Lignes directrices pour l'intégration de la dimension de genre dans le transport rural

Nite Tanzarn

Numéro de référence ReCAP : GEN2157A

Avril 2019

Citation à privilégier : Tanzarn, N (2019). Lignes directrices pour l'intégration de la dimension de genre dans le transport rural, GEN2157A. Londres : ReCAP pour le DFID. (ministère du Développement international du Royaume-Uni)

Pour de plus amples informations, veuillez contacter : Nite Tanzarn, tanzarn@yahoo.co.uk

ReCAP Unité de gestion de projets
Cardno Emerging Market (UK) Ltd
5e étage, Clarendon Business Centre
42 Upper Berkeley Street, Marylebone
Londres W1H 5PW Royaume-Uni

Les opinions émises dans ce document sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement la position officielle du Research for Community Access Partnership (ReCAP) ou de Cardno Emerging Markets (Royaume-Uni) Ltd, pour qui le document a été préparé.

Afin de faciliter la lecture, toutes les fonctions dont il est fait mention dans le présent document peuvent être exercées indifféremment par des femmes ou des hommes, à moins qu'une distinction explicite des deux genres grammaticaux ne soit opérée.

Photos de couverture : Nite Tanzarn

Assurance qualité et tableau récapitulatif

Version	Auteur(s)	Réviseur(s)	Date
1	Nite Tanzarn	Annabel Bradbury (ReCAP PMU) Joseph Haule (ReCAP PMU)	22 février 2019
2	Nite Tanzarn	Annabel Bradbury (ReCAP PMU)	14 mai 2019
3	Nite Tanzarn	Annabel Bradbury (ReCAP PMU)	18 juin 2019

Détails de la base de données de ReCAP : Lignes directrices pour l'intégration de la dimension de genre dans le transport rural

Référence No :	GEN2157A	Emplacement	Ouganda
Origine de la proposition	Nite Tanzarn	Méthode de passation de marché	Source exclusive
Thème	Questions transversales	Sous-thème	Égalité des sexes, équité et inclusion sociale
Principale organisation de mise en œuvre	Nite Tanzarn	Organisation partenaire	N/A
Budget total approuvé	17 500 GBP	Budget total grevé	17 500 GBP
Date de début	25/06/2018	Date de fin	30/06/2019
Date de soumission du rapport	28/01/2019	Date de réception	05/02/2019

Table des matières

Avant-propos ..... **vii**

Remerciements ..... **ix**

Acronymes, unités et devises ..... **x**

Résumé analytique ..... **xi**

1 INTRODUCTION **1**

1.1 Contexte 1

1.2 Initiative de recherche sur l'intégration de la dimension de genre dans le transport rural de ReCAP 1

1.3 Pourquoi ces lignes directrices ? 2

1.4 Concernant les lignes directrices 3

1.5 Structure des lignes directrices 3

1.6 Comment utiliser les lignes directrices 4

2 INTÉGRATION DE LA DIMENSION DE GENRE DANS LE TRANSPORT RURAL **6**

2.1 Les dimensions de genre dans le transport rural 6

2.2 Base conceptuelle des lignes directrices 8

2.3 Intégration de la dimension de genre : un aperçu 10

3 INTÉGRATION DE LA DIMENSION DE GENRE DANS LES POLITIQUES ET LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS **13**

3.1 Étapes vers des politiques/plans sensibles à la dimension de genre dans les transports 14

3.2 Intégration de la dimension de genre dans l'identification des politiques/plans de transport 14

3.3 Intégration de la dimension de genre dans les objectifs des politiques/plans de transport 17

3.4 Intégration de la dimension de genre dans les actions prioritaires des politiques/plans de transport 18

3.5 Cadres de suivi de la performance de l'intégration de la dimension de genre dans les transports 24

3.6 Intégration de la dimension de genre dans les budgets des politiques/plans de transport 25

3.7 Principaux indicateurs d'intégration de la dimension de genre dans les politiques et la planification des transports 25

