilité des modes alternatifs à la voiture

Le faible accès des femmes aux véhicules à moteur doit conduire l'aménageur à porter une attention spécifique à la disponibilité des modes de transport alternatifs à la voiture : modes motorisés collectifs (métro, train urbain, bus, tramway, etc.) ou modes non motorisés tels que le vélo, la marche, etc.⁴

Des services conséquents de transports collectifs, à un prix accessible aux plus bas revenus, sont particulièrement importants pour assurer aux femmes une certaine indépendance, à condition qu'une attention particulière soit portée à leur accès effectif à ces services. En zone urbaine comme dans les espaces ruraux, il arrive fréquemment que la priorité soit donnée aux hommes dans l'accès aux transports collectifs, comme à Dhaka, au Bangladesh, où l'accès des femmes aux bus peut être restreint aux heures de pointe⁵ (Zohir 2003).

⁴ Les deux-roues motorisés peuvent être assimilés au véhicule motorisé particulier ou au contraire aux modes alternatifs à la voiture selon la politique qui est privilégiée. Nous l'avons donc volontairement exclu de cette liste.

⁵ S. Rahman (2010). Bus Service for 'Women Only' in Dhaka City: an Investigation. Journal of Bangladesh Institute of Planners ISSN 2075-9363 Vol. 3, December 2010, pp. 17-32. http://www.bip.org.bd/SharingFiles/journal_book/20130722133425.pdf

Les moyens intermédiaires de transport peuvent également être mis à profit pour faciliter la mobilité des femmes. Mais dans ce domaine, comme dans celui de la voiture particulière, les freins à l'usage par les femmes ne sont pas uniquement d'ordre économique.

De nombreuses recherches ont montré qu'il était souvent mal vu pour les femmes de faire du vélo (Malmberg-Calvo 1994 ; Rao 2002 ; Peters 2010) tandis que la vue d'une passagère assise sur le porte-bagage, y compris les deux-roues motorisés, est beaucoup plus commune notamment en Afrique. L'opinion publique et les normes culturelles associées aux femmes usagères du vélo évoluent rapidement avec l'augmentation du nombre de cas. Les avantages matériels qui en sont retirés pour toute la famille peuvent constituer un argument de poids. Les pères sont prêts à autoriser leurs filles à utiliser la bicyclette si elles peuvent ainsi accéder plus facilement aux équipements scolaires.



Il faut donc systématiquement se demander :

- ▶ dans quelle mesure le réseau de transport collectif répond aux besoins des usagères ;
- ▶ comment favoriser les transports non motorisés et les articuler avec le système plus massif qui fait l'objet de l'investissement. La contrepartie y est-elle sensible ?
- ▶ quelles mesures visant l'opinion publique doivent accompagner les dispositifs financiers d'incitation.

Harcèlement sexiste et violences sexuelles dans les transports : un phénomène majeur

Le plein accès des filles et des femmes à l'espace public et aux transports, urbains notamment, peut-être freiné par les agressions et le harcèlement sexuel dont elles peuvent être victimes. Les actes de violence physique et verbales expérimentés dans les rues, les transports, les zones de voisinage des habitations ou autres espaces publics relèvent de la violence de genre et traduit de réelles inégalités hommes-femmes. Ils font partie intégrante du quotidien des filles en zone urbaine comme rurale dans les pays développés et en développement.



Quelques chiffres sur les violences à l'égard des femmes dans les transports :

- ▶ Les femmes en zones urbaines ont deux fois plus de risques d'être confrontées à de la violence que les hommes, particulièrement dans les pays en développement.
- ▶ Dans la ville de Mexico, 65 % des femmes ont été victimes de violence de genre aux arrêts des transports publics, terminaux, plateformes et autres, selon les statistiques gouvernementales.
- ▶ Une enquête menée par **Action Aid** dans quatre villes brésiliennes a mis en exergue que 44 % des femmes avaient subi du harcèlement sexuel dans les transports publics⁶.
- ▶ 83 % des femmes égyptiennes ont subi du harcèlement sexuel. 62 % des hommes égyptiens ont reconnu avoir fait subir des violences et du harcèlement à des femmes.⁷
- ▶ Selon une étude menée par le Centre pour l'équité et l'inclusion⁸ à New Delhi, 95 % des femmes indiquaient que leur mobilité se voyait réduite en raison des risques de subir du harcèlement dans les espaces publics, impliquant une sorte de ghettoïsation des femmes aux sphères privées et limitant leurs déplacements au voisinage.

Vidéo : Genre, sécurité, mobilité <http://unhabitat.org/urban-themes/gender/> (en anglais)

⁶ <http://www.worldbank.org/en/news/feature/2014/09/08/gender-violence-public-transportation>

⁷ *Egyptian Centre for Women's Rights and Gendered contestations : an analysis of street harassment in Cairo and its implications for women's access to public spaces*, Nadia Ilahi, 2010, American University of Cairo.

⁸ <http://www.cdhr.org.in/womens-empowerment/street-harassment-of-women/>



Bonne pratique n°1 : Transports publics à New Dehli

Les transports publics et le bus en particulier sont listés par les femmes de **New Delhi** comme les lieux d'insécurité maximum où le harcèlement sexuel est devenu une pratique courante. Le bus reste le moyen de transport le plus utilisé par les femmes dans la ville, avec le métro, les auto-rickshaws, et autres taxis. Les classes moyennes et aisées ont la possibilité d'échapper à ces dangers en ayant plus d'options de transport à leur disposition. Beaucoup de femmes

ont noté que le métro, qui était au départ reconnu comme assez sécurisé, présentait dorénavant les mêmes inconvénients de surpopulation et de danger de harcèlement. 74 % des faits de violence à l'égard des femmes interviennent le jour. Parmi les lieux publics les moins sûrs figurent les routes (40 %), les transports publics (31 %), les zones d'attente des transports (10 %), les marchés (17 %) et les parcs (2 %).

Source : Jogori, *Women in cities, United Nations trust fund to end violence against women (2011)*.
Understanding women's safety. Towards a gender inclusive city. Research findings, *Delhi 2009-2010*.
http://www.endvawnow.org/uploads/browser/files/understanding_womens_safety.pdf

Ces harcèlements sexistes et violences physiques impliquent une réelle limitation des droits à la mobilité des femmes et du respect de leur intégrité physique : la peur d'y être confrontée peut entraîner des changements de comportement et d'habitudes et réduire l'aptitude des filles et des femmes à se déplacer et à participer à la vie éducative, sociale et économique⁹. Elles ont par ailleurs un impact négatif sur la santé des femmes, leur bien-être, leur sentiment de liberté et limitent leurs opportunités économiques à l'extérieur de leur

localité. Le rapport 2013 de la Banque mondiale, *Women, Business and the Law* souligne que seules 8 des 100 économies analysées ont mis en place des lois relatives au harcèlement sexuel dans l'espace public (Bénin, Éthiopie, Zambie, Bangladesh, Pakistan, Fiji, Équateur, Canada). La **Déclaration sur l'élimination de la violence à l'égard des femmes** appelait déjà, en 1993, les États à condamner la violence à l'égard des femmes, prévenir les actes de harcèlement, enquêter dessus, punir et à mettre en place des sanctions.

⁹ UN Women, 2014.



Extraits de la Déclaration sur l'élimination de la violence à l'égard des femmes

(Résolution 48/104 de l'Assemblée générale des Nations unies, décembre 1993)

« **La violence à l'égard des femmes constitue une violation des droits de la personne humaine** et des libertés fondamentales et empêche partiellement ou totalement les femmes de jouir desdits droits et libertés, et l'Assemblée générale est préoccupée que ceux-ci ne soient toujours pas protégés dans les cas de violence à l'égard des femmes. (...)

La violence à l'égard des femmes traduit des rapports de force historiquement inégaux entre hommes et femmes, lesquels ont abouti à la domination et à la discrimination exercées par les premiers et freiné la promotion des secondes (...)

Les termes "violence à l'égard des femmes" désignent tous actes de violence dirigés contre le sexe féminin, et causant ou pouvant causer aux femmes un préjudice ou des souffrances physiques, sexuelles ou psychologiques, y compris la menace de tels actes, la contrainte ou la privation arbitraire de liberté, que ce soit dans la vie publique ou dans la vie privée.

L'exercice et la protection de tous les droits de la personne humaine et des libertés fondamentales doivent être garantis aux femmes, à égalité avec les hommes, dans les domaines politique, économique, social, culturel, civil et autres. Au nombre de ces droits figurent : le droit à la vie ; le droit à l'égalité ; le droit à la liberté et à la sûreté de la personne ; le droit à une égale protection de la loi ; le droit de ne subir de discrimination sous aucune forme.

Les états devraient (notamment) :

► **condamner la violence à l'égard des femmes** et ne pas invoquer de considérations de coutume, de tradition ou de religion pour se soustraire à l'obligation de l'éliminer. (...)

► agir avec la diligence voulue pour **prévenir les actes de violence** à l'égard des femmes, **enquêter** sur ces actes et les **punir** conformément à la législation nationale, qu'ils soient perpétrés par l'État ou par des personnes privées;

► prévoir dans la législation nationale pénale, civile, du travail ou administrative les **sanctions voulues pour punir et réparer les torts causés aux femmes soumises à la violence** ; les femmes victimes d'actes de violence devraient avoir accès à l'appareil judiciaire et la législation nationale devrait prévoir des réparations justes et efficaces du dommage subi ; les États devraient en outre informer les femmes de leur droit à obtenir réparation par le biais de ces mécanismes ; (...)

► adopter toutes les mesures voulues, notamment dans le domaine de l'**éducation**, pour **modifier les comportements sociaux et culturels des hommes et des femmes** et éliminer les préjugés, coutumes et pratiques tenant à l'idée que l'un des deux sexes est supérieur ou inférieur à l'autre ou à des stéréotypes concernant les rôles masculins et féminins ; (...)

► favoriser la **recherche, rassembler des données et compiler des statistiques** se rapportant à l'incidence des différentes formes de violence à l'égard des femmes (...). »

L'OIT souligne par ailleurs¹⁰ que le secteur des transports, bien qu'offrant de nombreuses opportunités d'emploi, ne laisse que peu de place aux femmes (qui ne représentent que 21 % des employés du secteur des transports dans les pays de l'UE)¹¹. Le secteur des transports reste encore trop fréquemment regardé comme un non-secteur d'emploi pour les femmes dans de nombreux pays. Le harcèlement sexiste et les violences sexuelles à leur rencontre dans le cadre professionnel figurent en bonne place des facteurs limitant l'attraction et la rétention des femmes dans ce secteur. Dans les pays en développement, les rares femmes employées occupent souvent des postes en-deçà des

normes qualifiant le travail décent. Pour dépasser cet état de fait, diverses initiatives émergent à travers le monde en faveur de l'augmentation de la proportion d'employées femmes dans le secteur des transports, en commun notamment. Outre la diversification des opportunités économiques pour les femmes et la lutte contre les stéréotypes limitant leurs orientations professionnelles, l'augmentation du nombre d'employées dans les projets transports permet de freiner et de mieux encadrer les risques liés au harcèlement sexiste et violences sexuelles tant à l'encontre des usagères des transports que dans l'environnement professionnel des employées.



Bonne pratique n°2 : le nouveau métro de Bangalore, en Inde, met les femmes conductrices et cheffes de station à l'honneur

La première vague de recrutement de conducteur de métro n'avait laissé que peu de place aux femmes, avec 6 femmes recrutées sur 100. Les autorités ont donc misé de façon volontaire sur la formation par le biais du Metro Training Centre de Byappanahalli pour permettre à la proportion de femmes employables de s'accroître considérablement. Sur les 130 derniers recrutements de machinistes, 32 postes ont été pourvus par des femmes, soit 25 %. Les femmes

occupent les mêmes responsabilités que les hommes aux mêmes postes, à savoir tant la direction des trains que la gestion des stations. Reste à préciser les salaires obtenus, étant donné que les différentiels de rémunération hommes-femmes en Inde vont de 9 % à 63 % suivant les niveaux d'éducation et les États (plus les femmes indiennes sont éduquées, plus l'écart de salaire H/F est fort¹²). Le métro de **Bangalore** bénéficie de financements AFD.

Source : *New Indian Express*, mars 2015.

<http://www.newindianexpress.com/cities/bengaluru/Number-of-Women-Driver-in-Namma-Metro-Quadruples/2015/03/16/article2715917.ece>

¹⁰ ILO (2013), Women in the transport sector, Transport policy brief 2013.

¹¹ En France, par exemple, l'ensemble des métiers de la RATP ne se sont ouverts aux femmes qu'en 1981. Les femmes représentent aujourd'hui 15 % des conducteurs de métro et de RER et 8 % des conducteurs de bus. Dans les métiers d'encadrement, les femmes représentent ainsi 23,5 % des agents de maîtrise et 31,2 % des cadres. <http://www.assemblee-nationale.fr/13/pdf/cr-delf/11-12/c1112010.pdf>

Selon une étude menée en France par le Conseil National des Transports (2008), L'emploi des femmes dans les transports, « la grande majorité des salariés du secteur des transports reste des hommes. Mais, la situation apparaît contrastée selon les modes dont certains comme le transport aérien emploient une assez forte proportion de femmes et d'autres comme le transport routier de marchandises une assez faible proportion. L'évolution des deux dernières décennies notamment montre toutefois une tendance continue à l'augmentation de la part des femmes dans les différentes professions du transport. La pénétration des femmes dans les emplois techniques, de conduite notamment reste limitée pour un certain nombre de raisons même si des évolutions significatives peuvent être constatées dans certains cas, pour la conduite des véhicules routiers de transport en commun par exemple. Il ressort de l'évolution retracée à partir des différentes données recueillies qu'aujourd'hui la place des femmes dans les transports n'est plus forcément cantonnée aux seules fonctions administratives ou commerciales traditionnelles. <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/024000647.pdf>

¹² <http://www.wageindicator.org/documents/publicationslist/publications-2013/gender-pay-gap-in-formal-sector-in-india-2006-2013>

En France, un nouveau plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun

En France, le Haut Conseil à l'Égalité entre les femmes et les hommes (HCEfh) parle de 100 % des femmes ayant déjà subi une situation de harcèlement¹³. Le plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun, présenté le 9 juillet 2015 par Pascale Boistard, secrétaire

d'État chargée des Droits des femmes et Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, se focalise sur 12 engagements pour prévenir, réagir et accompagner les victimes de harcèlement dans les transports publics¹⁴, résumés dans l'infographie présentée ci-après.

12 ENGAGEMENTS CONTRE LE HARCÈLEMENT SEXISTE ET LES VIOLENCES SEXUELLES DANS LES TRANSPORTS

>> MIEUX PRÉVENIR

1. Des "marches participatives" d'usagères pour améliorer la sécurité des femmes dans les transports
2. Une campagne de sensibilisation à l'automne 2015
3. Des messages pérennes
4. L'expérimentation de l'arrêt à la demande des bus la nuit
5. La mobilisation des services de l'État sur tout le territoire

>> UNE RÉACTION PLUS EFFICACE FACE À CES SITUATIONS

6. Des services d'alerte téléphoniques plus efficaces
7. L'alerte par SMS pour plus de sécurité
8. Le développement de nouveaux outils numériques d'alerte et de signalement
9. Un travail continu de suivi du phénomène

>> MIEUX ACCOMPAGNER LES VICTIMES, DANS DES TRANSPORTS PUBLICS NON SEXISTES

10. Des personnels mieux formés
11. Favoriser la mixité dans les entreprises de transport
12. Lutter contre la diffusion des messages sexistes

#HarcèlementTransports

MINISTÈRE DES AFFAIRES SOCIALES, DE LA SANTÉ ET DES DROITS DES FEMMES

¹³ http://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/IMG/pdf/hcefh_avis_harcèlement_transports-20150410.pdf

¹⁴ Voir également les ressources identifiées par l'Association Stop Harcèlement de rue : http://www.stopharcèlementderue.org/?page_id=60

Partout dans le monde, des campagnes et projets se développent pour dénoncer et agir contre ce phénomène de harcèlement sexiste et de violences sexuelles dans les transports : à noter notamment l'initiative

d'ONU Femmes et ONU-Habitat (entre autres organisations) **Global Safe Cities**¹⁵, ainsi que les initiatives du réseau mondial **Stop street harassment**¹⁶ qui recensent des initiatives dans le monde entier.

Concevoir des campagnes de communication au sein d'un réseau de transport urbain pour mettre fin au harcèlement sexuel

Il est difficile de penser une campagne de communication circonscrite aux espaces de mobilité, dans la mesure où le harcèlement sexuel résulte d'un mode de socialisation des garçons et s'appuie sur une conception de la masculinité qui traverse l'ensemble de la société¹⁷. Elle doit donc être combattue dans les écoles (ou les autres lieux de socialisation tels que les clubs de sport) aux âges où elle se met en place. Les organisations agissant contre le harcèlement sexuel, telles que *Holla-back!* ou *Stop Street Harassment*, interviennent d'ailleurs en priorité en milieu scolaire.

La première fonction d'une campagne de communication sera donc d'**informer les femmes sur leurs droits** : quels sont les moyens présents dans le réseau de transport pour trouver de l'aide (borne d'appel d'urgence, possibilité de faire appel au conducteur ou au personnel de station) ; à qui s'adresser pour porter plainte ; quelles sont les peines encourues par les harceleurs ; etc. La campagne ne doit en aucun cas reporter la responsabilité du harcèlement sur la femme en prescrivant un comportement (ne pas s'habiller de telle manière, ne pas voyager seule la nuit, etc.) : la responsabilité du harcèlement repose toujours sur le harceleur.

La campagne de communication peut également s'adresser aux hommes ; quoique l'on notera que la campagne à destination des femmes sera également lue par des hommes et leur apprendra ainsi que les actes de harcèlement sont proscrits par la loi. Une campagne spécifiquement à destination des hommes ne doit pas porter sur les dommages causés aux femmes puisque les actes de harcèlement visent justement à asseoir le pouvoir des hommes sur les femmes dans l'espace public : une telle campagne ne ferait que les conforter dans leurs actes. Il est préférable d'insister sur les peines encourues et proposer un comportement exemplaire. La campagne peut également désamorcer les « excuses » avancées par les harceleurs lorsqu'ils doivent rendre compte de leurs actes : ce n'est pas de la « drague », ce n'est pas

de l'humour, ce n'est pas anodin, etc. La campagne ne doit en aucun cas stigmatiser un type d'homme en particulier, le harcèlement sexuel public étant le fait d'hommes de toutes catégories d'âge, de classe et d'ethnicité.

L'association **Stop Street Harassment** met à disposition sur son site Internet¹⁸ une base de matériel de communication et de boîte à outils à destination des institutions et des groupes militants. Elle recense également les organisations qui interviennent sur la question à l'échelle internationale ou nationale dans différents pays du monde. L'Égypte, l'Inde et les États-Unis y sont particulièrement représentés.



Sur cette base, un dispositif en trois temps a été développé :

- ▶ des **campagnes de prévention** pour lutter et dissuader les auteurs des actes de violences ;
- ▶ l'**adaptation de services de transports** de façon à accroître la sécurité des usagers (bus de nuits aux arrêts plus flexibles et sur demande) ;
- ▶ des **applications pour téléphones mobiles** permettant aux victimes de dénoncer les actes commis mais également de chercher de l'information. À titre d'exemple : le système mis en place au Caire, **Harassmap**¹⁹ permet de localiser les lieux dans lesquels des actes de harcèlement ont été subis.

¹⁵ <http://www.unwomen.org/en/what-we-do/ending-violence-against-women/creating-safe-public-spaces>

¹⁶ <http://www.stopstreetharassment.org/resources/online/>

¹⁷ Les sociologues considèrent ainsi que : « *La domination masculine est un principe de production des sociétés, non un exercice contingent laissé à la bonne ou mauvaise volonté des acteurs* » (Lagrave 1999)

¹⁸ <http://www.stopstreetharassment.org>

¹⁹ <http://harassmap.org/en/what-we-do/>



Il faut donc systématiquement se demander :

- ▶ Quelle est l'ampleur du phénomène de harcèlement sexiste et violences sexuelles dans le mode de transport envisagé ?
- ▶ Quelles sont les données relatives au harcèlement à la disposition de la contrepartie ?
- ▶ La contrepartie exprime-t-elle un intérêt pour lancer une campagne et dégager un budget ?
- ▶ Quels sont les dispositifs construits en amont de la campagne contre le harcèlement sexuel qui lui assureront sa réussite ?
- ▶ Sur quelles organisations locales contre le harcèlement de rue est-il possible de s'appuyer pour élaborer la campagne ?
- ▶ La campagne est-elle suffisamment concrète pour permettre une modification des comportements et des pratiques ?



Bonne pratique n°3 :

Campagne et applications contre le harcèlement : pilote Banque mondiale²⁰

La Banque mondiale, en partenariat avec des organisations locales, a mis en place un programme pilote visant à lutter contre la problématique du harcèlement sexuel dans les transports publics ainsi qu'aux arrêts des transports en Amérique latine. Les analyses préliminaires à ce programme ont mis en avant :

- ▶ que les cas de violences ne faisaient que trop rarement l'objet de dénonciation, en raison de procédures débouchant peu ;
- ▶ que la ségrégation spatiale ne parvenait pas à lutter contre des comportements violents et inappropriés ;
- ▶ que des espaces et infrastructures mieux réfléchis (stations, wagons, quais...) parvenaient à accroître le sentiment de sécurité des femmes.

²⁰ <http://www.worldbank.org/en/news/feature/2014/09/08/gender-violence-public-transportation>

Les wagons séparés, une solution face aux violences faites aux femmes ? Avantages et inconvénients des réponses sexospécifiques*

Face à l'ampleur prise par les violences faites aux femmes dans les transports en commun, métros notamment, un certain nombre d'opérateurs de transports choisissent d'internaliser les problématiques de harcèlement dans l'organisation des transports, en proposant des réponses sexospécifiques de type voitures de métro réservées aux femmes, sièges réservés dans les bus, bus entiers réservés, taxis roses, places de parkings réservées, etc. Ces mesures peuvent se comprendre à court terme et tempérer conjoncturellement certains risques. La ministre des Transports britanniques, Madame Claire Perry, a d'ailleurs émis en 2015 l'idée que pourrait être réservé aux femmes un wagon des rames de métro londonien pour éviter les agressions des usagères. Si ce dispositif existe déjà ailleurs, notamment au Japon, au Brésil, au Mexique et en Inde, ce serait une première en Europe. Les wagons dédiés aux femmes ne semblent néanmoins pas solutionner à long terme les violences à l'égard des usagères, ces dernières se retrouvant confrontées à la mixité dès leur sortie du wagon par exemple. C'est dans ce contexte que « *les membres du HCEfh (ont) rejeté(e) (...) la solution de moyens de transports réservés aux femmes pour deux raisons :*

► *de tels moyens rompent avec la mixité et entraînent la construction d'une société de peur et de division ;*

► *ces wagons, bus ou taxis, au lieu de sécuriser les femmes, placent celles qui ne pourraient ou ne voudraient pas les utiliser dans une situation de danger accru, les exposant à des violences sexistes puisqu'elles pourraient être davantage encore perçues comme « aguicheuses ». Ces scénarios ne peuvent être des solutions pérennes pour un partage égal de l'espace public (...). Aussi, il convient de veiller à ré-humaniser des espaces publics où les machines tendent de plus en plus à remplacer le contact humain permis par les agents(es). (...) Enfin, il convient pour les pouvoirs publics et les entreprises de transports d'intégrer la question de l'égalité femmes-hommes de manière plus large dans la politique des transports : égalité professionnelle, parité au sein des postes décisionnaires, parité dans les cadres de concertation pour une meilleure prise en compte des besoins de l'ensemble des citoyens et citoyennes²¹ » (HCE, 2015).*

Les dispositifs sexospécifiques dans les transports collectifs par exemple, tels que les wagons séparés, peuvent être des réponses à court terme, permettant effectivement aux femmes de voyager confortablement, mais à long terme, ils posent souvent plus de problèmes qu'ils n'en résolvent, en inscrivant durablement les femmes dans un statut de victime et les hommes dans un rôle d'agresseur. On parle d'essentialisation* pour désigner le processus qui consiste à fixer durablement des caractères pourtant transitoires en les attribuant à l'un ou l'autre sexe : les femmes sont considérées comme naturellement vulnérables et les hommes naturellement harceleurs. Or, le harcèlement sexuel*, loin d'être l'expression de pulsions sexuelles incontrôlables, peut constituer une manière très contrôlée de formuler un rappel à l'ordre sexué visant à signifier à la femme harcelée que sa place ne se trouve pas dans l'espace public, mais bien dans l'espace privé (Lieber, 2008). Il peut s'inscrire de ce fait dans un continuum des violences de genre*. Les mesures prises à son encontre ne devraient donc pas renforcer ce stéréotype en surprotégeant les femmes et en recréant pour elles un espace au statut semi-public, mais au contraire réaffirmer la légitimité des femmes à se trouver dans l'espace public.

► Deux **mesures principales** peuvent être prises pour lutter contre harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun et assurer la tranquillité des femmes dans les espaces de mobilité : **1) la création d'un espace d'alerte et 2) la mise en place d'un personnel de sécurité très présent et surtout totalement féminin.** Ceci présente le quintuple avantage de :

- renvoyer l'image de femmes qui ne sont pas vulnérables ;
- assurer aux femmes qui sont victimes de harcèlement de trouver une oreille attentive, et non pas de risquer des commentaires sexistes ou un redoublement du harcèlement en s'adressant à un personnel masculin ;
- favoriser l'emploi féminin ;
- permettre une surveillance bien plus fine qu'un système de vidéosurveillance qui ne peut pas détecter des gestes ou des remarques faits pour être discrets ;
- assurer la continuité de la sécurité tout au long du cheminement de la personne, et non pas uniquement dans les voitures comme dans le cas d'un dispositif de voitures réservées aux femmes.

* Les points de vue exprimés dans cette partie ne reflètent pas nécessairement ceux des auteures.

²¹ http://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/IMG/pdf/hcefh_avis_harcelement_transports-20150410.pdf

► La **troisième mesure** permettant de réduire le harcèlement est l'**augmentation des fréquences** favorisant une limitation des situations de congestion propices aux attouchements. Cette solution est coûteuse, mais elle s'avère très efficace et permet d'améliorer le confort de l'ensemble des voyageurs. En effet, les solutions visant à résoudre les freins à la mobilité que rencontrent les femmes ne sont pas nécessairement des dispositifs « roses » et spécifiquement adressés aux femmes. Elles s'avèrent être des mesures débouchant sur une réflexion globale sur l'accès à la mobilité de l'ensemble de la population, riches comme moins riches. Ce n'est pas parce que les portes du métro sont ouvertes à tous, que tous y accéderont de façon équitable.

Des dispositifs de prévention situationnelle peuvent accompagner ces deux principales mesures, tels que l'éclairage suffisant des espaces de mobilité. Pour l'association Stop Harcèlement de rue, « *il existe d'autres solutions d'aménagement du territoire (renforcer l'éclairage public, repenser les structures, former les agents d'accueil et d'intervention) bien plus durables et efficaces (que la mise en place de wagons séparés H/F)* ²². »



Il faut donc systématiquement se demander :

- Si le dispositif « sexué » que l'on s'apprête à mettre en place, du type wagons séparés, contribue effectivement à réduire les inégalités hommes-femmes et/ou à favoriser l'autonomisation des femmes ;
- si une réponse généraliste / « désexuée » peut être trouvée à un problème relatif au genre ;
- Si le dispositif que l'on s'apprête à mettre en place répond bien à un problème pré-identifié.

²² <http://www.stopharcelementderue.org/?p=741>

SECTION 2

POINTS D'ENTRÉE POUR L'INTÉGRATION DU GENRE DANS LES SOUS-SECTEURS DU TRANSPORT

Cette section détaille les **stratégies d'action** pouvant être mises en place pour répondre aux enjeux de genre dans les sous-secteurs du transport. Elle est structurée par mode : elle permet ainsi aux chefs de projet de consulter uniquement les sections qui les intéressent au moment du projet.

Elle comporte de nombreux exemples de bonnes pratiques. **Chaque entrée modale comporte :**

- ▶ un **rappel des enjeux** exposés en détail,
- ▶ des **stratégies possibles**,
- ▶ des **exemples de bonnes pratiques**.

Cette section comporte les éléments suivants :

Synthèse des principaux enjeux et bonnes pratiques sur le genre dans les transports – p. 21

Enjeu 1 : Transports urbains et genre – p. 23

Enjeu 2 : Routes rurales et genre – p. 26

Enjeu 3 : Routes nationales et genre – p. 28

Enjeu 4 : Rail et genre – p. 30

Enjeu 5 : Ponts et genre – p. 32

Enjeu 6 : Transport fluvial et maritime – Transport aérien et genre – p. 34

Enjeu 7 : Gender mainstreaming et participation des femmes au secteur des transports – p. 36

Enjeu 8 : Genre et diligences environnementales et sociales – p. 38

SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX ENJEUX ET BONNES PRATIQUES SUR LE GENRE DANS LES TRANSPORTS

SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX ENJEUX DE GENRE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

- ▶ Les politiques sectorielles du transport sont souvent considérées comme socialement neutres. Or, elles ont des effets différents sur les hommes et les femmes du fait des choix techniques qui les sous-tendent.
- ▶ Les inégalités d'accès aux transports selon le genre se jouent à deux niveaux : les femmes sont surreprésentées parmi les populations pauvres n'ayant pas accès aux véhicules motorisés, et, à niveau de vie égal, elles n'ont pas la priorité dans l'accès aux modes les plus rapides, voire en sont symboliquement tenues à l'écart.
- ▶ Du fait des inégalités de genre existantes, les femmes participent souvent de façon limitée ou sont exclues des processus de prise de décision concernant les transports à tous niveaux (ménages, communautés locales, politiques sectorielles).
- ▶ Les besoins des femmes en transport diffèrent de fait de ceux des hommes (horaires et boucles de déplacements différenciés). Du fait de l'écart de participation aux processus de décision, cette différence est rarement prise en compte. L'échelle de déplacement locale par exemple n'est jamais considérée comme prioritaire au regard d'échelles régionales, nationales ou internationales.
- ▶ Les femmes sont également plus vulnérables que les hommes en termes de sécurité que ce soit au sein des espaces de transports publics ou aux abords des grandes infrastructures, et sont plus fréquemment piétonnes que conductrices. Elles sont plus touchées que les hommes par les effets négatifs externes (harcèlement sexistes, violences sexuelles, sécurité routière, pollutions, effets de coupure, etc.) sans en retirer les avantages induits.
- ▶ Les femmes ont plus difficilement accès que les hommes aux financements et aux formations leur permettant d'apprendre un métier du secteur des transports ou d'y développer des activités économiques.

BONNES PRATIQUES D'INTÉGRATION DU GENRE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

- ▶ Différencier les besoins et pratiques des hommes et des femmes en matière de déplacement, que ce soit en termes de mode, d'itinéraire, d'heure et d'échelle de déplacement.
- ▶ Collecter des données désagrégées selon le sexe sur la demande et les pratiques de déplacement.
- ▶ Identifier les contraintes matérielles et symboliques qui pèsent de manière différenciée sur les hommes et les femmes à tous les niveaux (ménages, communautés locales, politiques sectorielles).
- ▶ Assurer la participation des hommes et des femmes à toutes les étapes des projets, en adaptant les modes de participation aux contraintes sociales, matérielles et culturelles de chaque groupe. Envisager les différences hommes-femmes de manière intersectionnelle, c'est-à-dire en gardant en considération le fait qu'un homme ou une femme représente tout autant sa classe ou son ethnie que son sexe.
- ▶ Envisager dès le design du projet, notamment pour les transports en commun urbain, la prise en compte des différences H/F dans les boucles de déplacements ainsi qu'une évolution tarifaire en fonction des horaires.
- ▶ Appuyer la lutte contre le harcèlement sexistes et les violences sexuelles (collecte de données, personnel de sécurité H/F, campagnes de sensibilisation différenciées H/F, aménagement de l'espace etc.).
- ▶ Sensibiliser et appuyer les acteurs sectoriels aux enjeux de genre.
- ▶ Appuyer le développement de la formation, de l'emploi et de l'entrepreneuriat féminins dans le secteur du transport.
- ▶ Intégrer les femmes dans les activités de formation techniques aux métiers du transport.
- ▶ Renforcer la sécurité aux abords des infrastructures et limiter l'effet de coupure pour les modes non motorisés.

EXEMPLES DE PROPOSITIONS D'INTÉGRATION DU GENRE DANS LES FINANCEMENTS DE MÉTRO

QUESTION DE L'ACCÈS H/F AU MÉTRO

- Des **données** plus précises doivent être obtenues sur l'accès au métro, notamment par sexe, âge et niveaux de revenus.

SUR LA QUESTION DES VIOLENCES À L'ÉGARD DES FEMMES DANS L'ESPACE PUBLIC ET LES TRANSPORTS

- Collecte des données sur les cas de violences : il faudra que les gestionnaires du métro collectent et suivent ces données pour déboucher sur des mesures.
- Campagne d'information et de communication en direction des femmes sur le besoin de déclaration des cas de violences dans les couloirs et rames de métro.
- Communication dans les couloirs et rames de métro en direction des hommes sur les mesures légales à l'encontre des personnes ayant commis des violences.
- Personnel de sécurité/police : recrutement de femmes et présence du personnel dans les stations et rames et formations H/F.

SUR LA QUESTION TARIFAIRE

- Les données montrent des usages, des horaires, ainsi qu'une vulnérabilité économique H/F différenciés dans le secteur des transports qui limitent l'accès à l'emploi des femmes les plus pauvres; il faudrait donc que les tarifs reflètent cette diversité. Des mesures telles que « *off-peak hours measures* » ont déjà été testées avec succès dans différentes villes.

SUR LA QUESTION DE LA LOCALISATION DES STATIONS

- Les données analysent bien l'impact de l'éloignement des transports en commun sur l'accroissement des vulnérabilités socioéconomiques. Les données montrent également qu'à ce jour, en Inde par exemple, ce sont les classes les plus aisées qui bénéficient déjà des modes de transports en commun. Quels sont les mécanismes en place pour choisir les stations de façon à ce que les seuls lieux économiques ne soient pas connectés ?

SUR LA QUESTION DE LA PARTICIPATION DES FEMMES ET DES GROUPEMENTS FÉMININS AUX DÉCISIONS

- Voir comment les femmes et groupements féminins seront intégrés aux consultations relatives aux projets et dans quelles mesures leurs points de vue seront pris en compte.

SUR LA QUESTION DU DESIGN DU MÉTRO ET DE L'ÉTAT DU PARCOURS JUSQU'À LA STATION

- Enjeux liés à la largeur des passages, à l'accessibilité aux poussettes/fauteuils roulants ; lumières dans les couloirs, dans les rames mais aussi sur les parcours menant au métro. Les analyses montrent également l'importance de l'état de salubrité des chemins menant aux stations de métro.

SUR LA QUESTION DE L'EMPLOI DES FEMMES DANS LE MÉTRO

- Quels opportunités et niveaux d'emploi pour les femmes : qu'est-il prévu au niveau des recrutements ?
- Niveau de rémunération : cf. Normes BIT sur la rémunération égale / la législation protégeant les femmes. http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_088159.pdf
- Sécurité sur le lieu du travail : formation des employés pour lutter contre les violences faites aux femmes tant passagères qu'employées du métro.

Rappel des enjeux

- ▶ Les femmes ont moins accès à la voiture particulière que les hommes. Elles ont moins souvent le permis. Les ménages dont le chef de famille est une femme sont plus pauvres et ont moins souvent les ressources financières pour disposer d'une voiture. Dans les ménages mixtes motorisés, les femmes n'ont pas la priorité d'utilisation de la voiture.
- ▶ Les femmes marchent plus que les hommes.
- ▶ Les femmes sont plus souvent dépendantes des transports collectifs.
- ▶ Les tâches associées aux travaux reproductifs (courses, accompagnement des enfants ou des proches âgés, démarches administratives, etc.) dessinent un profil de déplacement plus complexe que de simples trajets domicile-travail ; ces boucles de déplacement sont plus coûteuses (en temps et en argent) que les trajets de navette.
- ▶ Les tarifs et itinéraires des transports collectifs, décidés en réponse à la demande existante de déplacement, correspondent de fait davantage aux habitudes de déplacement des hommes, encore majoritaires dans l'utilisation des transports en commun : ils favorisent les déplacements domicile-travail au détriment des boucles de déplacement complexes.
- ▶ Sans aménagement réfléchi, les barrières de contrôle sont difficiles d'accès aux personnes portant une poussette ou des courses, aux personnes accompagnant une personne âgée. Les espaces sont par ailleurs généralement aménagés pour une personne de haute taille, etc.
- ▶ De nombreuses normes culturelles rendent illégitime la présence des femmes dans l'espace public.
- ▶ Le harcèlement sexuel renforce *in situ* le sentiment de ne pas être à sa place, dans la rue ou dans les transports publics.
- ▶ Une séparation des sexes au sein des transports collectifs essentialise la différence hommes-femmes et renforce le risque de harcèlement à long terme. Des solutions de court-moyen terme restent néanmoins parfois nécessaires pour traiter le risque immédiat de harcèlement.

Méthodes d'enquête et de consultation

- ▶ Collecter des données désagrégées par sexe des pratiques de déplacement (enquêtes origine-destination).
- ▶ Organiser les enquêtes ménage-déplacement de façon à collecter des données détaillées à l'échelle des individus composant chaque ménage.
- ▶ Identifier les profils de déplacement spécifiques aux femmes et aux hommes.
- ▶ Déterminer les causes des différences modales observées entre hommes et femmes.
- ▶ Évaluer les besoins et les contraintes spécifiques des femmes usagères des transports collectifs. Tenir compte des femmes qui ne peuvent pas accéder à ces transports ou qui ont renoncé à les utiliser, et qui ne sont donc pas comptabilisées comme usagères.
- ▶ Consulter les femmes usagères concernant les aspects principaux du projet : tracé des lignes, choix des quartiers desservis, localisation des arrêts et stations, conditions d'accès aux stations, tarifs.
- ▶ Assister les autorités organisatrices de transport à établir des liens avec les acteurs de l'égalité de genre et les chercheurs spécialistes des questions de genre dans les transports et la mobilité.



Stratégies possibles

- ▶ Prévoir des fréquences de passage importantes dès l'étape de conception et de budgétisation des projets d'infrastructures de transport collectif : c'est la solution la plus simple pour éviter des temps d'attente prolongés dans l'espace public ou en station, et pour limiter les risques de harcèlement sexuel dans les bus ou les métros.
- ▶ Concevoir des espaces et des véhicules permettant de se déplacer avec de lourdes charges ou avec des personnes peu mobiles (enfants, personnes âgées) : faible emmarchement, accès larges, rampes de tailles variées, aménagements pour bagages ou poussettes, ascenseurs.
- ▶ Établir des tables d'horaires et de prix correspondant aux besoins des femmes, incluant des services hors des heures de pointe et tenant compte de boucles de déplacement complexes. Les titres de transport doivent par exemple permettre des correspondances multiples sur des plages horaires importantes.
- ▶ Établir des cartes de desserte tenant compte des lieux fréquentés par les femmes. Si la main-d'œuvre féminine est particulièrement consacrée à l'emploi domestique, le réseau de transport devra établir des liens entre les zones résidentielles, et non pas entre zone résidentielle et zone d'activité ou centre d'affaires.
- ▶ Fixer des objectifs d'emploi des femmes parmi les personnels de construction, d'entretien (technique et sanitaire), d'opération (conduite, gestion des espaces et des trafics) et de sécurité des réseaux de transport.
- ▶ Fixer des objectifs d'emploi des femmes au sein de l'équipe de conception du projet.
- ▶ Assurer une présence humaine importante et compétente au sein des espaces de mobilité pour réduire les risques de harcèlement sexuel ; permettre aux femmes victimes de harcèlement de porter plainte aisément, auprès d'un personnel de sécurité féminin.
- ▶ Aménager l'espace urbain de façon à assurer le confort et la sécurité des piétons : trottoirs sûrs et accessibles, carrefours aménagés, éclairage de rue suffisant et continu.
- ▶ Favoriser l'accès (matériel et culturel) des femmes aux modes intermédiaires de transport, en particulier au vélo ; assurer la sécurité de ces modes au sein de la voirie urbaine : prévoir des pistes cyclables isolées du trafic routier ou ralentir la vitesse du trafic routier, sécuriser les carrefours, limiter les effets de coupure, garantir des possibilités de stationnement sécurisé.
- ▶ Renforcer la capacité des acteurs du transport en termes d'enjeux de genre.



Bonne pratique n°4 : Première ligne du métro de Kochi (Inde, Kerala)

En février 2014, l'AFD a accordé un prêt au gouvernement indien pour la construction d'une ligne de métro sur viaducs de 25,6 km. L'objectif est d'améliorer la mobilité urbaine de l'ensemble des habitants de cette métropole de 2,1 millions d'habitants de l'État du Kerala, et de réduire la congestion routière en constante augmentation. Face à l'émergence du harcèlement sexuel dans les transports collectifs comme problème public en **Inde**, la Kochi Metro Rail Limited (joint-venture entre le gouvernement indien et l'État du Kerala, en partenariat avec l'AFD en Inde a décidé de mettre en place une politique spécifique de sécurisation de ses espaces pour les femmes. L'introduction de voitures séparées n'a pas été écartée en raison des attentes importantes

de la société pour ce type de mesure, mais elle s'est doublée d'une multiplicité d'autres dispositifs visant à réduire, à long terme, le harcèlement sexuel dans les transports publics, en particulier :

- ▶ le recrutement d'un personnel de sécurité féminin, présent dans les stations et dans les voitures aux heures creuses ;
- ▶ des campagnes de communication à destination des femmes pour leur indiquer l'existence de lignes de secours ;
- ▶ l'aménagement des espaces de mobilité de manière à favoriser la sûreté, par exemple par un bon éclairage.

Source : AFD (division TED / Agence New Delhi), KMRL, 2014.



Bonne pratique n°5 : Programme de transports urbains de la province du Liaoning (Chine)

Le **Liaoning**, au nord-est de la **Chine**, est une province qui n'a que faiblement profité de la croissance du pays. Très densément peuplée, elle constitue un centre industriel ancien en perte de vitesse. Les transports routiers et publics des villes de cette province ont fortement souffert du sous-investissement conséquent, ce qui a poussé la province à engager un programme de réhabilitation systématique. Les investissements municipaux avaient jusqu'alors favorisé de manière disproportionnée les besoins des usagers de modes rapides au détriment des usagers de vélos et de rickshaws et des piétons. Les démarches de planification n'avaient pas cherché non plus à identifier les priorités des citoyens, les dispositifs de consultation n'étant obligatoires qu'*a posteriori*, dans le cadre de la réduction des impacts environnementaux des grands projets.

Source : The World Bank 2010b.

Le gouvernement local a donc décidé d'élaborer un programme de transports urbains pour les villes intermédiaires de la province (construction et réhabilitation de routes, amélioration de la sécurité, amélioration des réseaux de transport public, développement institutionnel) en s'appuyant sur un dispositif large de participation des usagers et en particulier des groupes vulnérables, incluant les femmes, les personnes âgées et les personnes porteuses d'un handicap. Les demandes exprimées ont conduit les planificateurs à renoncer aux investissements dans de larges infrastructures pour favoriser les solutions simples visant à améliorer le quotidien des piétons et des cyclistes. Le processus incluait la tenue de groupes non mixtes de femmes et d'hommes. Les femmes ont fait émerger des problèmes de sécurité qui limitaient leurs opportunités d'emploi et qui pouvaient être réduits par le développement des services en heures creuses et l'amélioration de l'éclairage public.

Rappel des enjeux

- ▶ Quels moyens de transports accessibles en zone rurale ?
- ▶ Les femmes ont moins accès à la voiture particulière et aux véhicules motorisés que les hommes.
- ▶ Les femmes marchent plus que les hommes.
- ▶ C'est sur elles que reposent les tâches de portage de l'eau, du bois de chauffage, des céréales vers les moulins.
- ▶ Elles assurent également souvent la tâche de commercialisation des produits agricoles et doivent donc transporter leurs produits vers les marchés.
- ▶ La grossesse et la maternité rendent les femmes plus dépendantes de la qualité des transports d'urgence vers les centres de soin.

Méthodes d'enquête et de consultation

- ▶ Collecter des données désagrégées par sexe des pratiques de déplacement (enquêtes origine-destination).
- ▶ Conduire des consultations auprès des communautés rurales (en format non mixte si pertinent) permettant d'identifier les besoins spécifiques des femmes en matière de transport local.
- ▶ Produire une analyse des enjeux de genre permettant d'identifier les freins socioculturels à la mobilité des femmes.
- ▶ Évaluer la qualité d'accès aux soins, en particulier aux soins-périnataux, tenant compte de l'efficacité des transports d'urgence.



Stratégies possibles

- ▶ Investir dans les routes secondaires et de desserte locale, les chemins et les passerelles piétonnes lorsque les besoins existent.
- ▶ Développer les transports collectifs.
- ▶ Améliorer les fréquences et la fiabilité des transports collectifs existants.
- ▶ Aménager des points d'attente et de descente des transports collectifs confortables et sécurisés.
- ▶ Permettre la possession des moyens intermédiaires de transport, et jusqu'aux outils les plus légers permettant aux femmes de réduire la charge de portage.
- ▶ Organiser des campagnes de promotion des moyens intermédiaires de transport lorsque leur usage par les femmes est mal considéré.
- ▶ Concevoir les profils des routes locales de façon à permettre l'usage des moyens intermédiaires de transport et la marche de façon sûre et confortable.
- ▶ Concevoir des sites spécifiques d'installation des commerces de bord de route.
- ▶ Organiser les transports d'urgence de façon à réduire les temps d'accès des femmes aux centres de soin, en particulier périnataux.
- ▶ Donner la priorité à l'emploi au sein des communautés locales et fixer des objectifs de recrutement pour la main-d'œuvre féminine pendant et après la construction.
- ▶ Former les femmes aux travaux d'entretien et de réparation des moyens intermédiaires de transport.
- ▶ Établir des comités communautaires de maintenance et de sécurité routière comprenant des quotas de participation des femmes.



Bonne pratique n° 6 : Introduction du vélo dans l'État du Tamil Nadu (Inde)

Dans le cadre d'un programme de développement et d'alphabétisation mené au cours des années 1990 dans le district de **Pudukkottai**, un objectif spécifique de développement de la pratique du vélo chez les femmes a été introduit. Un dispositif de prêt a été mis en place pour permettre l'achat de vélos par les femmes, et les hommes possédant déjà un vélo ont été mis à contribution pour apprendre aux femmes à s'en servir. Après une première

phase d'extension, le nombre d'usagères du vélo a atteint une masse critique qui a permis de faire mieux accepter cette pratique et de faire taire les plaisanteries. Les femmes ont ainsi pu disposer d'un moyen de déplacement indépendant. La campagne a connu un grand succès. Au terme de la première année, 50 000 femmes avaient appris à faire du vélo.

Source : Rao 2002.



Bonne pratique n°7 : Projet routes rurales, seconde phase (Pérou)

Un grand projet d'amélioration des routes rurales dans douze départements a été initié dans les années 1990. Pour sa seconde phase, de 2001 à 2006, l'accent a été mis sur les femmes, à la fois comme objectifs pour le projet et comme outil de sa réussite. Les femmes ont été placées au centre du projet, à la fois pour l'identification des routes à réhabiliter et dans la mise en œuvre des travaux, de façon à leur assurer un revenu indépendant de la production

agricole, mais également pour éviter le trop grand déséquilibre que génère la présence d'hommes seuls en grand nombre dans le cadre de grands projets de construction. À l'issue du projet, 77 % des femmes interrogées considéraient que la réhabilitation des routes et des pistes leur permettait de se déplacer plus loin, 67 % affirmaient qu'elles pouvaient se déplacer avec plus de sécurité, et 43 % qu'elles pouvaient ainsi bénéficier d'un meilleur salaire.

Source : The World Bank 2010b.

Rappel des enjeux

- ▶ Les routes nationales peuvent être le support de bénéfices significatifs pour les femmes si elles permettent l'accès aux centres de soin, aux maternités, aux hôpitaux et aux marchés. Il faut pour cela que des moyens de transport collectifs et d'urgence existent de manière fiable.
- ▶ Les corridors routiers traversent des communautés locales, introduisant un risque routier important pour les populations qui n'ont pas recours aux véhicules motorisés pour les traverser ou les emprunter, en premier lieu les femmes.
- ▶ Les corridors routiers impliquent également un effet de coupure qui pénalise en premier lieu les usagers des modes les moins rapides, et entraîne des détours importants ou la modification des habitudes de déplacement.
- ▶ Les travaux de grande ampleur occasionnés par la construction d'une route génèrent inévitablement l'arrivée de travailleurs migrants en grand nombre, et favorisent la propagation du VIH, la prostitution, les grossesses et les rapports sexuels non désirés.

Méthodes d'enquête et de consultation

- ▶ Évaluer le niveau de sécurité routière aux abords des infrastructures routières nationales.
- ▶ Évaluer l'effet de coupure des infrastructures routières et les modifications d'itinéraires ou de modes induit par sa mise en place.
- ▶ Veiller à la connexion et bonne articulation des routes nationales aux réseaux locaux.
- ▶ Mettre en place des groupes de consultation exclusivement féminins ou paritaires accompagnant la conception du projet de façon à identifier les besoins (en termes de tracé de route par exemple) et les contraintes (en termes de sécurité routière par exemple) spécifiques aux femmes.



Stratégies possibles

- ▶ Sécuriser l'usage des infrastructures routières nationales par les usagers de moyens intermédiaires de transport et les piétons lorsqu'elles traversent des réseaux routiers locaux fréquemment empruntés, en particulier en réduisant les vitesses du trafic principal.
- ▶ Sécuriser à intervalles réguliers et faciliter la traversée des routes nationales par des piétons ou des usagers de moyens intermédiaires de transport, en particulier lorsqu'ils sont ralentis par le portage de lourdes charges. Limiter le recours aux souterrains et aux passerelles qui sont difficiles d'accès aux personnes accompagnées d'enfants, de personnes âgées, ou portant des charges, et qui les isolent du reste du territoire. Préférer les carrefours à niveau sécurisés.
- ▶ Accompagner la construction de routes nationales de services de transports collectifs et d'urgence suffisants pour relier les centres scolaires, les centres de santé et les marchés aux alentours.
- ▶ Favoriser l'emploi de femmes dans le transport de marchandises de longue distance, notamment en aménageant des infrastructures destinées aux conductrices et conducteurs.
- ▶ Concevoir des sites spécifiques d'installation des commerces de bord de route.
- ▶ Accompagner les grands travaux d'infrastructures de campagnes de prévention du VIH, de la prostitution, et des grossesses et rapports sexuels non désirés.
- ▶ Favoriser le recrutement de femmes au sein des grands travaux d'infrastructure en fixant des objectifs et en proposant des programmes de formation spécifiques si nécessaire.



Bonne pratique n°8 : les spécifications contractuelles relatives aux programmes de prévention du VIH et à l'emploi des femmes de l'Administration nationale des routes du Mozambique

Les projets de construction des routes contribuent significativement à la propagation du virus du sida. L'Afrique a été la première région à requérir des clauses liées au VIH dans les contrats relatifs à la construction de ces infrastructures. Le **Mozambique** a franchi une étape supplémentaire : en plus des exigences en termes de campagnes de prévention, les contrats doivent inclure des clauses relatives à l'emploi de main-d'œuvre locale (ce qui limite la

diffusion liée au déplacement de main-d'œuvre) et à l'emploi de femmes, y compris toutes les fonctions d'encadrement. Le recrutement de femmes permet non seulement de réduire la propagation du virus du sida, mais également de diminuer les risques de prostitution et de grossesses non désirées au sein des populations locales. Ces directives ont été mises en œuvre, par exemple, dans le cadre de la construction du projet de corridor routier de Nacala.

Source : Administration nationale des routes du Mozambique.



Bonne pratique n°9 : Corridor CAREC (Central Asia Regional Economic Cooperation)* en Ouzbékistan

Le projet a pour objectif de favoriser la connectivité et l'efficacité du système de transport tout au long du Corridor CAREC (Central Asia Regional Economic Cooperation) par la construction de l'autoroute A380 et la réduction des temps de trajet. Un plan d'action communautaire et de genre a été mis en place pour soutenir les communautés isolées et vulnérables tout au long du corridor ; il a été actualisé et reformulé à chaque phase du projet. Les actions dans le domaine du genre se sont traduites, par exemple, par une attention spécifique portée à la sécurité tout au long du parcours, y compris de nuit, avec la mise en place d'un éclairage routier.

Les points les plus sensibles, tels que les abords des écoles, ont été identifiés et ont donné lieu à un traitement particulier. Les lignes de bus empruntant le corridor ont été améliorées et les arrêts de bus ont été conçus en intégrant les besoins des femmes enceintes ou accompagnées d'enfants. Des outils de formation innovants ont été mis en place, telle que la prévention du harcèlement sexuel auprès du personnel aux frontières. Les différentes mesures des plans d'action genre successifs ont été formulées grâce à l'intégration des femmes au processus de participation en amont du projet.