4 INTÉGRATION DE LA DIMENSION DE GENRE DANS LES INSTITUTIONS DE TRANSPORT RURAL **27**

4.1 Représentation féminine dans la gouvernance des institutions du secteur des transports 27

4.2 Déclarations institutionnelles relatives à l'intégration de la dimension de genre 28

4.3 Mécanismes institutionnels d'intégration de la dimension de genre 29

4.4 Renforcement des capacités institutionnelles en matière de genre 30

4.5 Intégration de la dimension de genre dans les outils de mise en œuvre 31

4.6 Intégration de la dimension de genre dans la gestion des infrastructures 33

4.7 Intégration de la dimension de genre dans les systèmes de gestion des données du secteur des transports 33

4.8 Intégration de la dimension de genre dans l'allocation des ressources 34

5 INTÉGRATION DE LA DIMENSION DE GENRE DANS LE CYCLE D'AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT 36
5.1 Étapes d'intégration de la dimension de genre tout au long du cycle du projet 37
5.2 Intégration de la dimension de genre dans l'identification du projet 37
5.3 Intégration de la dimension de genre dans la conception du projet 40
5.4 Intégration de la dimension de genre dans l'évaluation préalable du projet 43
5.5 Intégration de la dimension de genre dans l'exécution et le suivi du projet 44
5.6 Intégration de la dimension de genre dans l'évaluation du projet 47
6 INTÉGRATION DE LA DIMENSION DE GENRE DANS LA FOURNITURE DE SERVICES DE TRANSPORT 49
6.1 Intégration de la dimension de genre dans la réglementation de transport 50
6.2 Intégration de la dimension de genre dans les politiques de services de transport 52
6.3 Intégration de la dimension de genre dans les programmes/projets de services de transport rural 53
6.4 Intégration de la dimension de genre dans les données relatives aux services de transport 56
7 CONCLUSIONS 58
RÉFÉRENCES 60
Annexe 1 Liste de contrôle et questions d'orientation 62
Annexe 2 Théorie du changement : mobiliser la chaîne de valeur du transport rural au service de l'égalité des sexes 64

Figures, tableaux et encadrés

Figure 1 Proportion de femmes employées dans les transports, le stockage et les communications par rapport à leur participation au marché du travail dans les pays sélectionnés 8
Figure 2 Base conceptuelle des lignes directrices 9
Figure 3 Continuum de l'intégration de la dimension de genre dans le contexte des transports 12

Tableau 1 Prévalence connue du harcèlement des usagères de transports publics dans les pays sélectionnés 7
Tableau 2 Projets examinés par pays et période d'exécution 36
Tableau 3 Étapes clés de l'intégration de la dimension de genre tout au long du cycle d'amélioration des routes 37
Tableau 4 Participation des femmes dans les études de cas des projets routiers selon les quotas définis et les réalisations 48
Tableau 5 Obligation du secteur des transports d'atteindre l'ODD 5 par cible 58

Encadré 2.1 Concepts clés 10

Encadré 3.1 : Pourquoi l'intégration de la dimension de genre dans les politiques et la planification des transports est-elle importante ? 13

Encadré 3.2 Exemples d'élaboration des questions de genre dans l'identification des politiques de transport 15

Encadré 3.3 Exemples d'élaboration des questions de genre dans l'identification des politiques de construction 16

Encadré 3.4 Exemples d'élaboration des questions de genre dans l'identification des plans de transport 16

Encadré 3.5 Exemples d'élaboration des questions de genre dans l'identification des programmes de transport 17

Encadré 3.6 Exemples de spécificités de la dimension de genre présentes dans les objectifs 18

Encadré 3.7 Exemples de directives de transport qui promeuvent l'égalité des sexes et défendent les droits des femmes 19

Encadré 3.8 Exemples de directives de transport qui promeuvent l'égalité des sexes et défendent les droits des femmes 20

Encadré 3.9 Exemples de directives de construction qui promeuvent l'égalité des sexes et défendent les droits des femmes 21

Encadré 3.11 Exemples de stratégies dans les plans/programmes de transport qui promeuvent l'égalité des sexes et défendent les droits des femmes 22

Encadré 3.10 Exemples de stratégies dans les plans/programmes de transport qui promeuvent l'égalité des sexes et défendent les droits des femmes 22

Encadré 3.12 Exemples de stratégies dans les plans/programmes de transport qui promeuvent l'égalité des sexes et défendent les droits des femmes 24

Encadré 3.13 Exemples de sensibilité à la dimension de genre dans les cadres de suivi de la performance du secteur des transports 25

Encadré 3.14 Exemples d'allocation de ressources dédiées à l'intégration de la dimension de genre 25

Encadré 4.1 Pourquoi l'intégration de la dimension de genre dans les institutions du secteur des transports est-elle importante ? 27