* Coopération économique régionale d'Asie centrale.
Source : AsDB, 2014.

Rappel des enjeux

- ▶ Les voies ferrées peuvent être le support de bénéfices significatifs pour les femmes si elles sont le support de lignes de voyageurs et qu'elles permettent l'accès aux lieux d'emploi et aux marchés.
- ▶ Les voies ferrées qui traversent des communautés locales introduisent un risque important pour les populations.
- ▶ Les voies ferrées induisent un effet de coupure qui oblige à des détours importants ou à la modification des habitudes de déplacement.
- ▶ Les travaux de grande ampleur occasionnés par la construction d'une voie ferrée génèrent inévitablement l'arrivée de travailleurs migrants en grand nombre, et peuvent favoriser la propagation du VIH, la prostitution, les rapports sexuels et grossesses non désirés.
- ▶ Le transport ferroviaire de voyageurs occasionne des risques de harcèlement sexuel différents du transport urbain : les voyages se font dans des conditions de moindre densité mais sur des temps plus longs, parfois de nuit.

Méthodes d'enquête et de consultation

- ▶ Évaluer le niveau de sécurité aux abords des infrastructures ferroviaires.
- ▶ Évaluer l'effet de coupure des infrastructures ferroviaires et les modifications d'itinéraires ou de modes induites par sa mise en place.
- ▶ Consulter les femmes usagères concernant les aspects principaux du projet : tracé des lignes, choix des lieux desservis, localisation des gares, conditions d'accès aux stations, tarifs.



Stratégies possibles

- ▶ Sécuriser les abords des voies ferrées, en particulier lorsqu'elles passent à proximité de lieux habités.
- ▶ Faciliter la traversée des voies ferrées par des piétons ou des usagers de moyens intermédiaires de transport, notamment ralentis par le portage de lourdes charges, ou l'accompagnement de jeunes enfants ou de personnes âgées.
- ▶ Assurer une présence humaine importante et compétente au sein des espaces de mobilité pour réduire les risques de harcèlement sexuel ; permettre aux femmes victimes de harcèlement de porter plainte aisément, auprès d'un personnel de sécurité féminin.
- ▶ Accompagner les grands travaux d'infrastructures de campagnes de prévention du VIH, de la prostitution, et des grossesses et rapports sexuels non désirés.
- ▶ Favoriser le recrutement de femmes au sein des grands travaux d'infrastructures en fixant des objectifs et en proposant des programmes de formation spécifiques si nécessaire.
- ▶ Favoriser l'emploi de femmes dans le secteur du rail : objectifs chiffrés, avantage donné aux femmes à qualifications égales, aménagement des conditions de travail pour les parents y compris dans les postes à responsabilités, formations à destination des femmes, information sur la nature du travail (en particulier sur le fait que la technologie remplace la force physique), etc. (Heckl & Pecher 2012)



Bonne pratique n°10 : Stratégie de gestion du genre dans les chemins de fer fédéraux suisses

Peu de bonnes pratiques des bailleurs sont encore connues dans le secteur du rail non urbain. Nous avons donc choisi de présenter la démarche entreprise par la direction du Groupe des chemins de fer fédéraux suisses.

En 2009, la direction du **Groupe des chemins de fer fédéraux suisses (SBB)** a adopté une stratégie de gestion du genre afin de favoriser l'égalité des chances. Cette stratégie prévoit notamment d'accroître la proportion de femmes (en particulier dans les professions techniques et traditionnelles des chemins de fer). Les actions mises en œuvre sont les suivantes :

- la communication a été revue pour que les offres d'emploi et les informations relayées par les médias suscitent l'intérêt des femmes : informations sur les conductrices de locomotives, images d'hommes et de femmes, formules pour attirer les hommes et les femmes, site Internet et adresse de courrier électronique spécifiquement dédiés aux candidates ;

- les activités d'information ont été révisées : les questions de la conciliation, du travail à temps partiel, de la solitude sur le lieu de travail ne sont plus présentées comme des « questions féminines », mais comme faisant partie de l'emploi ; un langage neutre du point de vue du genre est utilisé ; les femmes et les hommes sont représentés ;

- des présentations ont été organisées à l'occasion d'événements qui portent sur le changement de carrière (publication spécifique pour les femmes) ; une Journée des femmes où ne se réunissent que des représentantes a également été créée ;

- les conditions d'embauche ont été progressivement modifiées et les obstacles au recrutement des femmes ont été supprimés ;

- des formations et des emplois à temps partiel (60-80 % de la main-d'œuvre) sont proposés depuis octobre 2011.

Source : Heckl & Pecher 2012.

Rappel des enjeux

- ▶ Les femmes ont moins accès que les hommes aux véhicules motorisés. Elles sont donc plus susceptibles de devoir emprunter les ponts comme piétonnes ou usagères de moyens intermédiaires de transport.
- ▶ Les points d'accès aux ponts sont particulièrement dangereux pour les piétons et usagers de moyens intermédiaires de transport, que ceux-ci s'apprêtent à s'engager sur le pont ou non.
- ▶ En zone rurale, les ponts sont souvent conçus dans le prolongement de la route principale, sans considération des besoins locaux, qui trouvent leur place aux abords de la route en amont et en aval du pont.
- ▶ Les voies d'accès au pont, si elles longent les berges du cours d'eau, peuvent interdire l'accès à l'eau des femmes chargées de son portage ou de la lessive, et augmenter grandement leurs déplacements.

Méthodes d'enquête et de consultation

- ▶ Établir un schéma des circulations des communautés locales traversées par les voies desservant le pont.
- ▶ Évaluer l'effet de coupure des infrastructures routières et les modifications d'itinéraires ou de modes induites par sa mise en place.
- ▶ Planifier l'usage futur qui sera fait du pont pour des déplacements locaux.
- ▶ Conduire des consultations auprès des communautés rurales (non mixtes si pertinent) permettant d'identifier les besoins spécifiques des femmes en matière de transport local et les critères à prendre en compte dans la conception du pont.



Stratégies possibles

- ▶ Réserver des voies du pont aux circulations non motorisées et aux moyens intermédiaires de transport.
- ▶ Préférer les arcs de pont à faible déclivité pour faciliter son accès par les piétons et véhicules non motorisés. Une pente trop forte, si elle reste accessible aux véhicules motorisés, est fatigante pour les piétons et usagers de modes non motorisés, en particulier lorsqu'ils portent de lourdes charges ou accompagnent des personnes à mobilité réduite.
- ▶ Sécuriser les abords du pont pour les piétons et les moyens intermédiaires de transport. En zone urbaine, tenir compte des conditions de circulation nocturnes.
- ▶ Limiter les impacts sur les rives des voies d'accès du pont. Si l'accès au cours d'eau est restreint par la présence de l'infrastructure, aménager des traversées piétonnes sécurisées régulières.
- ▶ Favoriser le recrutement de femmes au sein des grands travaux d'infrastructure en fixant des objectifs et en proposant des programmes de formation spécifiques si nécessaire.
- ▶ Accompagner les grands travaux d'infrastructures de campagnes de prévention du VIH, de la prostitution, et des grossesses et rapports sexuels non désirés.



Bonne pratique n°11 : Remplacement des ponts en Papouasie-Nouvelle-Guinée

Le programme de remplacement et déplacement des ponts de **Papouasie-Nouvelle-Guinée**, financé par la BAsD, a été l'occasion de concevoir un plan d'action sur le genre comprenant :

► l'intégration, dans la conception des ponts d'escaliers destinés à faciliter l'accès à l'eau pour les femmes ;

► l'amélioration des accès piétons aux ponts ;

► le recrutement d'au moins 50 % de femmes dans la maintenance des ponts, de façon à leur assurer un revenu régulier ;

► la participation d'au moins 50 % de femmes dans les campagnes de sécurité routière.

Source : Asian Development Bank, 2013.

Rappel des enjeux

- ▶ Si les projets de transport peuvent avoir des conséquences très positives, le moment de construction de l'infrastructure est un moment particulièrement propice à la diffusion des maladies contagieuses (HIV, MST, tuberculose, hépatite, malaria, dengue). Par ailleurs, Les femmes sont particulièrement vulnérables puisqu'elles sont fréquemment susceptibles d'être engagées dans des relations sexuelles. La prostitution de femmes dans les ports reste un enjeu majeur. (Voir [enjeu 8](#))
- ▶ Ports et aéroports possèdent la même caractéristique de se déployer sur une emprise unique et large, tandis que les autres modes de transport supposent une emprise linéaire.
- ▶ Lorsque les ports ou aéroports sont le support de transport de voyageurs, les enjeux sont équivalents à ceux de l'aménagement d'une gare par exemple : les espaces doivent être confortables, sécurisés et accessibles aux personnes portant de lourdes charges.
- ▶ Lorsque les ports sont consacrés à la pêche, ils doivent tenir compte de la participation des femmes à la commercialisation de ce secteur. Une place spécifique doit leur être accordée et les risques de discrimination dans ce secteur doivent faire l'objet de prévention.
- ▶ Lorsque les ports ou aéroports sont réservés aux activités logistiques, les enjeux de genre demeurent dans l'accès des femmes à l'emploi sur le site et dans les impacts sur les activités des communautés locales (accès à l'eau, activités de pêche aux alentours).
- ▶ Les équipements de sécurité sur l'ensemble du site doivent être adaptés à des morphologies variées et non uniquement pour des personnes adultes et de grande taille.

Méthodes d'enquête et de consultation

- ▶ Évaluer l'effet de coupure sur les déplacements des populations limitrophes des infrastructures portuaires ou aéroportuaires, et les modifications d'itinéraires ou de modes induites par leur mise en place.
- ▶ Conduire des consultations auprès des communautés limitrophes (non mixtes si pertinent) permettant d'identifier les besoins spécifiques des femmes.
- ▶ Réaliser une enquête auprès des passagères pour connaître leurs besoins spécifiques en termes d'itinéraires, de tarifs et d'aménagement des espaces de mobilité.
- ▶ Analyser les enjeux de genre dans les relations professionnelles et identifier les freins éventuels à la féminisation des métiers des secteurs portuaires et aéroportuaires.



Stratégies possibles

- ▶ Aménager les ports et aéroports destinés au transport de voyageur de manière sûre, confortable et accessible aux personnes portant de lourdes charges.
- ▶ Veiller à la non-discrimination des femmes participant au secteur de la pêche : en indemnisant uniquement les pêcheurs, par exemple, on omet bien souvent le travail de vente des produits de la pêche qui incombe aux femmes et qui exige une indemnisation équitable.
- ▶ Fixer des objectifs en matière de recrutements dans la construction et la maintenance des infrastructures ainsi que dans les secteurs d'activités assurés au sein de l'infrastructure.
- ▶ Accompagner les grands travaux d'infrastructures de campagnes de prévention du VIH, de la prostitution, et des grossesses et rapports sexuels non désirés.



Bonne pratique n°12 : Projet de transport maritime inter-îles (Vanuatu)

L'archipel de **Vanuatu** dépend du transport maritime, mais sa croissance économique et le développement de ses services sont freinés par des infrastructures inadéquates. L'insuffisance des installations complique la mobilité des femmes, sur lesquelles repose la responsabilité de conduire les enfants à l'école, compromet leur accès aux centres de soins comme aux opportunités économiques, et met en péril leur sécurité. C'est pourquoi le projet de rénovation du secteur du transport maritime a inclus un « plan d'action genre » structuré autour de quatre points :

- ▶ infrastructure : objectifs d'emploi des femmes à hauteur de 30 % dans la construction, programmes de prévention du sida et de communication autour des enjeux de genre, aménagements portuaires tenant compte des besoins des femmes (sanitaires, lieux d'attentes accessibles aux femmes enceintes et aux jeunes enfants, espaces destinés aux commerces tenus par des femmes) ;
- ▶ service : lignes correspondant aux besoins de mobilité des femmes, formation à la sécurité auprès des communautés locales, aménagements des bateaux tenant compte des besoins des femmes ;
- ▶ renforcement de capacité : augmentation de la représentation des femmes dans le secteur, programmes de formation à destination des partenaires ;
- ▶ management de projet : recrutement d'un spécialiste du genre dans l'équipe projet, encouragement des femmes à participer aux campagnes de consultation (min. 50 %), usage de données désagrégées par sexes, usage d'indicateurs d'évaluation spécifiques.

Le *gender mainstreaming*^{*}, généralement traduit par « approche intégrée de l'égalité hommes-femmes » peut être défini comme : « la (ré)organisation, l'amélioration, l'évolution et l'évaluation des processus de prise de décision, aux fins d'incorporer la perspective de l'égalité entre les femmes et les hommes dans tous les domaines et à tous les niveaux, par les acteurs généralement impliqués dans la mise en place des politiques »²³.

Le *gender mainstreaming* est une stratégie visant à inclure systématiquement les questions de genre à l'agenda des différents registres de politiques publiques, de façon à ne pas cantonner la réduction des inégalités à une rubrique « femmes ». Puisque toutes les politiques publiques ont une incidence sur les rapports de genre, il s'agit d'intégrer de façon systématique, dans l'élaboration des politiques, une analyse de leurs effets attendus du point de vue du genre, et notamment de leur impact différencié sur les hommes et les femmes. Le principe actif du *gender mainstreaming* est la transversalité.

En pratique, le *gender mainstreaming* passe prioritairement par l'inclusion des femmes à toutes les étapes du « cycle politique » (préparation, décision, mise en œuvre, évaluation), à la fois par la consultation de femmes (habitantes ou actrices), et par le recrutement de femmes au sein des équipes de conception et de mise en œuvre des politiques publiques. L'augmentation de la présence des femmes dans les assemblées consultées et dans les équipes de conception permet non seulement de faire entendre leurs attentes et besoins spécifiques en termes de mobilité, mais également de consolider leur légitimité à prendre part aux questions de transport et, plus généralement, à prendre place dans l'espace public.

De nouveaux instruments d'action publique accompagnent également la démarche de *gender mainstreaming* telles que les statistiques sexuées, les analyses des budgets au prisme du genre, l'analyse d'impact des politiques et la formation des acteurs du processus.

²³ Définition proposée par le Groupe de spécialistes pour une approche intégrée de l'égalité (EG-S-MS) du Conseil de l'Europe.



Bonne pratique n°13 : Institutionnalisation du *gender mainstreaming* dans l'administration locale du Bangladesh

Le ministère pour l'Ingénierie dans l'administration locale du **Bangladesh** (*Local Government Engineering Department - LGED*) est chargé de construire et d'entretenir les infrastructures de transport et de développement rural. Dans la société rurale du pays, les rôles attribués à chaque sexe sont fermement déterminés, et les femmes sont socialement désavantagées, c'est pourquoi le LGED a reçu un soutien de la Banque asiatique de développement et d'autres bailleurs de fonds pour institutionnaliser les efforts réalisés en faveur de l'égalité entre les sexes, et ce, en recrutant des femmes ingénieures pour intégrer les questions sociales et de genre aux projets. Le LGED a élaboré sa propre stratégie en matière de genre ainsi qu'un plan d'action spécifique ; il a proposé un programme de formation permanente à son personnel sur le genre dans le processus de participation et sur le suivi des politiques axées sur le genre, ainsi qu'un programme adressé aux contreparties et aux dirigeants des institutions de l'administration locale sur les enjeux de genre. L'action du LGED en matière de *gender mainstreaming* repose sur :

- ▶ une conception des infrastructures tenant compte des enjeux de genre (*gender sensitive*) ;
 - une prise en compte des dimensions sociales et de genre dans la préparation, la mise en œuvre et le suivi des projets ;
- ▶ une consultation incluant les femmes, que ce soit à l'échelle des communautés ou parmi les acteurs référents ;
- ▶ des dispositions permettant aux femmes d'avoir accès à l'emploi et aux marchés ;
- ▶ des dispositions pour garantir aux femmes une égalité en termes de revenu et de participation à la prise de décisions ;
- ▶ un nombre d'emplois réservés aux femmes dans la construction et la maintenance des infrastructures ;
- ▶ des aides spécifiques accordées aux associations et entreprises dirigées par des femmes intervenant autour du projet (construction, maintenance, plantation d'arbres, etc.).

Source : *Asian Development Bank, 2013.*

En matière de risques sociaux, l'AFD classe les projets qu'elle finance en catégorie A, B+, B ou C en fonction de l'importance des risques sociaux pré-identifiés. Les projets classés en catégorie B+ ou A sont ceux ayant des impacts sociaux importants tels que des déplacements de population ou des violations des traités internationaux relatifs aux droits humains. Les risques sociaux les plus importants sont liés à des projets nécessitant :

- ▶ la libération et/ou l'acquisition d'emprises foncières, de façon temporaire ou permanente, et/ou la restriction d'accès à des espaces utilisés par les populations ;
- ▶ la mise en œuvre d'activités de chantier importantes, qui peuvent entraîner des pollutions ou des afflux localisés de populations, essentiellement masculines.

Ces risques sont distincts des objectifs du projet et sont liés aux activités de mise en œuvre, par exemple aux activités de construction d'infrastructures ou de libération temporaire ou définitive des emprises. En dehors des infrastructures proprement dites, des modifications d'un système tarifaire peuvent aussi avoir des impacts sociaux importants.

Ces risques et impacts sont anticipés, gérés et atténués par le processus de diligences environnementales et sociales. Ce processus comporte des enjeux de genre importants :

- ▶ du fait des inégalités entre femmes et hommes pré-existantes aux projets, en termes d'accès à la propriété (notamment foncière), d'accès à l'information et de participation aux processus de décision, les femmes sont plus vulnérables que les hommes aux impacts négatifs et moins susceptibles de bénéficier des impacts positifs (par exemple création d'emplois) ;
- ▶ du fait de la division sexuelle des tâches et du travail, les sources de revenus et de subsistances des hommes et des femmes sont différentes : la nature des impacts affectant les hommes et les femmes peut donc être différente ;
- ▶ les projets d'infrastructures et les processus d'étude d'impact qui les accompagnent sont souvent porteurs d'une culture professionnelle masculine : les femmes y sont peu représentées, ce qui induit des biais dans l'analyse des risques spécifiques aux femmes.

Les mesures de gestion des risques et impacts des projets doivent donc prendre en compte les relations de genre et les inégalités hommes-femmes pour ne pas aggraver ces inégalités ni accroître les vulnérabilités des femmes.

Les étapes principales des diligences environnementales et sociales

- ▶ Évaluation préalable des risques E&S, et classement (A, B+, B ou C) ;
- ▶ pour les programmes comportant une série de sous-projets, ou lorsque le niveau de définition du projet ne permet pas d'identifier avec précision les impacts, un cadre de gestion environnemental et social (CGES) doit définir les principes de gestion des risques qui seront appliqués. Pour ce type de programmes, lorsque des déplacements de population sont pressentis, un cadre de politique de réinstallation (CPR) doit également être élaboré, pour définir les principes selon lesquels ces déplacements seront menés ;
- ▶ une étude d'impact environnemental et social (EIES) est réalisée (une évaluation environnementale et sociale restreinte lorsque le projet est d'une taille limitée ou comporte peu d'impacts), comprenant une étude de l'état initial socioéconomique, une analyse des impacts et des propositions de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de ces impacts. Pour les projets présentant les risques les plus élevés, un

plan de gestion environnemental et social (PGES) est élaboré, et un plan d'action de réinstallation (PAR) si des populations doivent être déplacées. Dans tous les cas, un plan d'engagement environnemental et social (PEES), annexé à la convention de financement, rappelle les engagements pris par la maîtrise d'ouvrage pour limiter les impacts négatifs de l'opération.

- ▶ le PGES/PEES et le PAR doivent être mis en œuvre et les mesures d'atténuation des impacts suivies et évaluées ;
- ▶ une évaluation *ex post* de la mise en œuvre des mesures d'atténuation doit être réalisée.



La boîte à outils AFD « Intégration du genre dans les diligences environnementales et sociales » détaille toutes ces mesures et propose des éléments spécifiques détaillés pour chacune de ces étapes.

Les éléments principaux d'intégration du genre dans les diligences sociales

- ▶ Une étude du cadre légal et institutionnel détaillant les limitations des droits des femmes, notamment en terme d'accès à la propriété, de participation aux processus de décision et/ou de participation à la vie publique, et en regard des textes internationaux signés ou ratifiés par le pays d'intervention ayant des implications en termes de droits des femmes.
- ▶ La réalisation d'études de l'état initial socioéconomique détaillant la situation des femmes et des hommes, non pas « globalement », mais en :
 - présentant des données socioéconomiques désagrégées par sexe ;
 - indiquant la part de femmes dans chaque groupe socioéconomique identifié, ainsi que la part des ménages dirigés par des femmes ;
 - analysant les différences en termes d'accès et d'utilisation des services et infrastructures publiques et communautaires en fonction du sexe ;
 - analysant les différences entre les sexes en termes d'accès et de contrôle des ressources naturelles et économiques ;
 - analysant la division du travail et les rapports de genre, la répartition des charges et des tâches au sein des ménages.
- ▶ L'analyse des impacts doit :
 - différencier les impacts selon le sexe pour chacune des catégories socioéconomiques affectées ;
 - prendre en compte les ménages dirigés par des femmes et indiquer la proportion de femmes dans chacun des groupes socioéconomiques affectés par le projet.
- ▶ Les processus de consultation publique doivent être adaptés aux contraintes spécifiques des femmes. Les mesures d'atténuation des impacts doivent garantir l'égalité des sexes faces aux mesures mises en œuvre par le projet.
- ▶ Les mesures d'indemnisation lors des déplacements de population doivent différencier et prendre en compte distinctement les femmes et les hommes présents au sein du ménage (par exemple, à travers le recensement et l'enregistrement en leurs noms propres, leur participation partagée aux décisions relatives au type d'indemnisation du ménage, ou encore à travers la mise en place d'un système de double signature pour le versement des indemnisations).
- ▶ Les éléments de suivi et d'évaluation du PGES/PEES devront permettre de suivre séparément la situation des femmes et des hommes affectés par les impacts du projet. Tous les indicateurs socioéconomiques proposés devront, dans la mesure du possible, être désagrégés par sexe.

Questions clés concernant les conventions de financement (clauses E&S)

- ▶ Les clauses environnementales et sociales peuvent-elles et/ou doivent-elles inclure des éléments spécifiques au genre (cf. *supra*) ?
- ▶ Les indicateurs de suivi inclus dans la convention contiennent-ils des indicateurs spécifiques au genre ou *a minima* des indicateurs désagrégés par sexe (Voir **Fiche 11 : Indicateurs**) ?
- ▶ Les budgets proposés permettent-ils de sécuriser des actions « genre » ?

Transports et gestion des déplacements de population et des relogements

Les projets de transport de grande envergure entraînent invariablement, bien qu'à des degrés divers, l'acquisition de foncier et le déplacement de personnes qui se voient ainsi privées de leur lieu de vie et de leur moyen de subsistance. Les femmes sont plus vulnérables aux conséquences des déplacements parce qu'elles n'ont pas les mêmes droits que les hommes dans le domaine foncier (seuls les noms des époux sont indiqués sur les titres de propriété, par exemple), parce que leurs besoins spécifiques sont ignorés, parce que la compensation n'est pas équitable entre hommes et femmes et parce qu'elles sont tenues éloignées des réunions de concertation, réservées aux chefs de famille, pendant lesquelles sont établis les inventaires de propriété, les niveaux de compensation et les calendriers de relogement.

La boîte à outils « Intégration du genre dans les diligences environnementales et sociales » détaille les enjeux et stratégies d'action relatifs à la gestion des déplacements et des relogements. Les spécificités du transport à ce titre sont : la forme linéaire des tracés, qui comporte ses propres facilités et contraintes ; le fait que les axes de transport peuvent être rapprochés de corridors existants pour minimiser leur impact ; le fait que le choix du mode privilégié aura un impact sur l'emprise foncière engagée, et que les modes les moins consommateurs d'espace peuvent être privilégiés.

Risques épidémiologiques liés aux grands travaux d'infrastructures de transports

Si les projets de transport peuvent avoir des conséquences très positives sur les populations qu'ils desservent, le moment de construction de l'infrastructure est un moment particulièrement propice à la diffusion des maladies contagieuses (HIV, MST, tuberculose, hépatite, malaria, dengue), du fait de la présence massive de travailleurs, extérieurs aux communautés locales jusqu'alors enclavées, qui sont en très grande majorité des hommes. Les femmes de ces communautés locales sont particulièrement vulnérables puisqu'elles sont fréquemment susceptibles d'être engagées dans des relations sexuelles, en particulier si leur travail les conduit à être en contact avec les ouvriers. Les femmes de ces ouvriers sont également vulnérables aux maladies sexuellement transmissibles puisqu'elles peuvent être infectées lorsque leur conjoint revient à la maison une fois le chantier terminé.

Il est donc crucial d'inclure des programmes de prévention au sein des projets de construction de grandes infrastructures, tout particulièrement lorsqu'elles sont linéaires (routes, voies ferrées) et non surfaciques (ports, aéroports). Ceux-ci peuvent comporter :

- ▶ des programmes d'éducation et de changement comportemental (*behavior change communication/BCC*) ;
- ▶ des programmes de promotion sociale de l'usage du préservatif masculin et féminin ;
- ▶ des campagnes de dépistage des maladies sexuellement transmissibles ;
- ▶ des consultations gratuites.

Les interactions sexuelles entre ouvriers et femmes issues des communautés locales peuvent être monnayées et relèvent parfois du trafic d'être humain. Elles ne sont pas toujours consenties et peuvent par ailleurs donner lieu à des grossesses non désirées. Il est donc important que les campagnes de prévention accompagnant les chantiers d'infrastructures de grande échelle abordent les questions des risques sociaux dans toutes ces dimensions. Mais les campagnes de communication ne suffisent pas, et la prévention de ce type de risque passe également par la mise en place de politiques spécifiques au problème de la traite d'êtres humains en partenariat avec les ONG présentes sur ce terrain et les autorités locales.

Les dispositifs de prévention mis en place lors de chantiers de construction seront utilement conservés une fois l'infrastructure mise en service, les conducteurs remplaçant alors les ouvriers, et les risques persistant.

Un levier efficace pour la réduction des risques est l'augmentation de la part de main-d'œuvre féminine, que ce soit parmi les ouvriers et encadrants du chantier ou parmi les conducteurs de cars et poids lourds empruntant ensuite l'infrastructure.



Bonne pratique n°14 : Prévention du VIH dans la province du Yunnan (Chine)

L'autoroute de Baolong est une voie rapide de 77 km construite entre 2005 et 2007 le long de l'axe majeur reliant Ruili, à la frontière birmane, à Kunming, capitale de la province du Yunnan. Le territoire desservi est un territoire pauvre, abritant approximativement 26 groupes ethniques, et comportant une forte prévalence du virus du sida, en particulier parmi les usagers de drogue aux abords de la frontière Birmanie-Yunnan. L'amélioration de la connectivité et de l'accessibilité de cette région doit avoir principalement des impacts positifs en termes de développement économique, mais peut en outre se traduire par la propagation du VIH et des MST le long et de part et d'autres de la frontière. Pour réduire ce risque, la Banque asiatique de développement a accordé une subvention spécifique pour la mise en œuvre d'un programme de trois ans concomitant à la construction de l'auto-

route. Le projet s'est traduit par la mise en place d'une approche contextuelle innovante (*setting approach*) se traduisant par l'organisation de campagnes de prévention spécifiques aux cinq types de sites-cibles identifiés : le chantier de construction, les établissements de divertissement, les établissements-étapes pour les conducteurs de poids lourds, les communautés locales de 21 villages et les centres de soins. Au milieu de l'année 2007, le programme avait touché 2 000 personnes par des messages relatifs au sida, 900 personnes par des sessions d'éducation personnelles, 20 000 personnes lors d'événements communautaires ou collectifs. Ce programme ambitieux a permis de réduire les risques liés au chantier, mais a également été l'occasion de toucher des personnes régulièrement exposées au risque, telles que les employé(e)s des établissements de divertissement.

Source : Asian Development Bank, 2013.

SECTION 3

INTÉGRER LA DIMENSION GENRE LORS DE L'IDENTIFICATION ET L'INSTRUCTION DU PROJET

La troisième section de cette boîte à outils genre et transports est destinée à traduire dans les termes du cycle de projet les enjeux et pistes d'action soulevés en section 1 et 2. Cette partie est structurée autour des grandes étapes du cycle de projet : identification et instruction.

- Fiche 1 :** Intégration du genre dans le cycle du projet – p. 43
- Fiche 2 :** Clés pour une analyse genre – p. 44
- Fiche 3 :** Notations marqueur CAD/Avis développement durable et exigences minimales – p. 45
- Fiche 4 :** Questions clés lors de l'identification – p. 47
- Fiche 5 :** Questions clés lors de la phase d'instruction du projet – p. 49
- Fiche 6 :** Lien entre l'analyse genre et les objectifs du projet – p. 51
- Fiche 7 :** Intégrer le genre dans les études de diagnostic, de faisabilité et les études complémentaires – p. 52
- Fiche 8 :** Intégrer le genre dans le budget et la gouvernance du projet – p. 56
- Fiche 9 :** Engager un dialogue avec la contrepartie et les autres partenaires sur le genre – p. 58
- Fiche 10 :** Éléments de TdR pour une analyse de la « capacité genre de la contrepartie » dans l'étude de faisabilité – p. 63
- Fiche 11 :** Indicateurs de projet AFD – p. 65

FICHE 1

INTÉGRATION DU GENRE DANS LE CYCLE DU PROJET

Cette fiche explique quelles actions mener à quel moment pour intégrer le genre tout au long du cycle du projet AFD. Elle peut également servir pour le cycle de projet de DPO qui comprend les mêmes grandes étapes du cycle de projet.

COMITÉS ET DOCUMENTS	ACTIONS GENRE	FICHES GENRE	DILIGENCES E&S*
IDENTIFICATION			
<p>Fiche d'Identification de Projet (FIP)</p> <p style="text-align: center;">Comité d'Identification</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 1^{er} questionnement sur le genre pour identifier <i>a priori</i> les enjeux (risques et opportunités) : diagnostic et analyse genre préalable. ▶ Début du dialogue avec la contrepartie sur l'intégration du genre dans le projet. ▶ Intégration du genre dans les études de diagnostic (faisabilité) pour avoir le contexte genre de départ (données désagrégées) et préciser les points et modalités d'intégration du genre dans le projet. → Finalisation de la FIP - Identification de la notation CAD-DD. 	<p>Fiche 2 : Clés pour une analyse genre</p> <p>Fiche 4 : Questions clés lors de l'identification</p> <p>Fiche 9 : Engager la contrepartie sur le genre</p> <p>Fiche 7 : Intégrer le genre dans les études de diagnostic, de faisabilité et les études complémentaires</p> <p>Fiche 3 : Notations marqueur CAD/Avis DD et exigences minimales</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Évaluation E&S initiale (classement A, B+, B, C). ▶ Évaluation des enjeux de genre.
INSTRUCTION			
<p>Fiche de Présentation de Projet (FPP)</p> <p style="text-align: center;">Comité de crédit</p> <p>Note au Conseil d'Administration (NCA)</p> <p style="text-align: center;">Conseil d'Administration</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sur la base des résultats de la faisabilité et de la mission d'identification, déterminer : <ul style="list-style-type: none"> - les objectifs genre et les exigences minimales du projet ; - les indicateurs désagrégés pour le suivi de l'intégration du genre durant la mise en œuvre du projet. ▶ Poursuite du dialogue avec la contrepartie et avec les autres acteurs du projet. → Finalisation de la FPP - Confirmation de la notation CAD-DD. 	<p>Fiche 4 et 5 : Questions clés lors de l'instruction</p> <p>Fiche 6 : Lien entre l'analyse genre et les objectifs du projet</p> <p>Fiche 8 : Intégrer le genre dans le budget et la gouvernance du projet</p> <p>Fiche 11 : Indicateurs</p> <p>Fiche 9 : Engager la contrepartie sur le genre</p> <p>Enjeu 8 : Genre et diligences E&S</p> <p>Fiche 3 : Notations marqueur CAD/Avis DD et exigences minimales</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Plan d'action genre. ▶ EIES/Évaluation E&S restreinte. ▶ CGES/PGES ▶ Cadre de politique de réinstallation/ Plan d'action de réinstallation / Plan succinct de réinstallation.
EXÉCUTION			
<p>Convention</p> <p>Rapports de suivi d'exécution</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Suivi des indicateurs définis durant l'instruction : intégration du genre dans les rapports de suivi réguliers du projet/dans les missions de supervision. 	<p>Fiche 12 : Questions clés lors de la supervision</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Clauses E&S des DAO. ▶ Engagements d'information E&S pour les rapports de suivi des PGES / PEES / PAR /Clauses E&S.
POST-ÉVALUATION			
<p>Rapport d'Achèvement de Projet (RAP)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Évaluation <i>ex post</i> des résultats obtenus en termes de genre, sur la base notamment des indicateurs définis durant l'instruction. 	<p>Fiche 13 : Questions et points clés de l'évaluation <i>ex post</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Rapports de suivi E&S.

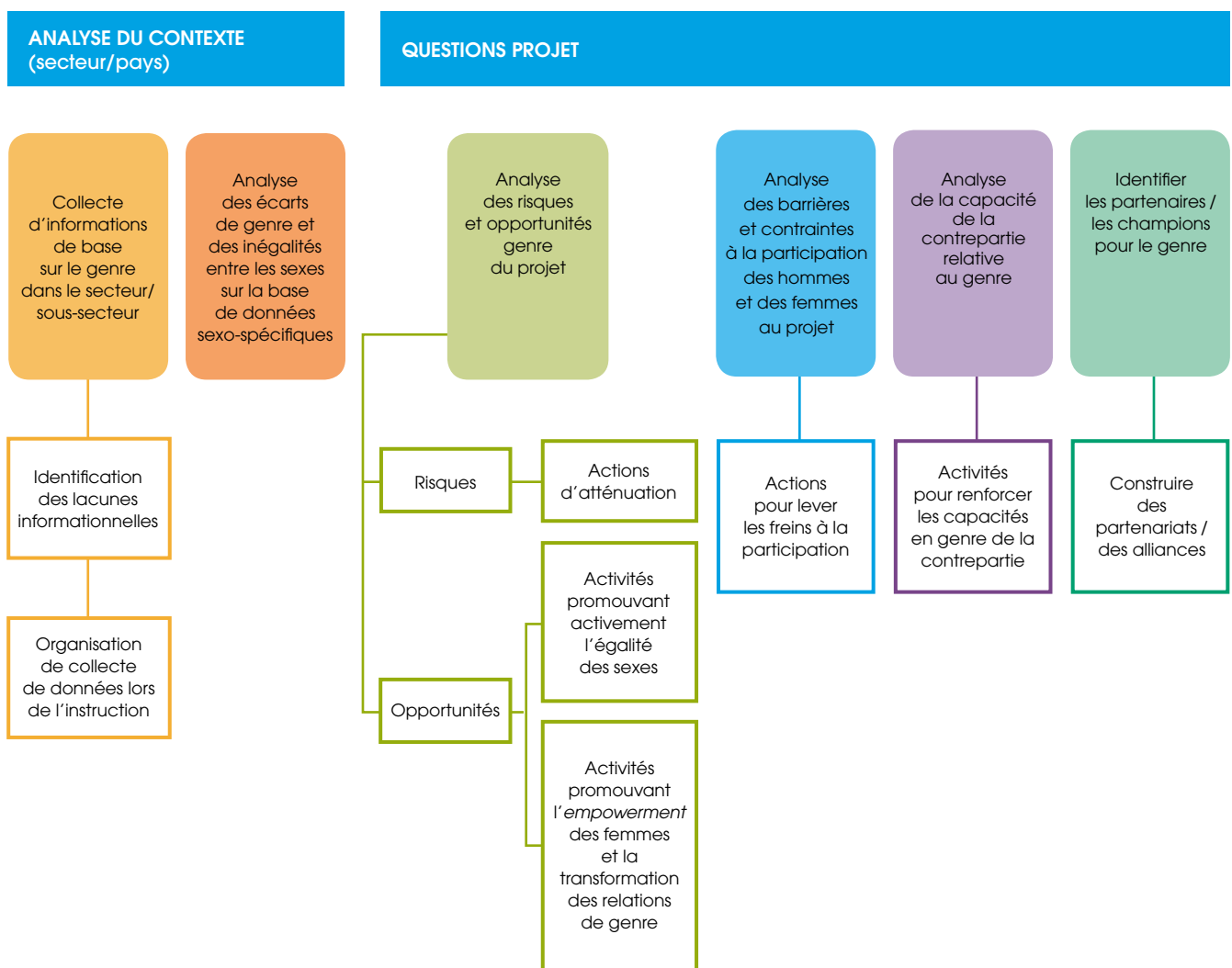
* Voir la boîte Genre et Diligences E&S pour plus de précisions.

Cette fiche présente les points d'application d'une analyse genre. Elle peut être utilisée par les chefs de projet et les personnels d'agence, durant la préparation des projets (identification et instruction). Les différents types d'analyses proposés dans cette fiche peuvent se faire successivement ou en parallèle.

Cette fiche peut également servir de base pour rédiger une composante spécifique sur le genre dans les TdR des études de faisabilité, d'impact ou autres études complémentaires.

Elle complète les **Fiches 4** et **5** sur les questions clés lors de l'identification et de l'instruction.

ANALYSE DU GENRE AU COURS DES PHASES D'IDENTIFICATION ET D'INSTRUCTION



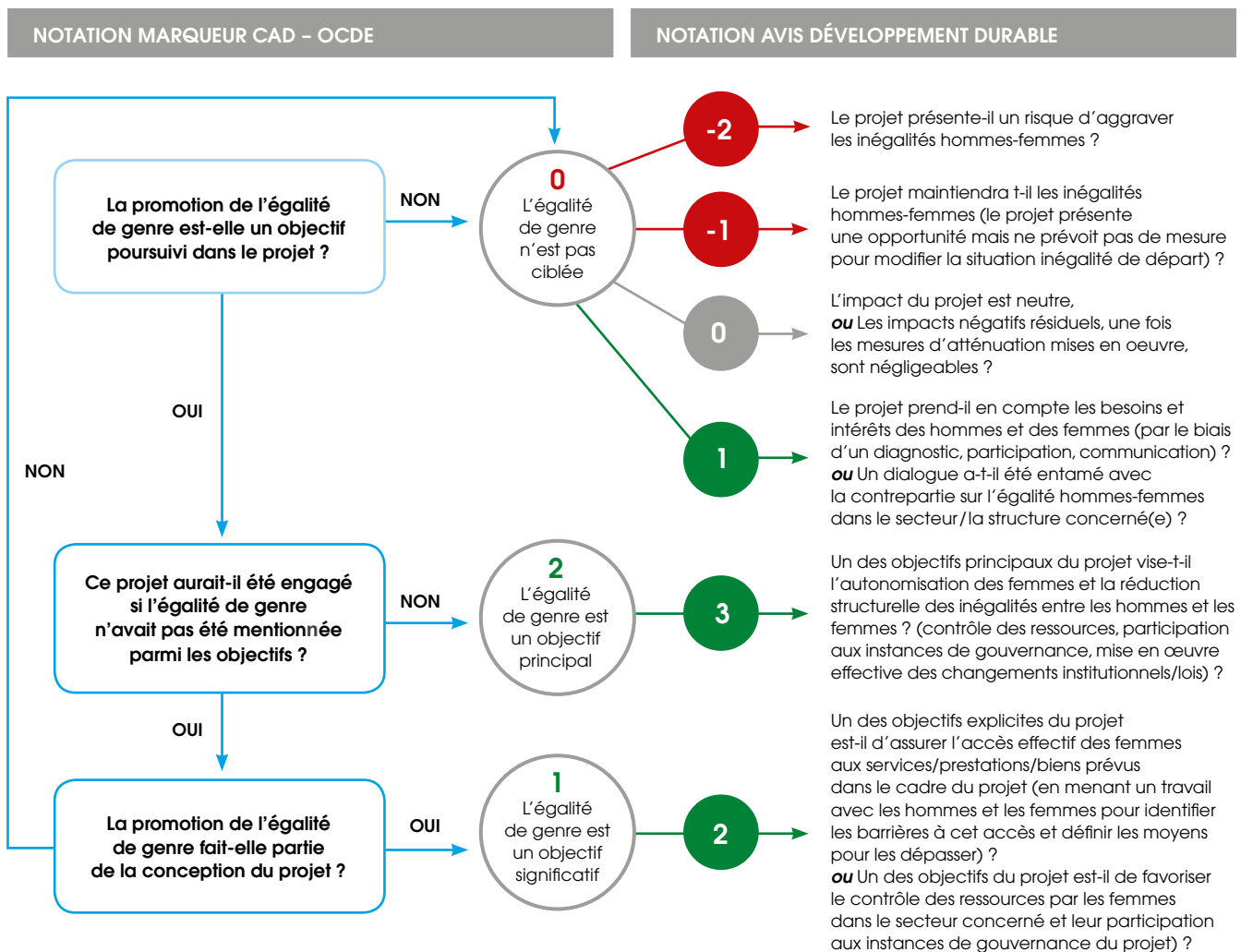
Tous les projets faisant partie du périmètre²⁴ doivent recevoir une « Notation Genre », qui induit des exigences minimales. Deux systèmes de notation sont utilisés à l'AFD pour évaluer la prise en compte du genre dans ses projets : le marqueur genre du CAD de l'OCDE et la dimension Égalité hommes-femmes de l'Avis développement durable.

Un système d'équivalence a été développé entre les deux systèmes, présenté dans la figure ci-dessous.

Lors de l'instruction des projets, les chargés de projets ne doivent renseigner que la notation développement durable dans le système d'information (le renseignement de l'équivalence CAD se fait automatiquement).

Des compléments méthodologiques sur la notation CAD/OCDE et sur la notation Avis développement durable sont présentés en annexes 1 et 2 du présent document.

L'ÉQUIVALENCE ENTRE LE MARQUEUR ÉGALITÉ H-F CAD OCDE ET LA NOTATION ÉGALITÉ F-H DANS L'AVIS DÉVELOPPEMENT DURABLE

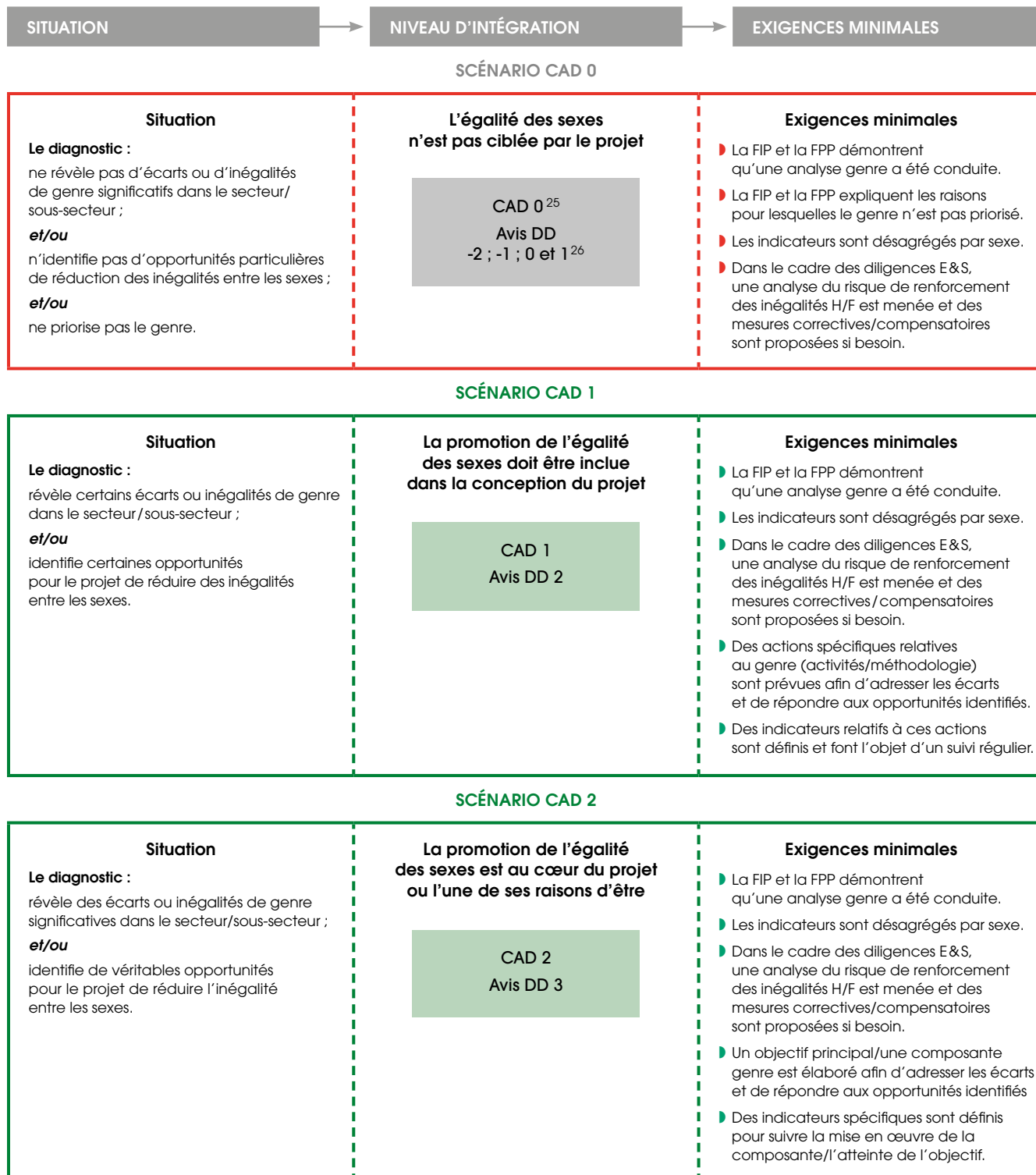


²⁴ Le périmètre de notation « marqueur CAD/OCDE Égalité H/F » correspond à la typologie de projets suivante : États étrangers, Subvention Projet (Subventions programme 209 y compris PRCC et microfinance), Prêts (hors sous-participation), IS3TF, C2D (UPPTE) et ONG. Les autres opérations (notamment les ABG, les lignes de crédit non affectées et projets financés sur les Outre-Mer) sont exclus, conformément au DOS Genre 2, ainsi que les FERC, FRCG et délégations de fonds pour lesquels le marqueur CAD n'est pas pertinent.

Le périmètre de l'Avis DD correspond à la même typologie de projets ; cependant, il ne s'applique pas aux prêts d'un montant inférieur à 5 M€ et aux subventions d'un montant inférieur à 1,5 M€. Pour les projets pour lesquels l'Avis développement durable ne s'applique pas (opérations en prêts d'un montant inférieur à 5 M€ et subventions d'un montant inférieur à 1,5 M€) mais qui entrent dans le périmètre du marqueur CAD, les chargés de projets doivent renseigner le marqueur CAD dans le système d'information.

EXIGENCES MINIMALES

Le premier questionnement genre (diagnostic et analyse genre préalable) permet d'identifier *a priori* les risques, les enjeux et les opportunités du projet en la matière. En fonction de l'importance de ces derniers et de l'ambition du projet en termes de genre, plusieurs scénarios s'offrent aux chefs de projet, comprenant chacun des exigences minimales.



²⁵ Marqueur Genre du CAD/OCDE. Voir Annexe 1 (Modalités d'utilisation du marqueur CAD/OCDE sur l'égalité hommes-femmes).

²⁶ Dimension 3 « Égalité hommes-femmes » de la notation « Avis développement durable » de l'AFD. Voir Annexe 2 (Notation de la Dimension Égalité hommes-femmes de l'Avis développement durable de l'AFD).

Les enjeux de genre doivent être pris en compte dès la phase d'identification. L'objectif, lors de cette étape initiale, est de prendre la mesure des risques et ressources dont il faudra tenir compte par la suite, ainsi que du degré d'engagement *a priori* de la contrepartie dans le domaine.

Le chef de projet doit donc s'assurer *a minima* :

- qu'une analyse des enjeux de genre* (*gender analysis*) a été engagée ;
- qu'un objectif genre en accord avec cette analyse est identifié ;

▸ que des stratégies spécifiques seront mises en œuvre pour réaliser ces objectifs ;

▸ que la position de la contrepartie sur la question est connue : que le partenaire a été interrogé sur son positionnement et intérêt relatif au genre et que ces échanges ont permis d'identifier d'éventuelles demandes.

Les « outils disponibles » sont rappelés pour mémoire. Lors de la phase d'identification, les outils qui doivent être maîtrisés sont principalement la **section 1** : Enjeux, la **fiche 2** : Clés pour une analyse genre et la **fiche 9** : Engager la contrepartie.

QUESTIONS À SE POSER	OUTILS DISPONIBLES
Sur la demande de financement	
1. Les enjeux de genre dans le secteur et le pays sont-ils précisés et pris en compte dans la demande de financement ?	Profil pays genre AES²⁷ Fiche 9 : Engager la contrepartie sur le genre
2. Quelle est l'attitude de la contrepartie par rapport à l'intégration de l'approche genre ?	Fiche 9 : Engager la contrepartie sur le genre
3. Une analyse des enjeux de genre doit-elle être conduite pour l'identification de ce projet ? Les coûts sont-ils pris en compte dans le budget ?	Fiche 6 : Analyse genre et objectifs du projet Fiche 8 : Budget et gouvernance
Sur l'analyse du contexte sectoriel	
4. Les enjeux et inégalités de genre dans le pays et le secteur sont-ils décrits et analysés sur la base de données sexospécifiques ?	Profil pays genre AES Fiche 7 : Études et diagnostic
5. Quelles sont les conditions légales, culturelles, politiques, économiques et sociales concernant le genre qui peuvent avoir une influence sur le projet ou sur lesquelles le projet peut avoir une influence ?	Profil pays genre AES Section 1 : Enjeux
6. La prise en compte du genre peut-elle avoir une influence sur la conception du projet (objectif principal ou secondaire) ?	Fiche 6 : Analyse genre et objectifs du projet
7. Existe-t-il des projets similaires ayant pris en compte le genre dont l'approche pourrait enrichir le projet ?	Section 5 : Ressources Fiche 13 : Évaluations <i>ex post</i>
8. Des compétences et expertises en termes d'analyse sociale et de genre existent-elles et sont-elles identifiées dans le pays d'intervention ?	Profil pays genre AES
9. Y a-t-il des lignes budgétaires couvrant les actions genre ?	Fiche 8 : Budget et gouvernance

...

²⁷ Disponibles sur http://www.afd.fr/home/projets_afd/genre/donnees-genre/donnees-par-pays

...

QUESTIONS À SE POSER	OUTILS DISPONIBLES
Analyse <i>a priori</i> des effets du projet sur la réduction des inégalités et les rapports de genre (FIP)	
10. Y a-t-il des indicateurs ou cibles genre spécifiques pré-identifiés ? L'ensemble des indicateurs du projet sont-ils désagrégés par sexe ?	Fiche 11 : Indicateurs
11. Une consultation avec les bénéficiaires finaux hommes/femmes a-t-elle été faite/doit-elle être faite pour définir le projet ?	Fiche 7 : Études et diagnostic
12. Le projet est-il susceptible de réduire l'écart et les inégalités de genre ? Le projet est-il susceptible de perpétuer ou de renforcer les inégalités de genre ?	Fiche 6 : Analyse genre et objectifs du projet Section 1 : Enjeux
13. Y a-t-il des activités visant spécifiquement la réduction des inégalités de genre ou des possibles effets négatifs induits ?	Fiche 6 : Analyse genre et objectifs du projet
14. La mise en œuvre du projet entraîne-t-elle des risques sociaux importants (déplacements de population, pertes de revenus, etc.) ?	Enjeu 8 : Genre et diligences E&S

QUESTIONS À SE POSER	OUTILS DISPONIBLES
Préparation des TdR des études de faisabilité et des études d'impact	
1. Les TdR couvrent-ils les lacunes informationnelles concernant le genre et le projet transport X ?	Fiche 7 : Études et diagnostic
2. Des données désagrégées par sexe sont-elles disponibles pour le projet transport X et la zone du projet ? Si non, la collecte de données désagrégées est-elle spécifiée dans les TdR socioéconomiques des études de faisabilité/d'impact ?	Fiche 7 : Études et diagnostic
3. Les TdR des études de faisabilité/d'impact demandent-elles : (i) une analyse des écarts et des inégalités de genre, notamment relatives à l'accès au transport X ; (ii) une analyse des risques et opportunités genre du projet (opportunités de réduire les écarts et inégalités ou risques de perpétuation/renforcement des écarts et inégalités de genre) ; (iii) une analyse des besoins pratiques et stratégiques des bénéficiaires hommes et femmes ; (iv) une analyse des barrières et contraintes à la participation des hommes et des femmes au projet ; (v) une analyse de la capacité genre de la contrepartie et de son expérience en matière de genre et de transport ?	Fiche 7 : Études et diagnostic
4. Le niveau de l'analyse genre requis demande-t-il des compétences genre spécifiques ? Le cas échéant, cela est-il précisé dans l'expertise requise ?	Fiche 10 : Capacités genre de la contrepartie
5. Les coûts relatifs au recueil de données et analyses genre sont-ils identifiés et budgétés ?	Fiche 8 : Budget et gouvernance
Évaluation du traitement des enjeux de genre dans les études de faisabilité et d'impact	
6. Les études démontrent-elles que les bénéficiaires directs et indirects, hommes et femmes, ont été consultés et comment ?	
7. Les études présentent-elles des données quantitatives et qualitatives pour les hommes et les femmes ?	
8. Les données socioéconomiques présentées sont-elles désagrégées par niveaux socioéconomiques, religion, ethnie, occupation professionnelle ou toute autre catégorie sociale pertinente au regard du contexte et de l'objet de l'intervention ?	
9. Les études présentent-elles une analyse genre des dimensions identifiées dans le point 3 <i>supra</i> ?	
10. Les indicateurs de suivi sur le genre proposés sont-ils pertinents, robustes et facile à collecter ? Les cibles proposées sont-elles pertinentes et réalistes ?	Fiche 11 : Indicateurs Fiche 9 : Engager la contrepartie sur le genre
11. Quelles modifications peuvent être apportées au design du projet (objectifs, activités, indicateurs) sur la base des analyses produites ?	Section 1 : Enjeux



...