Encadré 4.2 Exemples de dispositions pour la représentation des femmes dans la gouvernance des institutions du secteur des transports 28

Encadré 4.3 Exemples de bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre : déclarations relatives à la dimension de genre 29

Encadré 4.4 Exemples de mécanismes institutionnels d'intégration de la dimension de genre 30

Encadré 4.5 Exemples d'intégration de la dimension de genre dans le renforcement des capacités institutionnelles 31

Encadré 4.6 Exemples d'intégration de la dimension de genre dans les outils de mise en œuvre 32

Encadré 4.7 Exemples de bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans la gestion des infrastructures 33

Encadré 4.8 Exemples de bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les systèmes de gestion des données du secteur des transports 34

Encadré 4.9 Exemples de bonnes pratiques de budgets sensibles à la dimension de genre 35

Encadré 5.1 Questions clés : pourquoi l'intégration de la dimension de genre dans le cycle d'amélioration des infrastructures de transport est-elle importante ? 36

Encadré 5.2 Exemples illustrant les questions de genre reconnues lors de l'identification du projet 38

Encadré 5.3 Exemples illustrant les questions de genre reconnues lors de l'identification du projet 39

Encadré 5.4 Exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans la conception du projet 41

Encadré 5.5 Exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans la conception du projet 42

Encadré 5.6 Exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans l'exécution et le suivi du projet 45

Encadré 5.7 Exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans l'exécution et le suivi du projet 46

Encadré 6.1 Les questions : pourquoi l'intégration de la dimension de genre dans la fourniture de services de transport est-elle importante ? 50

Encadré 6.2 Exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans les règles de circulation 52

Encadré 6.3 Politique de transport non motorisé en Ouganda, 2012 53

Encadré 6.4 Exemples illustrant de bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les projets de services de transport 54

Encadré 6.5 Exemples illustrant de bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les projets de services de transport 55

Encadrés 6.6 Exemples illustrant de bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les projets de services de transport 56

Encadré 6.7 Enquêtes de la Banque mondiale sur le déplacement en fonction du genre 57

Avant-propos

Les gouvernements ont universellement adopté et souscrit à l'intégration de la dimension de genre en tant que motif de considération clé pour l'ensemble des acteurs et à toutes les étapes du processus politique, de la conception et la législation à la mise en œuvre et à l'évaluation. Parvenir à l'égalité des sexes et l'autonomiser les femmes et les filles est l'un des 17 objectifs de développement durable (ODD) en vigueur depuis janvier 2016. Dans le cadre de la mise en œuvre de tous les ODD, l'intégration de la dimension de genre est reconnue comme un facteur crucial de la réalisation des objectifs de développement mondiaux. Deux des cinq cibles des ODD en matière de transport se concentrent sur les groupes vulnérables, comme suit :

- **Cible 9.1 des ODD :** Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d'équité.
- **Cible 11.2 des ODD :** D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

L'intégration de la dimension de genre n'est donc pas une option, mais bien une obligation pour le secteur des transports de s'assurer que la perspective de genre est bien intégrée dans les phases de préparation, conception, mise en œuvre, suivi et évaluation des politiques, mesures réglementaires et programmes de dépenses.

Le *Research for Community Access Programme* (Programme de recherche pour l'accès communautaire, ReCAP), un programme de recherche financé par UKAid et dont l'objectif est de promouvoir un transport sûr et durable pour les communautés rurales en Afrique et en Asie, a élaboré ces lignes directrices en vue de faciliter l'intégration systématique de la dimension de genre dans le secteur des transports. Ces lignes directrices se basent sur des recherches effectuées en Éthiopie, au Ghana, au Kenya, au Libéria, en Sierra Leone, en Tanzanie et en Ouganda. Les exemples de bonnes pratiques ont pris la forme d'exemples illustratifs transférables, et peuvent être une source de motivation pour d'autres nations.

Ces lignes directrices révèlent la mesure selon laquelle la prise en compte de la dimension de genre dans tous les aspects du transport rural est nécessaire, et viennent compléter d'autres ressources clé de l'intégration de la dimension de genre et des transports, notamment les travaux de la Banque mondiale *World Bank Gender Innovation Lab* (Laboratoire d'innovation sur la dimension de genre et l'égalité des sexes)[1] et *Gender Data Portal* (Portail de données sur l'égalité femmes-hommes)[2], de l'initiative *Sustainable Mobility for All* (Mobilité durable pour tous et toutes, SuM4All)[3], et du programme *High Volume Transport* (Transport à volume élevé, HVT) financé par UKAid[4], autant de ressources qui défendent des transports inclusifs et équitables pour les femmes. Les lignes directrices donnent des exemples de bonnes pratiques et démontrent que l'intégration de la dimension de genre dans le secteur des transports est possible. Ces pratiques peuvent être une source d'inspiration et peuvent être reproduites. Les lignes directrices illustrent les actions, notamment les points d'entrée potentiels, pouvant être menées pour garantir que les politiques, réglementations, plans et projets en matière de transport prennent bien en compte les besoins en matière de mobilité, de sûreté et de sécurité des femmes par rapport à ceux des hommes.

Les lignes directrices détaillent un large éventail de bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les politiques, la planification, les projets et les institutions relatifs au transport rural. Les actions à adapter et à développer par les ministères des Transports, les autorités routières, les fonds routiers, les ministères des Travaux publics des gouvernements locaux, les agences de la circulation et de la sécurité routière ainsi que les autorités de régulation des transports varieront en fonction du contexte national et des

1 Africa Gender Innovation Lab et South Asia Gender Innovation Lab

2 World Bank Gender Data Portal

3 Sustainable Mobility for All

4 High Volume Transport Programme

priorités de l'organisme concerné. Une intégration durable de la dimension de genre est un processus qui s'inscrit sur le long terme et qui exige d'y allouer des ressources dédiées, y compris des investissements dans le renforcement des capacités et la sensibilisation pour stimuler un changement comportemental et institutionnel.

L'application de ces lignes directrices renforcera la contribution du secteur des transports à la réalisation des ODD. J'enjoins les ministères des Transports à prendre des engagements politiques en ce sens, véritable pierre angulaire d'une mise en œuvre efficace de ces lignes directrices.

Mme Melrose Kargbo, Vice-Ministre
Ministère de la Gouvernance Locale et du Développement Rural, Sierra Leone

Remerciements

Les bonnes pratiques proposées dans ces lignes directrices sont principalement issues de sept projets de recherche sur l'intégration de la dimension de genre dans les transports mandatés par ReCAP en Afrique et en Asie. Les projets de recherche ont été déployés par les institutions suivantes : Helvetas (Népal), HelpAge International (Tanzanie), le Forum International pour le transport rural et le développement (Ghana, Kenya, Tanzanie et Ouganda), MetaMeta (Éthiopie), Tacitus (Kenya), l'Université de Swansea (Libéria et Sierra Leone) et WISE Nepal (Népal).

Research for Community Access Partnership (ReCAP)

Un transport sûr et durable pour les communautés rurales

ReCAP est un programme de recherche financé par UK Aid dont l'objectif est de promouvoir un transport sûr et durable pour les communautés rurales en Afrique et en Asie. ReCAP regroupe l'*Africa Community Access Partnership* (Partenariat pour l'accès communautaire en Afrique, AfCAP) et l'*Asia Community Access Partnership* (Partenariat pour l'accès communautaire en Asie, AsCAP). Ces partenariats soutiennent le partage de connaissances entre les pays participants pour une meilleure adoption des solutions éprouvées et à faible coût d'accès rural qui maximisent l'utilisation des ressources locales. Le programme ReCAP est géré par Cardno Emerging Markets (UK) Ltd.

www.research4cap.org

Acronymes, unités et devises

$	Dollars américains (1,00 dollar américain ≈ conversion en monnaie locale)
AfCAP	Africa Community Access Partnership
AsCAP	Asia Community Access Partnership
BAfD	Banque africaine de développement
BAsD	Banque asiatique de développement
BIDDH	Bureau des institutions démocratiques et des droits de l'homme
DAG	Groupes défavorisés
HVT	High Volume Transport
MTI	Moyens de transport intermédiaire
ODD	Objectif de développement durable
ONU	Organisation des Nations Unies
OSCE	Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe
PSH	Personne en situation de handicap
ReCAP	Research for Community Access Partnership
SIDA	Syndrome d'immunodéficience acquise
SuM4All	Sustainable Mobility for All
TANROADS	Agence nationale routière de Tanzanie
TIC	Technologie de l'information et des communications
TNM	Transport non motorisé
UK	Royaume-Uni (de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord)
UKAid	United Kingdom Aid (Département britannique pour le développement international)
VIH	Virus de l'immunodéficience humaine