QUESTIONS À SE POSER	OUTILS DISPONIBLES
Intégration du genre dans le design institutionnel du Projet	
12. Les impacts ou objectifs spécifiques sur le genre sont-ils : (1) identifiés et explicites, et (2) discutés avec la maîtrise d'œuvre et/ou la contrepartie ?	Fiche 9 : Engager la contrepartie sur le genre
13. La contrepartie et/ou la maîtrise d'œuvre a-t-elle en interne les capacités nécessaires à la prise en compte des aspects genre ou au suivi des impacts genre ?	Fiche 10 : Capacités genre de la contrepartie
14. Quels sont les besoins en renforcement des capacités genre de la contrepartie et des équipes projets locales ?	Fiche 10 : Capacités genre de la contrepartie
15. Un expert social compétent sur le genre est-il nécessaire ? Si oui, est-il identifié et inclus dans le budget ?	Enjeu 8 : Genre et diligences E&S
16. Dans quelle mesure le genre est-il pris en compte dans la gouvernance du projet ?	Enjeu 8 : Genre et diligences E&S

DONNÉES QUANTITATIVES UTILES POUR L'IDENTIFICATION ET L'ANALYSE DES ÉCARTS DE GENRE ET DES INÉGALITÉS

SOUS-SECTEUR	INDICATEURS PERTINENTS
Transports urbains	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Évolution du nombre d'utilisateurs H/F. ▶ Participation H/F lors des phases de planification et de décision. ▶ Nombre et % d'employés H/F lors des travaux de construction et d'entretien. ▶ Nombre et % d'employés H/F dans le fonctionnement du système de transport (conducteur/trices, gestionnaires stations, service d'ordre...). ▶ Nombre et % H/F ayant bénéficié de formations en vue d'opportunités d'emploi dans le secteur des transports, y compris dans des tâches non traditionnelles (services de réparation...). ▶ Nombre et % H/F dans les entités de gouvernance des services des transports ayant bénéficié de formations relatives aux enjeux de genre. ▶ Enregistrement et évolution des cas de harcèlement sexiste et des cas de violences à l'égard des femmes.

Une analyse situationnelle sensible au genre permettra de mieux cerner les enjeux de genre dans le sous-secteur des transports et de développer des objectifs et des stratégies de mise en œuvre en adéquation avec le problème identifié.



Caractéristiques des projets efficaces en matière de réduction des inégalités hommes-femmes (GTZ non daté)²⁸

- ▶ Le genre n'est pas limité à une activité mais est intégré à l'ensemble des activités et à toutes les étapes du projet.
- ▶ Les interventions sont faites à tous les niveaux simultanément : micro, meso et macro.
- ▶ Les interventions répondent aux besoins des hommes et des femmes tout en adressant les inégalités de rapports de genre au niveau structurel.
- ▶ Les projets prennent en compte les femmes et les hommes.
- ▶ Une approche participative sous-tend le projet.

L'analyse du contexte et des enjeux est une phase clé pour la formulation des objectifs du projet en général et pour réussir l'introduction du genre en particulier. Lorsque l'analyse du contexte et de ses enjeux inclut la dimension genre :

1. l'analyse permet d'identifier au départ des écarts éventuels entre des groupes sociaux, dont les femmes et les hommes ;
2. le lien avec des objectifs ou des composantes liées au genre est plus simple, fluide ;
3. la justification d'une composante ou sous-composante spécifique genre est plus logique.

Le genre peut être à un certain degré intégré à tout projet. L'intégration du genre permettra d'améliorer les activités du projet dans leur ensemble. Le genre peut être intégré de deux façons. En combinant ces deux approches, les projets agiront plus efficacement sur la réduction des inégalités :

- ▶ intégration de la dimension genre dans une composante ne portant pas spécifiquement sur le genre ;
- ▶ développement d'une composante/sous-composante genre spécifique.

Quelques points d'entrée pour développer une composante ou sous-composante genre ou sensible au genre :

- ▶ identifier les actions qui permettront de réaliser les objectifs genre identifiés (s'il y en a) ;
- ▶ identifier les actions/stratégies qui permettront aux femmes et aux hommes de bénéficier pleinement du projet ;
- ▶ identifier les actions d'atténuation relatives aux risques potentiels du projet sur le renforcement des inégalités de genre ;
- ▶ développer des stratégies pertinentes en collaboration avec la contrepartie pour s'assurer de la réalisation des activités ou du sous-objectif genre.

²⁸ GTZ, Non daté. <https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/7aGenderUTSept300.pdf>

Principes généraux relatifs au contenu des TdR

Intégrer le genre dans les études de diagnostic et de faisabilité permet de combler les lacunes informationnelles sur le genre, de collecter, si besoin est, des données sexo-spécifiques, d'explorer plus avant les enjeux de genre dans un sous-secteur ou une thématique particulière et/ou d'identifier des stratégies possibles pour une meilleure prise en compte du genre dans le projet. Il est important, dans l'élaboration des TdR, de s'attacher à la fois :

- ▶ à intégrer la dimension genre dans l'ensemble des TdR (*mainstreaming*) ;
- ▶ à intégrer une composante spécifique/des questions spécifiques sur le genre pour approfondir certains sujets ;
- ▶ à veiller à ce que la formulation soit sensible au genre.

Les éléments de TdR ci-après peuvent être utilisés soit pour des projets mettant en place un service inexistant, ou pour des projets appuyant le renforcement ou l'amélioration d'un service existant. Les coûts associés à la collecte de données genre devront être compris dans les propositions. De plus, les TdR de faisabilité peuvent inclure une composante sur la budgétisation des activités de genre prévues par le projet.

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

Ajouter, parmi les objectifs spécifiques :

- ▶ Établir une analyse des pratiques et des demandes liées au projet, à différentes échelles (districts, quartiers/villages, ménages) (à adapter selon le contexte du projet).
- ▶ Établir une analyse des pratiques et des demandes liées au projet en fonction des relations de genre à l'intérieur des ménages.

MÉTHODE

Les données secondaires utilisées pour l'analyse devront autant que possible être désagrégées par sexe.

Les soumissionnaires devront présenter de façon détaillée les méthodes envisagées pour collecter et analyser les données aux différentes échelles.

Si des enquêtes ménages doivent être réalisées, elles incluront les différences d'usage, de pratique, d'attente et de charge entre les sexes au sein des ménages quant au type de service proposé par le projet. Le soumissionnaire devra proposer un plan d'échantillonnage.

Des méthodes qualitatives viendront compléter les données collectées par questionnaires, pour approfondir l'analyse à l'échelle intra-ménage. Le soumissionnaire détaillera la façon dont les données qualitatives seront validées.

Les soumissionnaires devront notamment détailler les méthodes envisagées pour interroger les femmes et les hommes d'un même ménage, afin de distinguer les informations concernant le ménage dans son ensemble des informations sexo-spécifiques. La façon dont la définition des questionnaires permettra d'intégrer ces différentes échelles devra être expliquée, ainsi que les modes de validation des questionnaires.



...

RÉSULTATS ATTENDUS

Le Consultant procédera à un diagnostic de la situation actuelle fondé sur l'analyse des données recueillies, les inventaires réalisés et les résultats des enquêtes effectuées. Il évaluera les effets et impacts du projet.

L'analyse devra présenter les données collectées en les ventilant en fonction des différents groupes socioéconomiques identifiés (selon leur niveau de pauvreté ou de richesse, leur emplacement géographique, la religion, l'ethnie, la taille du ménage ou toute autre variable significative). Le sexe du chef de ménage constituera obligatoirement l'une des variables utilisées pour la ventilation des données.

Des études de cas précises seront fournies pour illustrer et préciser les principaux enjeux identifiés par les analyses développées, pour chacun des groupes socioéconomiques pertinents identifiés.

L'analyse devra préciser les bénéfices (économiques ou autres) de l'accès à un service amélioré, pour les femmes et les hommes.

COMPÉTENCES

La proposition devra détailler les compétences nécessaires à la méthode retenue, en les justifiant par rapport aux différentes contraintes et groupes cibles pré-identifiés. Le nombre et les profils des enquêteurs devront correspondre au volume et à la nature des enquêtes à effectuer.

- ▶ Expert senior international : formation supérieure en sciences sociales (sociologue, anthropologue, socioéconomiste, géographe), expérience du secteur et de la région ou du pays, 10 ans d'expérience, avec des références en supervision d'enquêtes ménages (*l'expertise internationale peut ne pas être requise en fonction du type ou de la taille du projet*).
- ▶ Superviseur/expert senior national : formation supérieure en sciences sociales (sociologue, anthropologue, socioéconomiste), expérience du secteur et de la zone d'intervention, connaissance des caractéristiques socioculturelles de la zone d'intervention, 7 ans d'expérience, expérience de terrain avérée en matière d'enquêtes ménages et de pratique des méthodes qualitatives.
- ▶ Enquêteurs : une équipe mixte devra être proposée, comptant autant de femmes que d'hommes. Les animateurs devront avoir l'expérience du secteur et de la zone d'intervention et une expérience avérée du travail de terrain (au moins 2 ans). Une formation supérieure (Bac + 2 en sciences sociales) est souhaitable. Les animateurs et animatrices devront parler au moins une des langues parlées couramment dans la ou les zone(s) d'intervention.

3

Analyse des enjeux de genre : méthodes

Qu'est-ce qu'une analyse des enjeux de genre (gender analysis) ? C'est tout simplement l'analyse des inégalités de sexes et des différences genrées de rôles qui auront des impacts en termes de risques ou d'opportunités sur le projet. Conduire une analyse de genre suppose d'articuler :

- ▶ méthodes quantitatives et méthodes qualitatives de façon à comprendre comment les inégalités de sexe sont structurées par les différences de rôle ;
- ▶ analyse théorique et enjeux pratiques : l'analyse des inégalités de sexe et différences genrées doit servir la prise de décision opérationnelle ;

▶ analyse des risques et des opportunités : la focale ne doit pas se porter uniquement sur les risques que le projet fait porter sur les femmes mais également sur les ressources qu'il peut comporter.

Les méthodes d'enquête

L'analyse des enjeux de genre repose sur le croisement de méthodes permettant de faire état des inégalités de sexe existant et de méthodes visant à comprendre les normes culturelles sous-tendant ces différences et leurs conséquences en termes de politiques nationales et de perceptions et représentations des individus.

	MÉTHODES QUANTITATIVES	MÉTHODES QUALITATIVES
Sources externes	<p>Indicateurs et modèles</p> <ul style="list-style-type: none"> → état des inégalités hommes-femmes 	<p>Documents législatifs et politiques / articles et ouvrages scientifiques</p> <ul style="list-style-type: none"> → normes socioculturelles → politiques nationales
Données produites dans le cadre du projet	<p>Questionnaires</p> <ul style="list-style-type: none"> → pratiques origine-destination, motifs, modes de déplacement, etc. → cartographie des déplacements effectués au sein des communautés locales → état des inégalités hommes-femmes (complément des sources externes) 	<p>Entretiens / focus groups / observation directe</p> <ul style="list-style-type: none"> → perceptions et représentations, raisons d’agir / choix modal → attentes et besoins → normes socioculturelles (complément des sources externes)

La plupart des données secondaires (déjà disponibles dans la littérature, dans des rapports d’évaluation ou de recherche) sont actuellement rarement désagrégées par sexe. Cependant, les bailleurs intègrent peu à peu cette demande dans leurs études. Il est donc utile de demander aux consultants d’utiliser le plus possible les données existantes déjà désagrégées par sexe.

De même, l’étude du contexte institutionnel comprend en général assez peu de données désagrégées. Il peut être utile de demander soit de collecter soit d’utiliser des données, telles que la part d’emplois des femmes aux différents échelons des organismes en charge de gestion des services de transport.

La suite de cette section détaille les considérations méthodologiques relatives aux données qui seront à produire dans le cadre du projet.

Terminologie

Dans le cas des projets transports et mobilité, l’utilisation du vocable « voyageurs, usagers, populations desservies » masque les différences d’usages et l’accès effectifs des personnes à une nouvelle infrastructure. De même le « ménage » (tout comme les « communautés locales » ou les « populations locales ») n’est pas une unité socioéconomique indifférenciée composée d’intérêts convergents²⁹. Les hommes et les femmes peuvent coopérer au sein du ménage, mais leurs besoins et intérêts peuvent aussi être opposés, contradictoires, voire conflictuels. Dire qu’un ménage est motorisé ne signifie pas que les femmes au sein de ce ménage auront effectivement accès à la voiture possédée par le groupe. Le ménage est également le lieu principal où se produisent et se reproduisent les

inégalités liées aux rapports de genre en obscurcissant ou passant sous silence les différences entre les membres du ménage (préférences, besoins, charges, etc.).

Échantillonnage

Lorsque la collecte d’information se fait à l’échelle des individus, deux choix sont possibles : soit le nombre de femmes interrogées est volontairement équivalent à celui des hommes, de façon à faire remonter leurs besoins et leurs attentes ; soit les personnes sont interrogées sans distinction, mais en intégrant toujours le sexe dans le questionnaire, de façon à évaluer la proportion de femmes pratiquant effectivement un mode de transport, comme dans le cadre des enquêtes origine-destination par exemple.

Il peut plus difficilement être possible d’inclure une variable sexe dans l’échantillonnage si l’échelle de collecte d’information est le ménage ou le domicile. On peut certes demander à ce que les ménages dirigés par des femmes reçoivent une attention spécifique. Mais puisque les ménages sont généralement formés autour d’un ou de plusieurs couples, ils comporteront par définition des hommes et des femmes.

Si le travail d’enquête se fait à travers des discussions de groupes ou des groupes focus il faut penser soit à la composition plus ou moins égalitaire hommes femmes du groupe, soit à organiser des groupes d’hommes et femmes séparées. Dans beaucoup de contextes, il est difficile aux femmes de parler en public, et de ce fait, la présence de femmes ne garantit pas que les femmes pourront s’exprimer librement.

²⁹ Les sciences sociales ont déconstruit l’utilisation de cette conception du ménage dans les projets de développement. Voir par exemple (O’Laughlin 2012) ou (Sen 1987).

Questionnaires

Dans la plupart des cas, les enquêtes sont limitées à des « questionnaires ménage », comme dans le cadre des enquêtes ménages déplacements. Cette échelle d'analyse n'est pas toujours la plus adaptée et, souvent, l'enquêteur finit par ne parler qu'au chef de famille en oubliant l'épouse ou les autres membres du ménage. Il ne faut donc pas se limiter à des « questionnaires ménages » classiques mais privilégier des grilles qui envisagent les pratiques de chacun des membres du ménage. L'enquêteur doit veiller à interroger, dans la mesure du possible, la personne concernée et ne pas se référer au chef de famille pour connaître les pratiques des autres membres.

Si les questions relatives aux pratiques de déplacement sont suffisamment précises (mode, motif en particulier), elles permettront de documenter la façon dont les différentes tâches génératrices de mobilité se répartissent au sein du ménage, et comment sont attribués les modes disponibles au sein du ménage. Les causes de ces situations de fait pourront être appréhendées au moyen d'une enquête qualitative complémentaire (cf. *infra*).

Quel que soit le type de questionnaire privilégié, il doit toujours comporter une question relative au sexe, de façon à pouvoir désagréger les données *a posteriori*.

Méthodes qualitatives

La compréhension de la façon dont les rôles assignés aux hommes et aux femmes encadrent leurs pratiques et déterminent la réception des projets AFD passe nécessairement par la mise en place de méthodes qualitatives de type entretiens semi-directifs, observations directes ou méthodes participatives (ex. : cartographie participative, ou méthode active de recherche et de planification participative (MARPP)). Ces méthodes qualitatives sont complémentaires des méthodes quantitatives parce qu'elles permettent de saisir des objets qui ne peuvent pas être appréhendés par des questionnaires fermés. Perceptions, représentations, expériences et raisons d'agir ne peuvent pas être comprises par des méthodes quantitatives, mais nécessitent de passer du temps avec la personne pour comprendre les ressorts de son expérience sexuée.

C'est ainsi que les enquêtes quantitatives sur la mobilité sont vérolées de notions « boîtes noires » telles que le « confort », la « praticité » ou, exemple archétypal de dissonance entre opérateur et usager, la « propreté » : le sens que l'opérateur ou l'enquêteur met derrière ces termes lorsqu'il conçoit son questionnaire est tout à fait différent de celui que les personnes qui répondent vont y voir. Alors que l'opérateur pour qui est réalisée l'enquête entend, par le terme de « propreté », le degré de nettoyage des espaces et la présence ou non de détritiques, les voyageurs se servent quasi systématiquement de ce terme pour désigner pudiquement les personnes dont ils estiment la présence gênante³⁰.

Les enquêtes quantitatives et qualitatives peuvent fonctionner de façon complémentaire : une enquête qualitative exploratoire très localisée ou sur un échantillon restreint peut permettre d'identifier des variables significatives qui servent ensuite à alimenter des enquêtes quantitatives à une échelle plus vaste. À l'inverse, des faits observés à l'occasion d'une enquête quantitative peuvent nécessiter la réalisation d'une enquête qualitative pour en comprendre les causes.

³⁰ Un exemple tiré parmi une multiplicité d'autres, extrait d'un entretien réalisé à Montréal avec une femme de 30 ans ayant renoncé à l'usage du métro (Tillous 2014) : (37'40) JRM_03 : « Les tunnels ne sont pas toujours très propres non plus... [...] Donc, je préfère l'autobus au métro. » Enquêteur : « Les tunnels ne sont pas très propres... Qu'est-ce qui vous fait dire ça ? » JRM_03 : « Ben c'est dans un mauvais état, il y a beaucoup de clochards dans les tunnels. Ce n'est pas forcément très bien aménagé parfois aussi... ».

Le genre peut être intégré dans les budgets alloués aux études préparatoires (ex. : étude spécifique sur le genre, composante genre dans les TdR de faisabilité, etc.) et doit être intégré dans le budget du projet, soit dans une composante spécifique, soit dans des lignes budgétaires existantes.

1- Pistes pour intégrer le genre dans le budget du projet

Le budget genre est-il un surcoût ou une autre utilisation de l'enveloppe ?

Cela dépend du projet. L'enveloppe principale peut être utilisée pour l'intégration du genre dans les composantes non spécifiques au genre. Un budget identifié en amont pour les activités ou stratégies spécifiques du genre/d'une composante genre permettra de sécuriser les activités.

Faut-il un budget genre spécifique ou peut-il être en partage avec les vulnérabilités ?

Cela dépend du projet, des inégalités de genre dans le sous-secteur et dans les zones du projet, du type d'activités qui seront conduites sous le budget vulnérabilité et du sexe des bénéficiaires de ces

budgets. D'une façon générale, lorsqu'on se limite à l'intégration de la dimension genre sans activités complémentaires spécifiques visant à réduire les inégalités passées et présentes, les résultats sont moins probants sur la durée.

Quels sont les avantages d'identifier un budget spécifique genre en amont ?

Cela permet d'engager un dialogue avec la contrepartie sur l'importance de la thématique pour l'AFD et d'identifier conjointement les actions/stratégies qui bénéficieront de cette ligne budgétaire, en négociant des cibles réalistes mais conséquentes et en s'assurant que les activités mises en place sont pertinentes pour l'atteinte de ces cibles.

Indications de lignes budgétaires pour la phase d'identification

ACTIVITÉS À BUDGÉTISER	COMMENTAIRES
Jours supplémentaires pour les études de faisabilité	<p>Le nombre de jours variera selon les projets et la méthodologie de collecte des données. Un minimum est proposé ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> un minimum de 5 jours pour une revue de la littérature, des données statistiques existantes et des entretiens au niveau central ; un minimum de 2 jours par site pour conduire des entretiens et des focus groupes avec les parties prenantes ; un minimum de 4 jours pour l'analyse des données et l'écriture du rapport.
Activités de diagnostic de la capacité genre de la contrepartie	<p>La durée de ce diagnostic devrait être d'au moins 2 jours + 1 jour d'écriture de rapport. Si l'analyse s'effectue au niveau central, plus de jours seront nécessaires.</p>
Activités de sensibilisation avec la contrepartie	<p>Il peut être utile de prévoir une demi-journée d'atelier pour sensibiliser la contrepartie à la nécessité d'intégrer une dimension genre et peut-être des objectifs genre dans le projet.</p>

Exemples d'activités genre à intégrer dans le budget des projets

► **Coûts de renforcement des capacités de la contrepartie**, du personnel du secteur (ex. : appui à une expertise genre continue, appui à une cellule genre chez la contrepartie, appui aux capacités d'analyse et de suivi-évaluation genre de la contrepartie, etc.)

► **Coûts des activités de sensibilisation** : des communautés (ex. : importance de la mobilité des femmes, problème du harcèlement sexuel dans l'espace public et les transports), des acteurs économiques (ex. : non-discrimination à l'embauche, aménagement des conditions de travail pour les parents, etc.), des acteurs et partenaires nationaux (ex. : journées nationales sur la mobilité et les droits des femmes).

► **Coûts des stratégies de communication sur des thématiques précises** (ex. : harcèlement sexuel dans l'espace public et les transports, accès des femmes aux véhicules à moteur, accès aux écoles et aux centres de soin, etc.)

► **Coûts des activités centrées sur les bénéficiaires** (ex. : aides à la mobilité, programme de soutien à l'obtention du permis, à l'usage du vélo ou à l'acquisition d'une voiture ou d'un vélo, ateliers de mobilité visant l'apprentissage de l'usage des transports collectifs, etc.)

► **Coûts des activités systémiques** (ex. : appui au développement d'un plan d'action genre et mobilité, inclusion des questions de genre dans les modules de formation des chefs de projet et des gestionnaires, développement d'un réseau de points focaux genre dans les niveaux décentralisés, etc.)

► **Coûts des activités de capitalisation** : il peut être pertinent de prévoir, selon le projet et l'ambition des objectifs genre, des activités de partage des expériences, à mi-chemin d'un projet ou de dissémination des bonnes pratiques à la fin d'un projet.

Pistes pour l'intégration du genre dans le budget du projet

► **Intégrer une composante « expertise genre »** spécifique.

► Conditionner le taux du prêt à l'inclusion d'éléments promouvant l'égalité de genre.

2 – Pistes pour intégrer le genre dans la gouvernance du projet

Composition du comité de pilotage

► S'assurer que le comité de pilotage comprenne des hommes et des femmes. Exiger un quota de femmes (ou d'hommes) si besoin au départ.

► Intégrer le point focal genre de la contrepartie dans le comité de pilotage.

► Intégrer le point focal genre du ministère de tutelle ou d'une agence ayant trait au sous-secteur, pour avis, même lorsque ces derniers ne sont pas la contrepartie.

Suivi-évaluation

► Évaluer la pertinence du système de suivi-évaluation par rapport à la collecte d'informations pertinentes pour suivre la participation et les résultats du projet sur les hommes et les femmes, la possibilité d'obtenir les données ventilées par sexe et les indicateurs pertinents ne se limitant pas au quantitatif.

► S'assurer qu'un point genre soit inclus à tous les ordres du jour afin d'analyser les données et de faire le point sur les stratégies mises en œuvre et les opportunités futures.

► Prévoir des activités de partage des expériences et des bonnes pratiques pour encourager la capitalisation de l'existant et la mutualisation des initiatives.

Points focaux genre

► Nommer un point focal genre pour le projet, ou un binôme homme-femme, afin de s'assurer qu'un suivi spécifique soit effectué.

Deux grands types d'arguments peuvent être mobilisés pour convaincre la contrepartie de l'importance de prendre en compte la question du genre dans la conception des projets du secteur T&M : d'une part, les arguments relatifs aux inégalités qui défavorisent les femmes ; d'autre part, les arguments reposant sur le fait qu'une plus grande mobilité des femmes permet une plus grande participation de celles-ci au développement économique du pays.

1 – Arguments pour engager le dialogue

Quels sont les bénéfices engendrés pour l'ensemble de la société par la prise en compte du genre dans les transports et la mobilité ?

► **Accès à l'emploi** : favoriser l'accès des femmes au marché de l'emploi constitue un soutien important à la croissance dans le contexte d'économies en développement (y compris des emplois qualifiés dans le secteur transport).

► **Sécurité** : lutte contre les violences à l'encontre des femmes.

► **Qualité des transports** : tenir compte des enjeux de genre dans le domaine du transport revient à aménager des transports plus sûrs, plus accessibles et plus confortables pour tous.

► **Gain de temps** : le temps perdu par les femmes pour réaliser des déplacements qui ne sont pas directement liés au travail est autant de temps qui ne peut pas être consacré à des activités.

+ de femmes dans les équipes de gestion des transports
= plus de diversité dans l'entreprise et plus d'efficacité

+ de femmes dans les services de sécurité
= plus de proximité avec les usagers

+ d'espaces adaptés (stations, arrêts...)

+ de trajets H/F mieux maîtrisés dans les itinéraires
= + de clients en dehors des heures de pointes ;
une nouvelle population cible et usagère

► **Accès aux marchés** : favoriser l'accès des femmes aux marchés permet d'assurer la commercialisation des produits agricoles et favorise le développement économique des populations rurales.

Pourquoi les inégalités subies par les femmes en matière de transport et mobilité sont à combattre ?

► **Liberté de circulation** : la liberté de circuler est un droit reconnu par la Déclaration universelle des droits de l'Homme. Ce droit *de jure* devient un droit *de facto* si les infrastructures et services de transport sont mis au service de toutes et tous

► **Santé** : chaque année, 529 000 femmes (plus d'une par minute) meurent de complications liées à la grossesse ou à l'accouchement. 99 % de ces décès adviennent dans les pays en développement, et pourraient donc être évités par un accès meilleur et plus rapide vers les centres, notamment de santé. (Babinard & Roberts 2006)

► **Éducation** : le degré de scolarisation des filles augmente conséquemment avec le nombre de routes (World Bank 1996). De manière générale, si le transport vers l'école est cher et difficile, la scolarité des garçons sera favorisée au détriment de celle des filles.