Résumé analytique

Ces lignes directrices se fondent sur les conclusions de divers projets d'intégration de la dimension de genre du Research for Community Access Partnership (ReCAP) financé par UKAid, ainsi que sur l'expérience de l'auteur. L'initiative ReCAP regroupe sept projets déployés dans les pays partenaires d'AfCAP (Éthiopie, Ghana, Kenya, Libéria, Sierra Leone, Tanzanie et Ouganda) et d'AsCAP (Népal) :

1. Helvetas, 2017. Transforming gender relations in the trail bridge programme in Nepal: an analysis of policies and practices (NEP2044C)
2. HelpAge International, 2017. Impacts and implications of gender mainstreaming in the rural transport sector in Tanzania with particular reference to women with multi-dimensional vulnerabilities (TAN2044H)
3. IFRTD, 2018. Scaling up gender mainstreaming in rural transport: analysis of policies, practices and impacts (RAF2044J)
4. MetaMeta, 2017. Gender mainstreaming in rural road construction in Ethiopia: impacts and implications (ETH2044E)
5. Tacitus, 2017. Gender mainstreaming in rural transport sector in Kenya (KEN2044F)
6. Université de Swansea, 2018. Assessing opportunities and obstacles for gender mainstreaming in the motorcycle taxi sector in rural Sierra Leone and Liberia (RAF2044K)
7. WISE Nepal, 2017. Gender mainstreaming in rural transport projects in Nepal: case studies of transformative roles of women and disadvantaged groups (DAG) at household and community levels (NEP2044D)

L'objectif global des lignes directrices est de proposer un guide étape par étape, le cas échéant, pour intégrer la dimension de genre dans les domaines suivants, en ayant recours à des exemples illustratifs issus de sept projets de recherche :

- Politique et planification des transports,
- institutions du secteur des transports,
- cycle d'amélioration des infrastructures de transport, et
- fourniture de services de transport.

La structure générale des lignes directrices est la suivante :

- Questions clés : pertinence de l'intégration de la dimension de genre,
- étapes de l'intégration de la dimension de genre,
- questions d'orientations destinées à la communauté de pratique,
- exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans les sept projets de recherche et les publications pertinentes.

Les lignes directrices seront utiles aux ministères des Transports, autorités routières, fonds routiers, ministères des Travaux publics des gouvernements locaux, agences de la circulation et de la sécurité routière ainsi qu'aux autorités de régulation et opérateurs des transports.

1 INTRODUCTION

1.1 Contexte

ReCAP est un programme de recherche financé par UK Aid dont l'objectif est de promouvoir un transport sûr et durable pour les communautés rurales en Afrique et en Asie. ReCAP regroupe l'*Africa Community Access Partnership* (Partenariat pour l'accès communautaire en Afrique, AfCAP) et *l'Asia Community Access Partnership* (Partenariat pour l'accès communautaire en Asie, AsCAP). Il se concentre sur la recherche appliquée pour fournir des données probantes pour des routes et services de transport de faible volume plus rentables et fiables. Le principal objectif de ReCap est de générer, valider et mettre à jour des données et données factuelles de haute qualité pour des politiques, une innovation et des pratiques plus efficaces et parvenir à des transports ruraux résistants à toutes les conditions climatiques, résilients aux changements climatiques, équitables et abordables. Cela devrait contribuer à l'amélioration des conditions de vie des populations en zones rurales dont la capacité à participer aux marchés et à utiliser les services sociaux est limitée du fait du manque d'accessibilité.

Les trois principaux objectifs de recherche de ReCAP sont :

- Fournir un accès aux zones rurales
- Préserver l'accès des zones rurales
- Utiliser efficacement l'accès des zones rurales (services de transport).

Les quatre thèmes principaux suivants recoupent et confortent ces trois objectifs :

- Développement des capacités
- Gestion des connaissances
- Dimension de genre
- Inclusion.