► **Justice spatiale** : des transports accessibles et sûrs garantissent une justice dans l'accès aux ressources et permettent aux femmes d'accéder à une échelle territoriale qui ne soit plus exclusivement locale. Elles échappent ainsi au contrôle exercé par leurs proches (Gillot 2005).

2 – Comment s’y prendre avec la contrepartie et les partenaires ?



Savoir se préparer au dialogue avec la contrepartie (Antonowicz 2015)³¹

Parfois, le simple fait de poser la question de la disponibilité de données ventilées par sexe ou de la thématique genre permet de se rendre compte que la contrepartie et/ou les partenaires sont d’accord pour intégrer le genre, voire l’intègrent déjà !

Pour être convaincant, il faut... **être convaincu** ! Ne pas sous-estimer le langage « inconscient » : attitudes, comportement physique, manière d’amener le sujet (« je suis obligé » ou « il faut »). Faire attention aux termes utilisés, etc.

La question n’est pas de négocier, mais **d’impliquer la contrepartie et les partenaires**.

Engager la contrepartie sur les questions de genre et d’égalité genre peut être difficile, particulièrement lorsque ces dernières ne sont pas perçues comme une priorité ou lorsqu’elles sont sensibles en raison des **préjugés individuels et/ou des facteurs socioculturels** qui les sous-tendent.

La marge de manœuvre ou le niveau d’implication du/des partenaires peut varier selon le type de partenaire (État, ONG, institution financière privée ou publique, collectivité publique, etc.), le type de financement, le pays et... le positionnement de l’AFD. Un des facteurs le plus important reste néanmoins l’attitude de la personne déléguée par l’institution partenaire.

Tout changement implique des réactions ! Certaines peuvent être positives, d’autres moins... Certaines personnes seront donc plus ou moins résistantes aux changements ! L’introduction du genre peut, dans certains cas, être plus « difficile » du fait qu’elle touche des valeurs sociales intériorisées, ce qui n’est pas le cas d’un projet d’introduction d’un nouveau logiciel ou d’une nouvelle route.

Tout changement prend du temps : c’est un processus. Il ne faut donc pas hésiter à communiquer, communiquer et communiquer.

Identification et instruction : comment s’y prendre (propositions)

- ▶ Se préparer au dialogue : disposer d’un argumentaire court sur l’importance et la pertinence du genre dans le secteur et/ou des exemples de projets similaires intégrant le genre.
- ▶ Demander à la contrepartie de formuler sa perception du thème de l’égalité des sexes dans le secteur/sous-secteur sur la base de données quantitatives et qualitatives.
- ▶ Rencontrer les acteurs du genre dans le secteur (points focaux, cellules, bailleurs, ONG) et développer des alliances.
- ▶ Identifier les besoins potentiels de la contrepartie / du maître d’ouvrage en renforcement de capacités pour mener à bien les objectifs genre et inclure un volet renforcement des capacités dans le projet.
- ▶ Impliquer la contrepartie dans l’ensemble des études préliminaires se rapportant au genre.
- ▶ Développer les indicateurs du projet avec la contrepartie – l’intégration des indicateurs genre et la ventilation par sexe de l’ensemble des indicateurs du projet feront ainsi partie du travail de renforcement des capacités genre de la contrepartie.
- ▶ Montrer à la contrepartie que les activités de la sous-composante genre auront des impacts positifs sur le renforcement des capacités en général (planification, suivi/évaluation, etc.).
- ▶ Inspirer la contrepartie en donnant des exemples de projets/stratégies mis en œuvre ailleurs.
- ▶ Faire le lien avec les stratégies nationales pertinentes sur le genre (**voir les profils genre pays**), ou les engagements en matière de droits internationaux : le projet peut-il être une opportunité pour le pays/la contrepartie de se montrer proactif(ive) sur un aspect politiquement porteur ?

³¹ Adapté de Antonowicz L., 2015, Boîte à outils intégration du genre dans les projets éducation, formation professionnelle et emploi, AFD 2015.

Lorsque les thématiques sont sensibles

Il est parfois difficile d'aborder certaines questions dans certains pays ou certaines entreprises/institutions³², mais l'on peut toujours trouver un point d'entrée qui permette de faire avancer le débat, même lentement, sur le genre et les inégalités H/F. Exemples de stratégies possibles :

► **Insister sur les inégalités matérielles qui découlent des différences de rôle assignés aux deux sexes.** Il est toujours plus facile de remettre en cause des injustices concrètes, telles que les dangers encourus par les femmes au moment de leur accouchement en cas d'insuffisance de transports d'urgence, que de discuter de différences socioculturelles.

► **Développer des alliances avec d'autres bailleurs ou les agences onusiennes** pour mieux mutualiser les informations sur les résistances, harmoniser les messages et activités de plaidoyer, engager le pays/la contrepartie de façon stratégique sur la question.

► **Identifier les champions défendant la thématique concernée sur lesquels s'appuyer** parmi les partenaires, les ONG, les organisations de la société civile, les médias, le secteur privé, y compris à l'intérieur du gouvernement, des groupes parlementaires et de la contrepartie.

► **Utiliser les journées internationales et les événements internationaux** (ex. : Journée mondiale des mobilités et de l'accessibilité) comme point d'entrée pour organiser des débats, des réunions de sensibilisation sur les filles, les adolescentes, la violence contre les femmes, les droits, etc.

► **Organiser des journées « genre + thématique spécifique » T&M nationales** rassemblant des participants de tous bords dans un but prospectif, d'analyse des enjeux et de partage d'expériences.

Quelques dates à retenir

DATE	THÈME	DOMAINE
1 ^{er} mars	Journée « Zéro discrimination »	Genre
8 mars	Journée internationale de la femme	Genre
30 avril	Journée mondiale des mobilités et de l'accessibilité	T&M
20 septembre	Journée du transport public	T&M
22 septembre	Journée mondiale « sans voiture »	T&M
15 octobre	Journée internationale des femmes rurales	Genre
25 novembre	Journée internationale pour l'élimination de la violence à l'égard des femmes	Genre
10 décembre	Journée des droits de l'Homme	Genre

³² Exemple d'intégration du genre dans les institutions en charge du transport aux Philippines <http://www.dotc.gov.ph/index.php/24-dotc-gender-development/34-dotc-gender-and-development>

3 – Analyse et renforcement des capacités genre de la contrepartie ou de l'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO)

- ▶ S'assurer que la contrepartie prenne part à certaines des activités de l'étude de faisabilité portant sur le genre afin de contribuer à la formulation des problèmes et des solutions possibles.
- ▶ Commissionner un audit genre ou une analyse des capacités de la contrepartie pour identifier les forces, les faiblesses et les besoins en renforcement des capacités.
- ▶ Suggérer à la contrepartie de faire une demande d'accompagnement spécifique aux aspects de genre.
- ▶ Soutenir la nomination et la formation d'un point focal ou d'une cellule genre.
- ▶ Développer des modules de formation genre pour la contrepartie.
- ▶ Organiser des formations sur le genre pour le personnel de la contrepartie/l'AMO.
- ▶ Identifier des champions au sein de la contrepartie pour faire le relais sur le genre et pousser les activités de la sous-composante genre.
- ▶ Fournir une expertise genre pour la mise en œuvre des aspects genre du projet.

Dans tous les cas, il est important que cette démarche soit mise en œuvre au moment de la faisabilité, ce afin d'anticiper les besoins en renforcement suffisamment en amont et de les inscrire budgétairement (soit sur le budget de l'institution, soit dans un volet « Renforcement des capacités », spécifique au genre ou non).

4 – Identifier les alliés, partenaires, parties prenantes pour le genre

De plus en plus d'institutions, publiques et privées, ont introduit la dimension genre au sein de leur institution comme dans leurs opérations. Pour identifier des alliés ou partenaires :

- ▶ s'informer du paysage relatif au genre au niveau national ainsi que des approches genre mises en place par les bailleurs dans le pays (voir les **profils genre pays**) ;
- ▶ identifier le paysage institutionnel du projet spécifique ;
- ▶ rechercher des alliés et partenaires potentiels (voir **exemple dans le tableau ci-après**).

Les profils genre pays développés par l'AFD (AES) incluent déjà des informations sur les organisations susceptibles de s'intéresser aux questions d'égalité hommes/femmes dans le pays. Ici sont proposées quelques pistes de type d'acteurs gouvernementaux et de la société civile.

EXEMPLES D'ALLIÉS, DE PARTENAIRES ET DE PARTIES PRENANTES GENRE POTENTIELS

(adapté de Buchy 2015)³³

THÈMES	EXEMPLES
Acteurs transversaux	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Points focaux genre du ministère de l'Équipement. ▶ Ministère de la Femme. ▶ ONG nationales et internationales actives dans la défense des droits des femmes.
Transports urbains	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ONG nationales et internationales actives dans la lutte contre le harcèlement sexuel public et pour le droit à la ville. ▶ Réseaux de femmes entrepreneurs. ▶ Associations de soutien à l'accès des femmes au permis et à la conduite automobile. ▶ Associations de promotion des moyens intermédiaires de transport.
Routes rurales	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ONG nationales et internationales actives dans l'accès des femmes aux établissements scolaires et de soins. ▶ Organisations locales de femmes. ▶ Associations de promotion des moyens intermédiaires de transport.
Infrastructures nationales	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ONG nationales et internationales actives dans la prévention du VIH, de la traite d'êtres humains, et des droits reproductifs.

Il est aussi de bonne pratique, lors de la faisabilité, d'organiser une réunion de consultation dans le pays pour partager les résultats de l'analyse genre, l'idée du projet et pour identifier les impacts potentiellement négatifs du projet sur l'égalité hommes-femmes ; cette activité peut être incluse dans les TdR du consultant.

³³ Adapté de Buchy M., 2015, Boîte à outils agriculture, développement rural et biodiversité, AFD.

ÉLÉMENTS DE TDR POUR UNE ANALYSE DE LA « CAPACITÉ GENRE DE LA CONTREPARTIE » DANS L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ

Les éléments présentés ci-après sont à modéliser et à adapter en fonction du type d'institution. Dans certains cas, l'analyse devra couvrir à la fois le niveau central, les niveaux décentralisés et les partenaires.

Objectif général : Évaluer la capacité genre de(s) institution(s) impliquées dans la mise en œuvre du projet.

Objectifs spécifiques : Évaluer, selon une approche participative, la capacité genre existante ainsi que la capacité potentielle de l'institution X à travers l'analyse :

1. **des données sexo-spécifiques disponibles** pour l'institution, y compris :
2. **des capacités :** (i) humaine, (ii) matérielle, (iii) de stratégie, coordination et communication, (iv) financière, (v) de gestion, planification, mise en œuvre et suivi-évaluation.

Le consultant utilisera les éléments du tableau suivant comme base de son cadre d'analyse et les modifiera selon les besoins, le contexte et son expérience dans le domaine.

CAPACITÉS ET POINTS À EXPLORER DANS L'ÉTUDE DES CAPACITÉS GENRE DE LA CONTREPARTIE (Antonowicz 2015)³⁴

CAPACITÉS	POINTS À EXPLORER DANS L'ÉTUDE
Capacité humaine	<ul style="list-style-type: none"> Points focaux genre : rôle, statut, disponibilité, pouvoir décisionnel. Disponibilité d'une expertise genre interne ou externe sur des thématiques précises. Disponibilité d'une expertise genre interne ou externe pour des formations genre. Existence de champions pour le genre (personnes défendant l'égalité des sexes). Personnel formé sur les questions et les enjeux de genre.
Capacité matérielle	<ul style="list-style-type: none"> Toilettes séparées et propres pour les femmes et les hommes. Environnement sécurisé. Localisation (sécurité, services à proximité, etc.). Outils méthodologiques disponibles comme des modules de formation sur le genre. Campagne de communication dans les transports libre de stéréotypes et sensible au genre (posters, etc.).
Capacité de stratégie, coordination et communication	<ul style="list-style-type: none"> Proactivité et engagement de l'institution sur les questions de genre et d'inégalités au sens large (sur la base d'activités concrètes). Volonté de l'équipe dirigeante de faire face aux questions de genre (discours et activités préliminaires sur le genre). Existence d'une politique et/ou stratégie spécifique sur le genre. Code de conduite/code d'éthique, charte ou règlement intérieur. Politique claire sur les violences, y compris physiques, psychologiques et sexuelles ? Politique de non-discrimination. Les instances de gouvernance favorisent-elles la participation des hommes et des femmes ? Qu'en est-il au sein de la direction ? Capacité de développement de partenariats et d'alliances stratégiques sur le genre. Capacité de coordination d'acteurs et de parties prenantes internes et externes sur les questions de genre. Publications et outils de communication reflétant les questions et enjeux de genre (présentation de données sexospécifiques, des enjeux, etc.). Capacité de plaider sur le genre auprès des parties prenantes internes et externes. Capacité de partage de l'information pertinente pour les hommes et les femmes.

³⁴ Adapté de Antonowicz L., 2015, Boîte à outils intégration du genre dans les projets éducation, formation professionnelle et emploi, AFD 2015.

...

CAPACITÉS	POINTS À EXPLORER DANS L'ÉTUDE
Capacité financière	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Budget spécifique pour des activités genre. ▶ Budgets spécifiques pour des activités innovantes ayant un impact positif sur la réduction des inégalités, y compris des inégalités de genre.
Capacité de planification, mise en œuvre et S&E	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Programmes et plans d'action comprenant des objectifs genre et des activités spécifiques pour réduire les inégalités de genre et promouvoir l'autonomisation des femmes. ▶ Expérience de mise en œuvre d'activités/composantes genre. ▶ Capacité d'exécution des projets/activités à tous les niveaux de l'institution (central, décentralisé, réseau, etc.). ▶ Capacité de mobilisation des ressources humaines nécessaires. ▶ Désagrégation systématique des données par sexe. ▶ Culture de l'évaluation des activités avec un prisme genre.

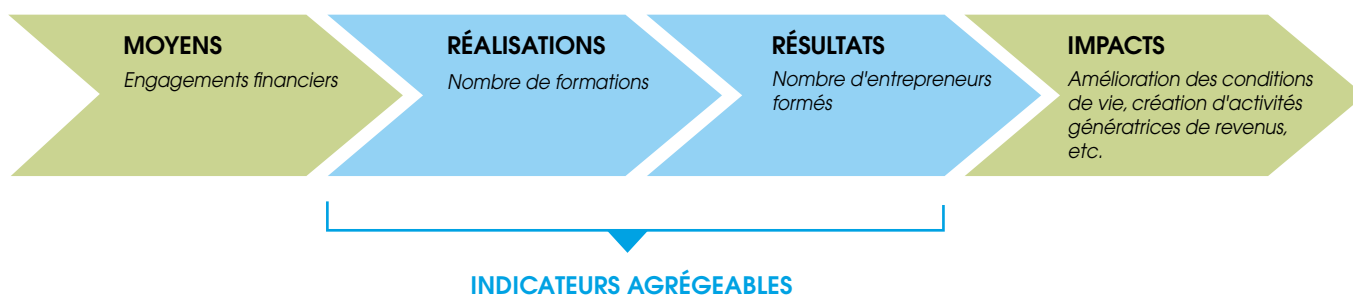
3. **Des facteurs contraignants et des facteurs facilitants la promotion de l'égalité hommes-femmes** aux niveaux : institutionnel (environnement politique et socioéconomique dans lequel l'unité d'analyse opère), **organisationnel** (caractéristiques de l'unité d'analyse qui facilitent ou entravent la capacité genre) et **individuel** (compétences individuelles).
4. **Des besoins et priorités de renforcement de la capacité sur les enjeux de genre**, de façon générale, et en particulier pour la mise en œuvre du projet.
5. **Des partenariats stratégiques possibles** pour le genre en général et pour la mise en œuvre de la composante genre du projet.
6. **Des bonnes pratiques et leçons apprises** en matière de renforcement de la capacité genre dans des projets antérieurs ou similaires ou des institutions similaires.

Méthodologie : la méthodologie proposée sera **participative**. Elle s'attachera à :

- ▶ définir et à proposer une liste de répondants internes et externes à l'institution, y compris les bénéficiaires finaux du projet, hommes et femmes ;
- ▶ élaborer un cadre analytique pour structurer le développement des outils de collecte des données ;
- ▶ élaborer des outils participatifs de collecte de données quantitatives et qualitatives ;
- ▶ établir un programme de collecte des données (échantillonnage, durée, etc.) ;
- ▶ présenter la méthode d'analyse des données collectées ;
- ▶ présenter le processus de validation des résultats et des recommandations avec l'institution et l'AFD ;
- ▶ proposer un calendrier de restitution.

Il existe quatre types principaux d'indicateurs permettant d'évaluer les projets de développement : les indicateurs de **moyens**, de **réalisations**, de **résultats** et d'**impact**. Les indicateurs agrégeables de l'aide bilatérale sont des indicateurs chiffrés qui comprennent, pour un secteur, des indicateurs de réalisations ou de résultats. Ils se situent ainsi entre le suivi des moyens et celui des impacts proprement dit.

INDICATEURS PAR NIVEAUX DE RÉSULTATS (AFD-PSP/PST, 2015)³⁵



Ces différents types d'indicateurs peuvent prendre en compte les rapports de genre. L'intégration d'indicateurs de résultats et d'impacts est cruciale afin de mesurer les changements relatifs au genre sur la durée, et d'améliorer l'efficacité des stratégies répondant aux inégalités entre les sexes dans un projet donné. Tous ces indicateurs peuvent intégrer la dimension genre. Ils devraient **être systématiquement ventilés par sexe**.

1 - Indicateur agrégeable et désagrégation systématique des indicateurs par sexe

Il y existe un indicateur agrégeable AFD³⁶ pour les financements relatifs à la mobilité et aux transports : **indicateur 3** : nombre de passagers empruntant les transports en commun sur les tronçons financés.

L'intégration de la dimension genre passe par la désagrégation systématique de l'ensemble des indicateurs du cadre logique, et non seulement ceux se rapportant à la sous-composante genre.

Ex. : nombre de passagers → « Nombre d'hommes et de femmes faisant usage du transport X »

2 - Indicateurs au niveau systémique

Il est parfois intéressant de faire le suivi d'indicateurs portant sur des changements systémiques (que ce soit au niveau central, local ou d'un établissement) pouvant contribuer à réduire les inégalités de genre. Ces indicateurs peuvent porter sur : les politiques, les budgets, la coordination, la gouvernance. Nous proposons ci-après des exemples d'indicateurs systémiques :

- ▶ mise en place d'un code de conduite d'inclusion genre et d'une politique RSE au sein des entreprises de transport ;
- ▶ intégration d'un quota de femmes ou d'une valeur cible de répartition hommes-femmes au conseil de gestion ;
- ▶ adoption d'une politique nationale de réduction des inégalités d'accès aux transports.

³⁵ AFD – PSP/PST, décembre 2013, Consolidation des indicateurs CICID États étrangers *ex post* 2012.

³⁶ AFD – PSP/PST, décembre 2013, Consolidation des indicateurs CICID États étrangers *ex post* 2012.

3 – Valeurs de départ et cibles permettant d'avancer vers une réduction des inégalités H/F

La mesure du progrès passe par l'identification de valeurs de départ et de valeurs cibles. Tout objectif de progression identifié entre les deux valeurs en termes de genre doit être appuyé par des activités qui faciliteront sa réalisation. Un principe de progressivité annuel peut permettre de tirer les leçons de l'efficacité des stratégies en place et de les revoir (si besoin) afin d'atteindre la valeur cible en fin de projet. Nous proposons ici des exemples de valeurs cibles :

- ▶ nombre de passagers H/F en 2015 ;
- ▶ réduction des disparités H/F dans le nombre de passagers transportés de 50 % d'ici à 2017 ;
- ▶ effectifs du centre de formation aux métiers des transports X : H : 1000, F : 300 (ratio H/F : 30 %) ;
- ▶ réduction des disparités H/F dans le nombre de H/F formés d'ici à 2017 et traduction en termes d'opportunités d'emploi et d'embauches effectives (Voir [exemple n°2, métro de Bangalore](#)).

4 – Exemples d'indicateurs de résultats et d'impacts

On peut, en suivant les recommandations de la Banque mondiale, proposer une série d'exemples d'indicateurs utiles pour envisager les résultats et les impacts des réalisations de transports en termes de genre, à condition de bien garder en tête que les indicateurs habituellement utilisés dans le domaine du transport sont les plus utiles, à condition d'être sexo-différenciés. Par exemple, la part de la population rurale disposant d'un accès annuel à une route peut être transformé en indicateur genre en distinguant simplement les sexes, ce qui donne : part de femmes et d'hommes disposant, en zone rurale, d'un accès annuel à une route.

On prêter également attention au fait que la mesure du progrès passe par l'identification de valeurs de départ et de valeurs cibles. Tout objectif de progression identifié entre les deux valeurs en termes de genre doit être appuyé par des actions qui permettront sa réalisation. Un principe de progressivité annuel peut permettre de tirer les leçons de l'efficacité des stratégies en place et de les revoir, si besoin, afin d'atteindre la valeur cible en fin de projet. À l'issue du projet, l'évaluation de sa réussite passe par la comparaison entre la valeur de départ et la valeur d'arrivée.

Quelques indicateurs sont indiqués ci-après, suggérés par la Banque mondiale (2010b)³⁷ ou par nous, chacun devant donner lieu au calcul de valeurs de départ, valeurs cibles et valeurs d'arrivée :

ACCÈS

- ▶ Nombre de femmes et d'hommes résidant à moins de deux kilomètres d'une route praticable par tous temps.
- ▶ Distribution modale des femmes et des hommes.
- ▶ Nombre de femmes et d'hommes ayant accès, à titre exclusif ou partagé, à l'usage d'une voiture particulière en tant que conductrice(eur).
- ▶ Nombre de femmes et d'hommes ayant accès, à titre exclusif ou partagé, à l'usage d'un moyen intermédiaire de transport.
- ▶ Temps de trajet de femmes et d'hommes pour rejoindre les services essentiels.
- ▶ Temps de transfert vers les services d'urgence médicale et obstétrique.
- ▶ Temps de trajet vers l'école des filles et des garçons.
- ▶ Temps consacré quotidiennement par les femmes et les hommes aux déplacements.
- ▶ Taux de scolarisation et taux de réussite des filles et des garçons.
- ▶ Participation des femmes et des hommes aux décisions relatives au tracé des lignes et à la qualité de service (fréquence, amplitude horaire, etc.).

ACCESSIBILITÉ FINANCIÈRE

- ▶ Part du revenu dépensée dans l'achat de titres de transport par les femmes et les hommes.
- ▶ Participation des femmes et des hommes aux décisions relatives à l'accessibilité financière des transports.

REVENU, EMPLOI, ENTREPRENARIAT

- ▶ Nombre de femmes et d'hommes employés dans la construction d'infrastructures de transport, dans les services de transport et dans les instances de gouvernance.
- ▶ Nombre de femmes et d'hommes exploitants des services de transport.
- ▶ Revenu des femmes et des hommes tiré de produits commercialisés utilisant des services de transport.
- ▶ Revenu des femmes et des hommes travaillant dans le domaine des transports.
- ▶ Revenu des femmes et des hommes travaillant dans le domaine des transports après avoir eu des enfants.

ÉCONOMIES DE TEMPS ET GAIN DE PRODUCTIVITÉ

- ▶ Temps passé en déplacement par les femmes et les hommes pour des motifs liés aux tâches domestiques et reproductives (portage de l'eau, du bois, de la nourriture ; accompagnement et visites de proches).
- ▶ Temps passé en déplacement par les femmes et les hommes pour des motifs liés au travail (y compris les marchés où sont vendus les produits issus de la production agricole).
- ▶ Si la valeur d'arrivée de l'indicateur de temps passé en déplacement est inférieure à la valeur de départ : gain de productivité permis par le gain de temps.

...

³⁷ Ces indicateurs ont été construits à partir du croisement de boîtes à outils construites par différents bailleurs : Sourcebook for Policy Makers in Developing Countries. GTZ. Revised in 2007. Clarke, Mari. 2008. Rural Transport. in Gender and Agriculture Sourcebook. World Bank, FAO, and IFAD. Maramba, Petronella and Michael. Bamberger. 2001. A Gender-Responsive Monitoring and Kunieda, Mika and Aimee Gautier. 2006. Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. Sustainable Transport Evaluation System for Rural Travel and Transport Programs in Africa: A Handbook for Planners, Managers and Evaluators, SSATP Working Paper No. 55. Rankin, Elizabeth. 1999. Gender and Transport: A Strategy for Africa. World Bank. 2010. Mainstreaming Gender in Road Transport: Operational Guidance for World Bank Staff. Transport Sector Board. TP-28.

...

SURETÉ ET SECURITÉ DANS LES TRANSPORTS

- ▶ Occurrence d'événements de harcèlement sexuel, d'agressions sexuelles et de viols dans les rues, les transports et les pôles d'échange.
- ▶ Nombre de femmes et d'hommes piétons impliqués dans des accidents de la route.
- ▶ Gravité des accidents (route ; transports par voie d'eau) en fonction du sexe.

SURÉTÉ ET SECURITÉ LIÉS AUX TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE

- ▶ Degré de connaissance des enjeux liés au HIV par les personnes prostituées, par les salariés du domaine du transport et par leurs épouses.
- ▶ Usage du préservatif.
- ▶ Fréquence d'infection HIV.
- ▶ Nombre de femmes et d'hommes impliqués dans des campagnes de sensibilisation autour des enjeux de prostitution et de trafic humain.
- ▶ Nombre de femmes et d'hommes prostitué(e)s.
- ▶ Nombre de grossesses non désirées.

ÉGALITÉ DES SEXES ET AUTONOMISATION DES FEMMES

- ▶ Nombre de femmes et d'hommes participant à des « road committees ».
- ▶ Nombre de femmes et d'hommes dirigeant des entreprises / régies de transport rurales ou urbaines.
- ▶ Nombre de femmes maîtrisant leur budget transport.
- ▶ Reconnaissance de la contribution des femmes au ménage et à la collectivité.

SECTION 4

INTÉGRER LE GENRE DANS LES PHASES D'EXÉCUTION ET D'ÉVALUATION *EX POST* DU PROJET

La phase d'exécution

Une fois arrivée l'étape d'exécution, il est possible que :

- ▶ l'intégration du genre ait été négligée lors des phases précédentes ;
- ▶ des changements importants dans le pays ou au niveau de la contrepartie aient eu lieu, qu'ils représentent des risques ou des opportunités pour le genre ;
- ▶ des effets pervers surgissent des premières activités.

L'exécution du projet offre de nouvelles opportunités pour intégrer la dimension genre : que ce soit en renforçant le système de suivi-évaluation ou en dialoguant sur la qualité des activités mises en œuvre et leur pertinence pour les hommes et les femmes, ou en étant exigeant sur le contenu des rapports de suivi.

La phase d'évaluation et de capitalisation

L'étape de l'évaluation *ex post* est cruciale pour les questions de genre. Elle permet de faire le bilan des résultats, d'identifier les stratégies efficaces et de tirer les leçons de l'ensemble des activités du projet pour le genre. L'évaluation permet à la fois de collecter des données utiles pour des projets futurs et de capitaliser les expériences qui permettront à l'AFD d'améliorer l'intégration du genre dans ses projets.

Cette quatrième section liste les questions clés à se poser lors de l'exécution, du suivi et de l'évaluation des projets du secteur des transports et de la mobilité.

Cette section comprend les fiches suivantes :

Fiche 12 : Questions clés lors de la supervision – p. 70

Fiche 13 : Questions et points clés de l'évaluation *ex post* – p. 72

QUESTIONS À SE POSER LORS DE L'EXÉCUTION DU PROJET CONCERNANT LE GENRE ET OUTILS DISPONIBLES (Antonowicz, 2015)³⁸

QUESTIONS À SE POSER	OUTILS DISPONIBLES
Préparation/vérification des DAO pour la mise en œuvre du projet	
<ul style="list-style-type: none"> Les compétences socioéconomiques à mobiliser incluent-elles des compétences et une expérience sur le genre ? 	Fiche 10 : Capacités genre de la contrepartie
<ul style="list-style-type: none"> Des clauses genre sont-elles incluses dans les DAO ? (obligations de moyens et/ou de résultats, type de contrôles effectués, compétences à mobiliser, <i>reporting</i>, etc.) : <ul style="list-style-type: none"> pour la mise en œuvre du projet : suivis de chantier, gestion des impacts des activités de construction ; pour les objectifs du projet : identification des résultats spécifiques d'intégration du genre à atteindre. 	Fiche 6 : Analyse genre et objectifs du projet
<ul style="list-style-type: none"> Les indicateurs de suivi des impacts ou des objectifs « genre » sont-ils inclus dans les DAO ? 	Fiche 7 : Les indicateurs
<ul style="list-style-type: none"> Les activités IEC en particulier incluent-elles des éléments méthodologiques satisfaisants sur la prise en compte des rapports de genre ? Cette prise en compte est-elle adaptée au contexte social local et aux enjeux spécifiques du projet ? 	Fiche 9 : Intégrer le genre dans les TaR des activités d'intermédiation sociale
<ul style="list-style-type: none"> Les offres ou propositions reçues sont-elles satisfaisantes au regard des enjeux de genre du projet ? 	-
Avis de non-objection	
<ul style="list-style-type: none"> Des clauses spécifiques concernant le genre sont-elles prévues ? Si oui sont-elles respectées ? Si non peut-on en rajouter ? 	-
<ul style="list-style-type: none"> Si des indicateurs spécifiques genre n'étaient pas définis ou si les indicateurs n'étaient pas ventilés par sexe, peut-on y remédier lors du processus de non-objection ? 	Fiche 11 : Indicateurs
<ul style="list-style-type: none"> Est-il possible d'ajouter des demandes spécifiques sur certaines activités/stratégies pour mieux réduire les inégalités et répondre aux besoins des hommes et des femmes ? 	Fiche 6 : Analyse genre et objectifs du projet

...

³⁸ Adapté de Antonowicz L., 2015, Boîte à outils intégration du genre dans les projets éducation, formation professionnelle et emploi, AFD 2015.

...

QUESTIONS À SE POSER	OUTILS DISPONIBLES
Rapports d'avancement de projet, rapports de suivi technique, rapports de mission	
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Les rapports incluent-ils une section sur le genre ou intègrent-ils systématiquement le genre dans chaque section ? ▶ Les rapports présentent-ils les résultats et impacts du projet sur les hommes et les femmes et la réduction des inégalités hommes-femmes? 	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Les indicateurs genre quantitatifs et qualitatifs sont-ils correctement renseignés ? 	Fiche 11 : Indicateurs
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Les hommes et les femmes bénéficient-ils équitablement du projet ? Si non, quelles mesures correctives peuvent-être apportées ? 	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Les besoins pratiques/immédiats et stratégiques/structuraux des hommes et des femmes sont-ils satisfaits par le projet ? Si non quelles mesures correctives peuvent être apportées ? 	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Les équipes projets locales ont-elles besoin d'être renforcées sur les aspects genre ? 	Fiche 9 : Engager la contrepartie sur le genre
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Les leçons tirées de ces évaluations et rapports de suivi sont-elles liées à des recommandations pour les futurs projets ? 	Fiche 13 : Évaluation



Astuces :

Retourner vers la contrepartie, particulièrement lors du premier rapport de suivi, avec des suggestions (ou exigences) de qualité sur la dimension genre. Dialoguer sur la qualité de l'information produite lorsque les leviers sont restreints.

L'étape de l'évaluation *ex post* et de la capitalisation est cruciale pour les questions de genre. Elle permet de faire le bilan des résultats, d'identifier les stratégies efficaces et de tirer les leçons de l'ensemble des activités du projet pour le genre. L'évaluation permet à la fois de collecter des données utiles pour des projets futurs et de capitaliser les expériences qui permettront à l'AFD d'améliorer l'intégration du genre dans ses projets. Le chargé de projet AFD pourra puiser parmi les éléments proposés, en fonction du niveau d'approfondissement de l'analyse envisagé et du type d'évaluation à réaliser.

Le terme « évaluation *ex post* » utilisé désigne les analyses menées après l'achèvement d'un projet. À l'AFD, cela peut donc concerner :

- ▶ les **évaluations décentralisées**, plus légères, et réalisées le plus souvent assez rapidement après la fin de l'exécution du projet (18 mois maximum) ;
- ▶ les **évaluations pilotées par EVA**, plus approfondies, avec un champ souvent plus large et une dimension de capitalisation plus importante. Elles peuvent parfois être réalisées plusieurs années après l'achèvement du projet (ce qui permet un recul plus important sur les impacts).

1 – Argumentaires pour une évaluation *ex post*

Outre les questions figurant dans cette fiche, l'analyse *ex post* se base également sur l'**évaluation des indicateurs spécifiques au projet**, définis durant l'instruction et qui ont fait l'objet d'un suivi durant la phase d'exécution (Voir [Fiche 11 : Indicateurs](#)).

L'évaluation *ex post* est une excellente opportunité pour :

- ▶ évaluer les résultats du projet sur l'égalité des sexes et/ou à l'une des objectifs genre spécifiques fixés au départ ;
- ▶ évaluer la pertinence, l'efficacité et l'efficience des stratégies genre mises en œuvre ;
- ▶ évaluer l'impact du projet sur les hommes et les femmes bénéficiaires ainsi que sur l'environnement institutionnel et organisationnel pour le genre ;
- ▶ tirer les leçons et capitaliser sur les expériences genre dans le secteur T&M.

Quand mettre l'accent sur le genre dans une évaluation *ex post* ?

Il est particulièrement judicieux de renforcer les questions portant sur le genre dans une évaluation *ex post* lorsque :

- ▶ **le projet a une forte évaluabilité genre** (ex. : données sexospécifiques, objectifs et activités portant sur le genre et la réduction des inégalités, résultats positifs sur la réduction des inégalités, etc.) ;
- ▶ **le projet a mis en œuvre des stratégies innovantes pour le genre** et la réduction des inégalités entre les sexes, dont l'évaluation pourrait tirer les leçons et évaluer la reproductibilité (ex. : points focaux genre, accompagnement des femmes à l'usage d'un mode non traditionnel, stratégies de réduction de la violence dans l'espace public et les transports, etc.) ;
- ▶ **le projet a eu des effets induits négatifs imprévus** sur l'égalité hommes-femmes **ou n'a pas**, en dépit des stratégies mises en œuvre, **obtenu les résultats escomptés** en matière de réduction des inégalités (ex. : pas de changement dans la distribution modale d'une population, faible intégration des femmes dans la construction ou la maintenance, etc.).

QUESTIONS À SE POSER

TdR de l'évaluation *ex post*

- ▶ Le genre est-il intégré dans les TdR de l'évaluation *ex post*, avec des questions genre spécifiques pour les 5 critères du CAD de l'OCDE sur l'égalité hommes-femmes ?
- ▶ Les TdR de l'évaluation *ex post* incluent-ils des questions spécifiques sur les activités/stratégies genre mises en œuvre dans le projet ?
- ▶ Les TdR de l'évaluation *ex post* mentionnent-ils que les résultats devront être analysés séparément pour les hommes et les femmes et que les données devront être ventilées par sexe ?
- ▶ Les TdR de l'évaluation *ex post* demandent-ils une expertise genre ?

Capitalisation

- ▶ Le projet offre-t-il des opportunités de tirer les leçons de certaines activités/stratégies pour le genre dont l'AFD et la contrepartie pourraient bénéficier ?
- ▶ Quelles sont les bonnes pratiques ou les effets pervers du projet relatifs au genre méritant d'être documentés ?
- ▶ Une réunion de restitution des résultats de l'évaluation est-elle prévue avec la contrepartie, les parties prenantes, les autres bailleurs et les bénéficiaires du projet ?



Un bon rapport d'évaluation *ex post* :

(i) est basé sur une méthodologie participative incluant les hommes et les femmes/bénéficiaires directs et indirects du projet ;

(ii) présente des données sexo-spécifiques ;

(iii) analyse les résultats du projet pour les hommes, les femmes ;

(iv) analyse les changements pour l'égalité de genre aux niveaux micro, meso et macro ;

(v) identifie les bonnes pratiques relatives au genre pour capitalisation.



Dans le cas d'un cofinancement et dans l'éventualité qu'un autre bailleur ait prévu une évaluation des impacts sur le genre, il est recommandé que l'AFD s'assure que certaines des questions clés ci-après soient intégrées aux TdR et que l'évaluation s'attache à tirer des leçons pertinentes pour le futur.

2 – Rédaction des TdR d'évaluation ex post

Les orientations de l'AFD sur la conduite d'évaluations décentralisées intègrent le genre dans l'ensemble des questions d'évaluation proposées. Les questions ci-après sont extraites ou adaptées des documents d'évaluation de l'AFD et du document d'orientation sur l'intégration du genre dans l'évaluation des Nations unies³⁹. Toutes les questions ne sont pas pertinentes pour l'ensemble des projets : une ou deux questions par critères suffiront dans la plupart des cas.

QUESTIONS POSSIBLES LORS DE LA RÉDACTION DES TDR D'ÉVALUATION EX POST

CRITÈRES	QUESTIONS DANS LESQUELLES PIOCHER LORS DE L'ÉLABORATION DES TdR D'ÉVALUATION EX POST
<p>Pertinence</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ L'intervention est-elle en adéquation avec les stratégies nationales relatives à l'égalité des sexes en T&M ? Ses résultats contribuent-ils à la réalisation de ces stratégies ? ▶ L'intervention est-elle en adéquation avec les politiques de la contrepartie relatives à l'égalité des sexes en T&M ? Les résultats contribuent-ils à la réalisation des politiques de la contrepartie relatives à l'égalité des sexes en T&M ? ▶ L'intervention a-t-elle été définie conformément aux besoins et aux intérêts des bénéficiaires femmes et hommes visés en T&M ? Comment ces besoins et intérêts ont-ils été déterminés ? Les résultats répondent-ils à ces besoins ? ▶ Une analyse genre a-t-elle été conduite en amont du projet ? A-t-elle fourni les informations nécessaires sur les causes des inégalités de genre en T&M en termes d'accès à un mode, d'usage effectif, de sécurité, d'emploi ? Les actions réalisées ont-elles répondu aux objectifs de réduction des inégalités de sexes en T&M ? Les actions ont-elles répondu aux besoins spécifiques des femmes et des hommes en T&M en termes d'accès à un mode, d'usage effectif, de sécurité, d'emploi ? Les actions ont-elles eu un effet sur les causes fondamentales des inégalités et des discriminations en T&M ?
<p>Efficacité</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Les femmes et les hommes ont-ils eu un accès équitable aux activités, produits et services du projet ? ▶ Les femmes et les hommes profitent-ils des résultats du projet de la même manière ? ▶ Quels ont été les résultats du projet en matière de réduction des inégalités de sexes ? ▶ Dans quelle mesure les résultats du projet contribuent-ils au changement des attitudes et comportements relatifs à l'égalité des sexes en T&M ? ▶ Quelles stratégies ont été mises en œuvre pour s'assurer que les femmes et les hommes pourraient bénéficier des services/résultats du projet ? ▶ Les données ventilées par sexe ont-elles été utilisées pour revoir les stratégies du projet afin que les femmes et les hommes puissent bénéficier pleinement du projet ? ▶ Dans quelle mesure les résultats de l'intervention contribuent-ils à surmonter les causes fondamentales des inégalités entre les sexes ?
<p>Efficience</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Des ressources suffisantes (expertise, ressources financières) ont-elles été mobilisées pour l'intégration de la dimension genre lors de l'identification, la faisabilité, la mise en œuvre et le suivi-évaluation du projet ? ▶ Les ressources allouées aux stratégies spécifiques visant à réduire les inégalités et à soutenir l'équité entre les femmes et les hommes en T&M étaient-elles appropriées ? ▶ Des données désagrégées par sexe ont-elles été recueillies ? ▶ Y a-t-il eu des obstacles spécifiques à la mise en œuvre des stratégies visant à réduire les inégalités et à soutenir l'équité entre les femmes et les hommes en T&M ? Comment ont-ils été surmontés ? ▶ Une petite augmentation des ressources financières du projet allouées spécifiquement au genre aurait-elle permis de renforcer de manière appréciable les résultats pour les femmes et les hommes et la réduction des écarts entre les sexes en termes d'accès à un mode, d'usage effectif, de sécurité, d'emploi en T&M ?

...

³⁹ GNUE (2011) Intégrer les droits de l'Homme et l'égalité des sexes aux évaluations – Vers un document d'orientation du GNUE.

...

CRITÈRES	QUESTIONS DANS LESQUELLES PIOCHER LORS DE L'ÉLABORATION DES TdR D'ÉVALUATION EX POST
<p>Impact</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dans quelle mesure l'amélioration de la situation des bénéficiaires femmes et hommes en T&M peut-elle être attribuée aux résultats du projet ? ▶ Le projet a-t-il des impacts positifs ou négatifs sur la dynamique des rapports de genre et l'égalité femmes/hommes en T&M en termes de répartition des responsabilités, d'accès et de contrôle des ressources, de la charge de travail des femmes, etc. ? (ex. : responsabilités des hommes et des femmes revues au sein de l'entreprise pour éviter que les femmes n'effectuent des tâches en deçà de leurs qualifications, salaires équitables entre les hommes et les femmes suite à des négociations sur le sujet, femmes participant aux comités de gestion/de direction, aménagements du travail pour les parents, etc.) ▶ Le projet a-t-il eu un impact sur l'autonomisation des femmes et des hommes dans d'autres domaines que le T&M ? (ex. : meilleur accès aux centres de soin, réduction de la mortalité périnatale, meilleure scolarisation, meilleures opportunités économiques, etc.) ▶ Des effets négatifs sur les hommes ou les femmes ou les relations de genre ont-ils été identifiés au cours de la mise en œuvre ? ▶ Les activités et les résultats de l'intervention en matière de réduction des inégalités entre les sexes et d'autonomisation des femmes ont-ils influencé le travail d'autres organisations et programmes ? (ex. : stratégies d'inclusion des femmes dans l'accès à des modes non traditionnels adoptées par un autre bailleur ; stratégies de prévention de la sécurité routière ou du harcèlement sexuel adoptées par une ONG nationale, etc.).
<p>Durabilité</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Quel est le degré d'appropriation des stratégies genre en T&M par les bénéficiaires ? ▶ Dans quelles mesures les stratégies genre en T&M ont-elles été intégrées dans les structures (communautaires, de l'opérateur, des autorités locales, des autorités centrales, des partenaires...) ? ▶ Quelle est la probabilité selon laquelle les bénéficiaires femmes et hommes continueront d'utiliser les services/stratégies proposé(e)s une fois l'intervention terminée ? ▶ Dans quelle mesure les organisations participantes ont-elles modifié leurs politiques ou leurs pratiques afin d'intégrer les activités/stratégies genre proposées et de contribuer à la réalisation de l'égalité des sexes en T&M (adoption de textes législatifs/politiques, nouveaux services au niveau central/local, lignes budgétaires genre/allocation équitable des ressources, amélioration de la qualité pour les femmes et les hommes, gouvernance sensible au genre, etc.) ? ▶ Les capacités de la contrepartie, des partenaires, des acteurs ont-elles été suffisamment renforcées pour appuyer les changements positifs en matière d'égalité des sexes en T&M après la fin de l'intervention ? ▶ Dans quelle mesure l'implication d'acteurs au niveau national et local au cours de la mise en œuvre des stratégies genre contribuera-t-elle à leur durabilité ? ▶ Dans quelle mesure les activités/stratégies genre de l'intervention visaient-elles à promouvoir un changement durable des attitudes, des comportements et des relations de pouvoir entre les groupes de parties prenantes en T&M ?
<p>Valeur ajoutée de l'AFD</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dans quelle mesure l'AFD a-t-elle contribué au développement de partenariats innovants pour le genre en T&M ? ▶ Dans quelle mesure l'AFD a-t-elle contribué à renforcer le dialogue politique sur la réduction des inégalités entre les sexes en T&M ? ▶ Dans quelle mesure l'AFD a-t-elle contribué au renforcement des capacités de la contrepartie et des acteurs pour réduire les inégalités entre les sexes en T&M ? ▶ Dans quelle mesure l'AFD a-t-elle renforcé les stratégies genre des acteurs locaux ?

3 – Capitalisation des bonnes pratiques

L'AFD étant au début de l'introduction de l'approche genre dans ses projets, il est essentiel de tirer les leçons de l'expérience et de documenter tant les difficultés rencontrées que les bonnes pratiques pour :

- ▶ une meilleure efficacité des projets futurs ;
- ▶ une capitalisation de l'existant en interne ;
- ▶ une plus grande visibilité sur les questions de genre en externe ;
- ▶ contribuer à alimenter le dialogue avec nos partenaires et les autres bailleurs sur les pratiques d'intégration du genre dans les financements en appui au secteur des transports.

La documentation de bonnes pratiques peut s'effectuer dans le cadre d'une évaluation *ex post* (voir exemple grille de documentation ci-après), en ajoutant un domaine d'étude spécifique à l'évaluation.

La capitalisation des bonnes pratiques peut également se faire en organisant des échanges au niveau des pôles, des divisions, des équipes projets, des partenaires, etc. sur les succès et les échecs d'introduction du genre et leurs facteurs.

EXEMPLE DE GRILLE DE DOCUMENTATION (Adapté de Antonowicz, 2015)⁴⁰

DOMAINES	POINTS CLÉS
Problème à résoudre	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Description
Stratégies mises en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Objectifs des stratégies ▶ Acteurs ▶ Localisation / durée ▶ Ressources impliquées
Résultats	<ul style="list-style-type: none"> ▶ <i>Outputs / outcomes</i> sur bénéficiaires directs et indirects ▶ Résultats escomptés et imprévus
Leçons	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Facteurs de succès des stratégies qui fonctionnent ▶ Défis de mise en œuvre et facteurs entravants : <ul style="list-style-type: none"> - description des défis/des groupes affectés ; - mesures correctives apportées.
Recommandations	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Pour la réplique ▶ Pour le passage à l'échelle ▶ Pour l'institutionnalisation

⁴⁰ Adapté de Antonowicz L., 2015, Boîte à outils intégration du genre dans les projets Education, formation professionnelle et emploi, AFD 2015.

Critères de sélection des bonnes pratiques

Les critères suivants peuvent contribuer à l'identification de bonnes pratiques :

- ▶ **Pertinence** : l'intervention est appropriée et répond aux besoins des bénéficiaires dans le contexte socio-culturel et économique qui leur est propre.
- ▶ **Ayant obtenu de bons résultats** : le système de suivi-évaluation permet de collecter des données sexo-spécifiques pouvant prouver les résultats et impacts positifs ou négatifs des activités sur les femmes et les hommes et la réduction des inégalités de genre.
- ▶ **Basée sur une analyse du genre** : l'intervention découle d'une analyse du genre et remet en question les normes et pratiques sociales et les institutions et les politiques qui ont une influence sur les inégalités de genre et les opportunités des femmes et des hommes.
- ▶ **Ayant un bon rapport coûts/bénéfices** : l'intervention démontre une utilisation efficiente et efficace des ressources visant à réduire les inégalités de genre.
- ▶ **Participation** : l'intervention est basée sur la participation des bénéficiaires directs et indirects, hommes et femmes, et démontre un degré certain d'appropriation.
- ▶ **Partenariat** : l'intervention est mise en œuvre au travers de partenariats innovants pour la réduction des inégalités.
- ▶ **Durabilité** : l'intervention démontre sa durabilité et viabilité dans le moyen terme (levée de fonds, adoption de politiques et mesures au niveau national et local visant à institutionaliser l'approche et à pérenniser les résultats, renforcement des capacités des acteurs, etc.).
- ▶ **Reproductible et adaptable** : l'intervention a un potentiel de reproductibilité dans d'autres régions ou contextes, et/ou de passage à l'échelle.

SECTION 5

RESSOURCES POUR L'INTÉGRATION DU GENRE DANS LES FINANCEMENTS RELATIFS AUX TRANSPORTS

Cette cinquième section permet d'aider les praticiens à aller plus loin dans l'analyse des pratiques des différents bailleurs sur l'intégration du genre dans les financements relatifs aux transports, et de mieux appréhender le sens de certains concepts et termes utilisés.

Cette section comprend les fiches suivantes :

Fiche 14 : Pratiques des bailleurs : outils de références et ressources – p. 79

Fiche 15 : Ressources bibliographiques – p. 80

Fiche 16 : Glossaire – p. 82

AUTEUR	TITRE
GTZ	<ul style="list-style-type: none"> Gender and Urban Transport: Smart and Affordable. Module 7a. Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities (2007). http://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/7aGenderUTSept300.pdf
Banque asiatique de développement	<ul style="list-style-type: none"> Gender Tool Kit: Transport. Maximizing the Benefits of Improved Mobility for All (2013). http://www.adb.org/documents/gender-tool-kit-transport-maximizing-benefits-improved-mobility-all
Banque mondiale	<ul style="list-style-type: none"> Mainstreaming Gender in Road Transport: Operational Guidance for World Bank Staff (2010). http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1227561426235/5611053-1229359963828/tp-28-Gender.pdf Guidelines to mainstream gender in transport projects (2008). http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSCContentServer/WDSP/IB/2012/06/15/000426104_20120615112442/Rendered/PDF/699480ESW0P1070UBLIC00P107933000ACS.pdf Genre et transports. Centre de ressources et divers liens sur : http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTTRANSPORT/EXTTSR/0,,contentMDK:21246915~menuPK:2970901~pagePK:210058~piPK:210062~theSitePK:463716,00.html Documents ressources issus de la Table ronde : Mainstreaming Social and Gender Dimensions in Transport Programs: Moving the Agenda Forward http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTSOCIALDEVELOPMENT/0,,contentMDK:21424790~menuPK:199462~pagePK:64020865~piPK:51164185~theSitePK:244363,00.html Données sur le genre ou données sur les transports. http://data.worldbank.org/
Banque mondiale, FAO & IFAD	<ul style="list-style-type: none"> Chap. "Rural Transport" p372, in <i>Gender and Agriculture Sourcebook</i> (2001). ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/011/aj288e/aj288e.pdf
SSATP, Africa Transport Policy Program	<ul style="list-style-type: none"> Sustainable Transport Evaluation System for Rural Travel and Transport Programs in Africa: A Handbook for Planners (2001). http://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/SSATP-WorkingPapers/SSATPWP55.pdf Ressources sur le transport, le Genre et l'inclusion. https://www.ssatp.org/en/page/additional-resources-gender-and-inclusion
Women's Budget Forum	<ul style="list-style-type: none"> Gender Equality Initiatives in Transportation Policy (2011). http://il.boell.org/sites/default/files/gender_and_transportation_-_english_1.pdf
UNECE	<ul style="list-style-type: none"> Gender Issues in Transport (2009). http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/itc/ECE-TRANS-2009-07e.pdf
International Transport Forum	<ul style="list-style-type: none"> Gender and Transport. Discussion Paper (2011). http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/discussionpapers/dp201111.pdf aborde notamment la question de la participation des femmes aux processus de décision et la question de l'emploi des femmes dans le secteur des transports.
Gender Science, Transport, Environment	<ul style="list-style-type: none"> Réseau européen de recherche. Ressources sur http://www.genderste.eu/i_transport04.html#

Ouvrages cités dans le corps du texte :

- ▶ **ASIAN DEVELOPMENT BANK, 2013**, *Gender Tool Kit : Transport, Maximizing the Benefits of Improved Mobility for All*, Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank.
- ▶ **BABINARD, J. & ROBERTS, P., 2006**, *Maternal and Child Mortality Development Goals: What Can the Transport Sector Do?*, Washington, DC: The World Bank.
- ▶ **CLAIR, I., 2012**, *Sociologie du genre*, Paris : Armand Colin.
- ▶ **DAWSON, J. & BARWELL, I., 1993**, *Roads are Not Enough: New Perspectives on Rural Transport Planning in Developing Countries*, London: Intermediate Technology Publications.
- ▶ **FAINSTEIN, S.S. & SERVON, L.J., 2005**, *Gender and Planning. A reader*, New Brunswick, New Jersey & London: Rutgers University Press.
- ▶ **FARIA, N.R. & et al., 2014**, The early spread and epidemic ignition of HIV-1 in human populations. *Science*, 346(6205), pp.56-61.
- ▶ **GILLOT, G., 2005**, Faire sans le dire, Les rencontres amoureuses au Caire, *Géographie et cultures*, 54 (« Le genre : constructions spatiales et culturelles »), pp.31-52.
- ▶ **GROUPE DES NATIONS UNIES POUR L'ÉVALUATION, 2011**, *Intégrer les droits de l'Homme et l'égalité des sexes aux évaluations – Vers un document d'orientation du GNUE*, GNUE.
- ▶ **HECKL, E. & PECHER, I., 2012**, *Les Femmes dans les Chemins de Fer – Guide de bonnes pratiques et de mise en oeuvre*, CER/EIM/ETF.
- ▶ **LAGRAVE, R.-M., 1999**, Conflits de positions, conflits d'interprétation, *Le Mouvement Social*, 189, pp.93-100.
- ▶ **MALMBERG-CALVO, C., 1994**, *Une étude de cas sur les moyens intermédiaires de transport en Ouganda. Les bicyclettes et les travaux des femmes en milieu rural*.
- ▶ **ODUFUWA, B.O. 2007**, Women's Participation in Household Automobile Decision Making in a Developing Economy – Nigeria, *Pakistan Journal of Social Sciences*, vol 4, n°6, pp. 739-745.
- ▶ **O'LAUGHLIN, B., 2012**, Unsettled Debates in Development Thinking: Conceptualizing Households in Rural Africa, *Development and Change*, Virtual 1s(1).
- ▶ **OLVERA, L.D. & PLAT, D., 1997**, Confisquée, partagée, consensuelle, La voiture à Ouagadougou, In *Mobilité et politiques de transport dans les villes en développement, Actes des Journées spécialisées INRETS, 30-31 janvier 1997, Actes n° 55*, Paris : INRETS, pp. 213-225.
- ▶ **PETERS, D., 2010**, *Gender and Sustainable Urban Mobility. Thematic study prepared for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements 2013*, Available at: <http://www.unhabitat.org/grhs/2013> (Accessed November 10, 2014).
- ▶ **PETERS, D., 2002**, *Gender and Transport in Less Developed Countries: A Background Paper in Preparation for CSD-9*, London: UNED Forum.
- ▶ **PLESSIS-FRAISSARD, M., 2007**, Planning Roads for Rural Communities, Paper presented at the Low Volume Roads Conference Austin, June 24-27, In The World Bank.
- ▶ **RAO, N., 2002**, Cycling into the Future: The Experience of Women in Pudukkottai Tamil Nadu, In F. Priyanthi & G. Porter, eds. *Balancing the Load: Women, Gender and Transport*, London: Zed Books, pp. 186-205.
- ▶ **RODGERS, J., 2006**, Russia's women drivers fight back, *BBC News*.
- ▶ **SEN, A., 1987**, *Gender and cooperative conflicts*, World Institute for Development Economics Research Helsinki.
- ▶ **THE WORLD BANK, 2010a**, *Mainstreaming Gender in Road Transport: Operational Guidance for World Bank Staff*, Washington, DC: The World Bank.
- ▶ **THE WORLD BANK, 1996**, *Morocco: Impact Evaluation Report: Socioeconomic Influence of Rural Roads*, Washington, DC: The World Bank.
- ▶ **THE WORLD BANK, 2010b**, *Social Development & Infrastructure. Making Transport Work for Women and Men, Tools for Task Teams*, Washington, DC: The World Bank.



...

- ▶ **THE WORLD BANK, FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION & INTERNATIONAL FUND FOR AGRICULTURAL DEVELOPMENT, 2009**, *Gender in Agriculture Sourcebook*, Washington, DC: The International Bank for Reconstruction and Development /The World Bank.
- ▶ **TILLOUS, M., 2014**, Le renoncement comme forme de choix modal : l'abandon de l'usage du métro par les personnes vieillissantes, *Rech. Transp. Secur.*, 2014(2-3), pp.101-119.
- ▶ **VENTENR, C. VOKOLKOVA, V. MICHALEK, J. 2007**, Gender, Residential Location and Household Travel: Empirical Findings from Low-Income Urban Settlements un Durban, South Africa, *Transport Reviex*, vol 27, n°6, pp. 653-677.
- ▶ **WACHS, M., 1996**, Chapter 6: The Automobile and Gender: An Historical Perspective, In *the Second National Conference, in October 1996*, Washington, DC: US Department of Transportation, Federal Highway Administration.
- ▶ **ZOHIR, S.C., 2003**, *Integrating gender into World Bank-financed transport programs, Case study, Dhaka urban transport project, Bangladesh*, Washington, DC: The World Bank.
- ▶ **UN WOMEN, 2014**, Safe Cities Global Initiative.
http://www.unwomen.org/~media/headquarters/attachments/sections/library/publications/2013/12/un%20women-evaw-safecities-brief_us-web%20pdf.ashx

Pour aller plus loin :

- ▶ Profils genre pays de l'AFD. http://www.afd.fr/home/projets_afd/genre/donnees-genre/donnees-par-pays
- ▶ **BERENI, L. CHAUVIN, S., JAUNAIT, A., REVILLARD, A. 2012**, Introduction aux études sur le genre. 2^e ed., Louvain-la-Neuve: de boeck.
- ▶ **CLAIR, I., 2012**; Sociologie du genre, Paris: Armand Colin.

Analyse des enjeux de genre (*gender analysis*) : analyse des inégalités de sexes et des différences genrées de rôles qui ont des impacts en termes de risques ou d'opportunités sur un projet opérationnel donné.

Androcentrisme : tout phénomène (discours, système, etc.) ayant pour point de référence principal les expériences et perspectives sociales des hommes. Souvent, cet ancrage masculin n'est pas explicitement affirmé, et se trouve masqué derrière l'apparence de la neutralité et de l'universalité.

Essentialisation : processus qui consiste à fixer durablement des caractères pourtant transitoires en les attribuant à l'un ou l'autre sexe ; ex. : les femmes sont considérées comme naturellement vulnérables et les hommes naturellement violents. Or, il n'y a pas d'essence de la « féminité », ni d'ailleurs de la « masculinité », mais un apprentissage tout au long de la vie des comportements socialement attendus d'une femme ou d'un homme. Autrement dit, les différences systématiques entre femmes et hommes ne sont pas le produit d'un déterminisme biologique, mais bien d'une construction sociale. Le processus d'essentialisation masque ainsi les rapports sociaux qui sous-tendent les différences actuelles entre hommes et femmes, et interdit toute remise en cause de ces rapports de domination.

Gender mainstreaming : principe selon lequel l'égalité des sexes doit devenir une préoccupation de tous les responsables politiques, et pas seulement des instances spécifiquement chargées de cette question. Puisque toutes les politiques publiques ont une incidence sur les rapports de genre, il s'agit d'intégrer de façon systématique, dans l'élaboration des politiques, une analyse de leurs effets attendus du point de vue du genre (et notamment de leur impact différencié sur les femmes et les hommes).

Genre : terme employé pour désigner les différences de rôles assignés aux individus en fonction des différences biologiques relatives à l'appareil reproductif dans une société donnée. Ce terme est une notion critique : il fait référence à un ensemble théorique visant à déconstruire la « naturalité » des rôles de sexe et à mettre à jour les rapports de domination qui les sous-tendent. À ce titre, il se rapproche de la « race », notion critique qui vise à mettre en évidence, pour les défaire, les rapports sociaux liés aux différences biologiques relatives à la couleur de la peau. Dans la mesure où le genre désigne le système qui produit une bipartition hiérarchisée entre hommes et femmes, il n'a pas de sens au pluriel : on parlera des « sexes » pour désigner les positions « femme » et « homme ».

Harcèlement sexuel : pression exercée sur une personne soit pour obtenir des faveurs sexuelles, soit pour ridiculiser ou inférioriser ses caractéristiques sexuelles (aspects physiques, orientation sexuelle, etc.) et qui a pour effet de compromettre le droit de la victime à des conditions de travail, d'études ou de vie raisonnables ou son droit à la dignité et son droit à circuler librement (notamment dans l'espace public).

IMT : *Intermediate Means of Transport*

Intersectionnalité : forgé par la juriste américaine Kimberlé W. Crenshaw à la fin des années 1980 dans la foulée du *black feminism*, le terme d'intersectionnalité cherchait à donner un nom aux dilemmes stratégiques et identitaires rencontrés dans l'espace politique étasunien par certaines catégories de personnes subissant des formes combinées de domination, en particulier les femmes noires, qui n'étaient ni représentées par les groupes de revendication (des hommes) noirs ni pas les femmes (blanches des classes moyennes). Les sciences sociales se sont ensuite approprié ce terme pour désigner les principes d'investigation empirique guidant l'analyse de l'imbrication des rapports sociaux.

NMT : *Non-Motorized Transport*

Patriarcat : système de subordination des femmes qui consacre la domination du père sur les membres de la famille. La recherche féministe insiste en particulier sur les aspects politiques – et non naturels – de cette oppression. On doit au féminisme matérialiste une analyse détaillée du fonctionnement économique de ce système par lequel le père de famille exploite le travail non rémunéré de son épouse. Une société patriarcale est une société qui accorde une plus grande autorité au père au sein de la famille (et au chef d'État au sein du pays), ce qui se traduit par une division sexuée du travail, le travail reproductif revenant à la/aux femme(s) et ne donnant pas lieu à une rémunération, donc à une reconnaissance sociale de sa valeur.

Sexe : terme employé pour désigner : (1) en premier lieu, la façon dont les différences biologiques relatives à l'appareil reproductif donnent lieu à une catégorisation en deux ensembles, masculin et féminin ; (2) les différences femmes-hommes avant l'émergence de la notion critique de genre (il est toujours utilisé aujourd'hui pour désigner la variable sociodémographique afférente en l'absence de mise en question de l'assignation aux rôles sociaux ; on parlera ainsi par exemple de « l'analyse des pratiques des français en termes de mobilité en fonction de leur âge, de leur sexe et de leur profession ») ; (3) au pluriel (les « sexes »), renvoient aux groupes et aux catégories produites par le « genre », entendu comme système produisant une bipartition hiérarchisée entre hommes et femmes.

T&M : *transport et mobilité*

Violences de genre (ou violences envers les femmes) : toutes les violences commises par les hommes en tant qu'hommes sur les femmes en tant que femmes. Le concept est aussi pertinent pour penser les violences commises par des hommes contre d'autres hommes pensés comme efféminés ou inférieurs sur le plan de la virilité. Les violences de genre sont comme des « décrets d'application » du genre comme loi sociale, tout en contribuant activement à sa reproduction. Les violences sexuelles (telles que le harcèlement sexuel) ne sont qu'une catégorie parmi d'autres types de violences de genre.

ANNEXES

Annexe 1 : Modalités d'utilisation du marqueur CAD/OCDE sur l'Égalité hommes-femmes – p. 85

Annexe 2 : Notation de la Dimension Égalité hommes-femmes de l'Avis développement durable de l'AFD – p. 89

Le marqueur genre fait partie des marqueurs politiques du CAD. Depuis plusieurs années, il est utilisé pour notre redevabilité annuelle au CAD en matière de prise en compte du genre dans l'APD française.

Depuis la validation du Cadre d'intervention transversale (CIT) Genre de l'AFD en mars 2014, le marqueur CAD doit être systématiquement renseigné par les équipes opérationnelles de l'AFD (voir ci-dessous). Depuis septembre 2014, les équipes doivent également réaliser une notation « développement durable », dont une dimension porte spécifiquement sur les questions de genre. Une équivalence a été créée dans notre système d'information afin que les chargés de projet n'aient qu'une notation à effectuer.

La présente note propose une **définition** du système de notation ainsi qu'une **méthodologie** illustrée par des exemples pour renseigner ce marqueur.

1. Contexte : de nouvelles obligations pour l'AFD en matière de redevabilité sur le genre

La nouvelle Stratégie Française Genre et Développement, validée par le CICID du 31 Juillet 2013 a fixé deux objectifs à l'AFD concernant le marqueur politique CAD-OCDE sur l'Égalité hommes-femmes :

- ▶ un objectif de renseignement systématique du marqueur genre du CAD pour les projets financés par l'AFD : 100 % de projets notés suivant le marqueur en 2017 ;
- ▶ un objectif qualitatif d'intégration progressive et améliorée du genre : en 2017, l'AFD devra pouvoir démontrer que 50 % des projets financés intègrent une problématique et une analyse genre et sont marqués 1 ou 2.

Ces objectifs ont été repris dans le CIT Genre de l'AFD validé par le CA de l'AFD en mars 2014, et font l'objet d'un **suivi annuel** par les tutelles et le Haut Conseil à l'Égalité, pour mesurer les progrès réalisés en termes d'intégration de la problématique genre dans les opérations de l'AFD.

Au-delà de l'exercice de redevabilité à l'égard du MAE et du CAD de l'OCDE, la réflexion menée concernant la notation genre des projets s'intègre dans un **contexte d'effort global de l'AFD de meilleure intégration des problématiques d'inégalités hommes-femmes** dans nos projets, et nous oblige à nous interroger de façon systématique sur les enjeux d'accès, de participation, d'opportunités, de ressources, de revenus des bénéficiaires directs et indirects des financements AFD qu'ils soient hommes ou femmes, jeunes et moins jeunes.

2. Définition du système de notation du marqueur du CAD sur le genre

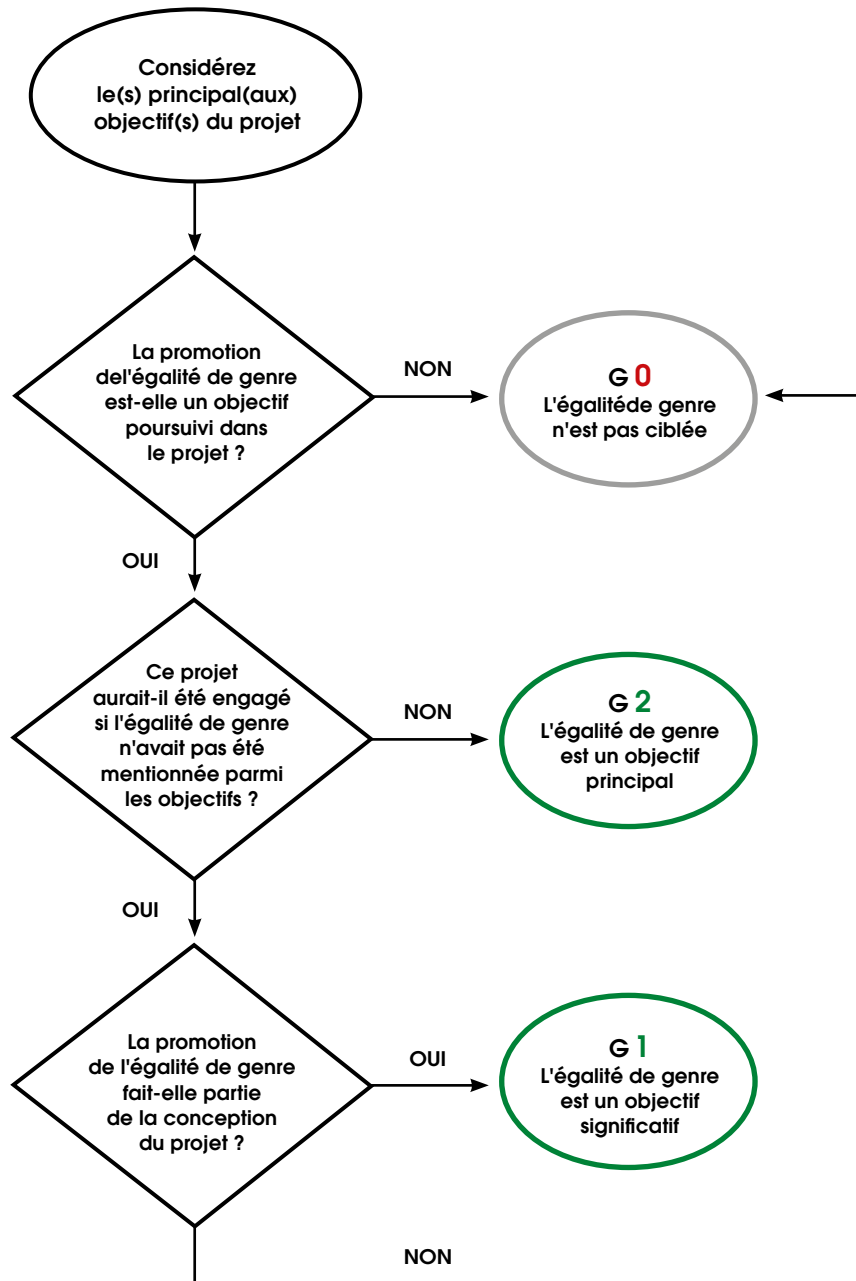
Le tableau ci-après fournit les définitions des 5 notes du marqueur pouvant être attribuées lors de l'analyse des projets et de leur catégorisation en fonction du niveau d'intégration de la problématique du genre et de l'**objectif fixé dans le cadre du projet** en matière de participation à la réduction des inégalités hommes-femmes existant dans le secteur d'intervention.

Tout projet qui vise à renforcer l'égalité hommes-femmes et l'autonomisation des femmes ou à réduire les discriminations et les inégalités fondées sur le sexe doit être noté 1 ou 2.

MARQUEUR	DÉFINITIONS	EXEMPLES
Noté « Nul » / 9 = non renseigné	Un projet est noté « 9 » s'il n'a pas été examiné au regard de la question de l'égalité hommes-femmes.	
Noté « NA » = non applicable	Un projet est noté « NA » lorsqu'il ne fait pas partie du périmètre des projets devant faire l'objet d'une notation CAD. (Même s'il contient des enjeux de genre).	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Projets d'urgence. ▶ ABG et prêts budgétaires.
Note « 0 » = non pertinent du point de vue du genre OU sans réflexion / explicitation / documentation sur les enjeux de genre	Un projet est marqué 0 s'il ne vise pas à rétablir la balance relationnelle d'égalité entre les hommes et les femmes mais a fait l'objet d'une réflexion à cet égard (questionnement de départ). Un projet est marqué 0 si ses activités peuvent potentiellement bénéficier aux femmes, sans avoir fait l'objet d'une réflexion spécifique sur les enjeux de genre (potentiel de passage en 1).	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Un projet d'amélioration des services d'aérodrome, de gestion du trafic ainsi que des équipements relatifs à l'assistance météorologique. ▶ Un projet de développement rural comprenant des enjeux de genre mais n'ayant pas fait l'objet d'une réflexion spécifique pour en faire un des objectifs du projet.
Note « 1 » = Le genre comme objectif significatif mais secondaire	Un projet est noté « 1 » si la promotion de l'égalité de genre fait partie des objectifs secondaires du projet, mais que celui-ci aurait été engagé même si l'égalité de genre n'avait pas été mentionnée parmi les objectifs . Tout type de projets (agriculture, finance, formation professionnelle, emploi, accès au marché) qui incluent des approches proactives (composantes dédiées) faisant la promotion du genre sans pour autant que 100 % du projet ne soit dédié aux enjeux de genre.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Un projet de route qui inclut des passerelles aériennes pour éviter aux femmes de traverser la route ou de prendre un passage souterrain. ▶ Un projet de transport en commun qui a pris en compte les intérêts stratégiques des hommes et des femmes dans le design du tracé. ▶ Un projet d'adduction d'eau potable qui, outre l'allègement de la corvée d'eau, promeut la participation des femmes à la définition mais aussi à la gestion des ouvrages.
Note « 2 » = Le genre comme objectif principal du projet	La promotion de l'égalité de genre comme objectif principal du projet.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Un projet de soutien au développement des PME qui a activement recherché à cibler l'entrepreneuriat et le salariat féminins en incluant des mesures de discrimination positives par exemple. ▶ Un projet banque qui met à la disposition des femmes des produits innovants qui prennent en compte les contraintes habituelles des femmes comme le manque de contreparties pour faciliter l'accès au crédit.

Il est faux de penser que certains types de projets (infrastructures par exemple) ne peuvent qu'être notés 0. Même si le but déclaré de ce type de projets ne sera jamais de rétablir l'égalité entre les hommes et les femmes, une approche sensible au genre lors du montage du projet (collecte de données désagrégées, approche participative incluant des femmes représentant des groupes de bénéficiaires potentiels au moment des prises de décision) pourra mener à des ajustements dans le design du projet qui augmenteront les chances d'effets directs ou indirects sur l'égalité. Ces démarches permettront aux projets d'être notés 1.

Les questions à se poser pour renseigner le marqueur du CAD sur le genre et parvenir à mettre en place un projet noté 1 ou 2.



Pour les projets notés 1 et 2, trois types de questions peuvent être posées :

- 1) Le genre est-il considéré dans les thématiques abordées ? et/ou
- 2) Le genre est-il considéré dans le montage méthodologique du projet ? et/ou
- 3) Le projet a-t-il identifié les principales causes des inégalités hommes-femmes en termes de capacités, de droit et de participation et proposé des mesures/activités/composantes pour promouvoir leur remise en question ?

Les projets notés 0 lors de l'élaboration d'une FIP peuvent facilement être transformés en des projets notés *a minima* 1, si quelques efforts d'analyses sont fournis par l'équipe projet.

Comment un même projet peut-il être marqué, 0, 1 ou 2 ?



L'exemple d'un projet d'aquaculture

MARQUEUR	COMMENTAIRES
0	Le projet prévoit une aide financière pour développer l'aquaculture. Le document de projet n'inclut aucune donnée désagrégée et il est impossible de comprendre en lisant le document le rôle des hommes, des femmes ou de la famille dans l'aquaculture artisanale. Une mécanisation de la transformation par exemple peut augmenter la productivité, créer des emplois pour les femmes, ou à l'inverse, avoir pour résultat leur éviction de la filière. Cela peut donc se traduire par des impacts positifs ou négatifs pour les femmes (par exemple dans le contexte de l'aquaculture traditionnelle elles travaillaient dans des systèmes d'entraides entre femmes qui se partageaient certaines tâches domestiques, qui sont maintenant à la charge de chacune) mais comme il n'y a aucune données de base et que le projet a probablement ignoré la dimension de genre dans les systèmes de production, personne ne sait vraiment si les changements offrent de nouvelles opportunités d'émancipation économique pour les femmes.
1	Le document de projet inclut des données désagrégées ainsi qu'une analyse genre du système de production aquaculture et du rôle du secteur dans l'économie familiale. Pendant le montage du projet, les associations de femmes et de pêcheurs ont été consultées et les hommes et les femmes ont contribué à l'identification de mesures mitigatives si c'est pertinent. Le projet inclut aussi un ou deux indicateurs de progression de l'égalité hommes femmes (ex. : conditions d'emploi, nombre de femmes et d'hommes employés).
2	Le but du projet est de promouvoir l'intégration des femmes de pêcheurs de crevettes dans le développement économique formel à travers le développement participatif du secteur aquaculture.

NOTATION DE LA DIMENSION ÉGALITÉ HOMMES-FEMMES DE L'AVIS DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'AFD

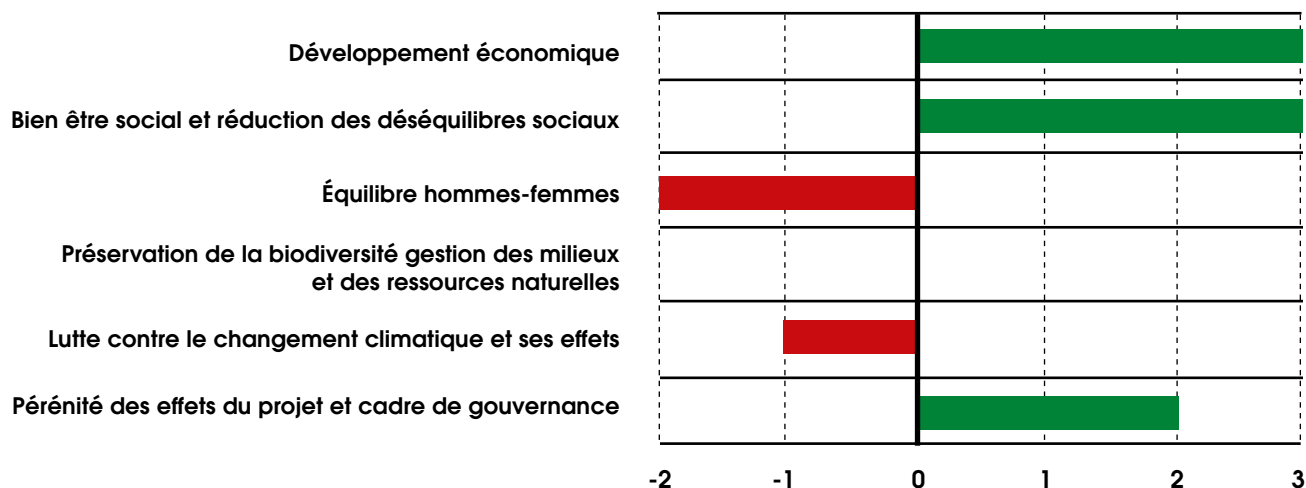
L'approche retenue est celle du Cadre d'intervention transversal « Le genre et la réduction des inégalités femmes-hommes 2014-2017 » dont l'un des deux objectifs stratégiques est de favoriser l'égalité des opportunités entre femmes et hommes, déclinée en actions pouvant avoir un impact à trois niveaux : égalité d'opportunités à l'échelle du projet ou de la contrepartie, égalité d'opportunités à l'échelle du secteur d'intervention, ou égalité structurelle d'opportunités.

La notation proposée ci-dessous a été conçue pour pouvoir comptabiliser les financements AFD dans le cadre du CAD. Aussi, pour pouvoir faire l'objet d'une notation 2 ou 3, les actions envisagées en faveur du genre doivent figurer comme des objectifs explicites du projet.

Échelle d'évaluation proposée :

- ▶ Le projet prend-il en compte les besoins et intérêts des hommes et des femmes (par le biais d'un diagnostic, participation, communication) ? ou bien : Un dialogue a-t-il été entamé avec la contrepartie sur l'égalité hommes-femmes dans le secteur/la structure concerné(e) ? **Noter 1**
- ▶ Un des objectifs explicites du projet est-il d'assurer l'**accès effectif des femmes aux services**/prestations/biens prévus dans le cadre du projet (en menant un travail avec les hommes et les femmes pour identifier les barrières à cet accès et définir les moyens pour les dépasser) ? ou bien : Un des objectifs du projet est-il de favoriser le **contrôle des ressources par les femmes dans le secteur concerné** et leur participation aux instances de gouvernance du projet ? **Noter 2**
- ▶ Un des objectifs principaux du projet vise-t-il l'**autonomisation des femmes et la réduction structurelle des inégalités** entre les hommes et les femmes (contrôle des ressources, participation aux instances de gouvernance, mise en œuvre effective des changements institutionnels/lois) ? **Noter 3**
- ▶ Si l'impact du projet est neutre sur une dimension, ou si les impacts négatifs résiduels, une fois les mesures d'atténuation mises en œuvre, sont négligeables : **Noter 0**
- ▶ Le projet maintiendra-t-il les inégalités hommes-femmes (le projet présente une opportunité mais ne prévoit pas de mesure pour modifier la situation inégalitaire de départ) ? **Noter -1**
- ▶ Le projet présente-t-il un risque d'aggravation des inégalités hommes-femmes ? **Noter -2**

IMPACT DU PROJET SUR LES 6 DIMENSIONS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE





www.afd.fr/genre

Contact AFD : _Genre@afd.fr