1.2 Initiative de recherche sur l'intégration de la dimension de genre dans le transport rural de ReCAP

ReCAP a lancé en 2015 l'initiative de recherche sur l'intégration de la dimension de genre dans le transport rural. L'objectif général de cette initiative était d'alimenter la base de données factuelles pour stimuler des solutions de transport rural sensible à la dimension de genre. L'initiative a regroupé les sept projets déployés dans les pays partenaires d'AfCAP (Éthiopie, Ghana, Kenya, Libéria, Sierra Leone, Tanzanie et Ouganda) et d'AsCAP (Népal) suivants :

1. HelpAge International : Impacts and implications of gender mainstreaming in the rural transport sector in Tanzania with particular reference to women with multi-dimensional vulnerabilities. (Impacts et retombées de l'intégration de la dimension de genre dans le secteur du transport rural en Tanzanie, avec une référence particulière aux femmes aux vulnérabilités multidimensionnelles).
2. Helvetas : Transforming gender relations in the trail bridge programme in Nepal: an analysis of policies and practices. (Transformer les relations entre les sexes dans le programme de ponts suspendus au Népal : une analyse des politiques et pratiques).
3. Forum International pour le transport rural et le développement : Scaling up gender mainstreaming in rural transport : analysis of policies, practices and impacts in Ghana, Kenya, Tanzania and Uganda (Intensifier l'intégration de la dimension de genre dans le transport rural : analyse des politiques, pratiques et impacts au Ghana, au Kenya, en Tanzanie et en Ouganda).
4. MetaMeta (Pays-Bas) et Université d'Éthiopie : Gender mainstreaming in rural road construction in Ethiopia: impacts and implications (Intégration de la dimension de genre dans la construction de routes rurales en Éthiopie : impacts et implications).

5. Tacitus : Gender mainstreaming in the rural transport sector in Kenya (Intégration de la dimension de genre dans le secteur du transport rural au Kenya).
6. Université de Swansea, 2018 : Assessing opportunities and obstacles for gender mainstreaming in the motorcycle taxi sector in rural Sierra Leone and Liberia (Évaluer les opportunités et obstacles à l'intégration de la dimension de genre dans le secteur des mototaxis dans les zones rurales de la Sierra Leone et du Libéria).
7. WISE Nepal, 2017 : Gender mainstreaming in rural transport projects in Nepal: case studies of transformative roles of women and disadvantaged groups at household and community levels (Intégration de la dimension de genre dans les projets de transport rural au Népal : études de cas du rôle de transformation des femmes et des groupes défavorisés au niveau des ménages et de la communauté).

1.3 Pourquoi ces lignes directrices ?

Les sept projets de recherche ont confirmé les demandes et les avantages en termes de transport différentiés entre les femmes et les hommes suivants :

- Les femmes en milieu rural assument une surcharge de tâches ménagères et productives, ce qui impose des restrictions (horaires) à leur participation à l'économie des transports,
- les normes et pratiques socioculturelles jouent un rôle de premier plan dans l'économie du transport rural,
- les femmes et les hommes ont des modèles de mobilité et des besoins en matière d'accessibilité différents,
- les femmes sont sous-représentées dans les secteurs de la construction routière et du transport du fait des inégalités de capacités que d'opportunités entre les sexes,
- les femmes rurales supportent une charge de transport disproportionnée,
- les espaces de transport et de déplacement ne sont pas neutres au regard du genre et peuvent potentiellement promouvoir la violence sexuelle et sexiste,
- les femmes ont tendance à se déplacer avec des enfants, des personnes malades ou des personnes âgées,
- les femmes n'ont qu'un accès limité aux moyens de transport pour des raisons culturelles et financières.

Par ailleurs, les projets de recherche précisent qu'en dépit de la présence de l'égalité des sexes dans les discours politiques :

- L'intégration de la dimension de genre dans la politique et la planification des transports est un phénomène relativement nouveau dans de nombreux pays,
- l'engagement politique n'est pas adapté à la transcription de la dimension de genre dans les directives relatives aux pratiques et politiques de transport,
- l'absence constatée des capacités requises pour faire de la dimension de genre un cadre des pratiques et politiques de transport,
- le manque apparent de compréhension des avantages de l'intégration de la dimension de genre dans le transport,
- les données ventilées par sexe et par genre dans le secteur du transport ne sont pas adaptées, de même que les méthodes applicables dans la pratique d'analyses systématiques fondées sur les connaissances et axées sur le genre.

De plus, les projets de recherche ont révélé que les initiatives d'intégration de la dimension de genre se sont amplement concentrées sur la promotion de la participation des femmes en des termes quantitatifs. Certes, cela a permis d'accroître les possibilités d'emploi des femmes dans la construction, les dotant ainsi d'un revenu, mais a également largement exclu les femmes aux vulnérabilités croisées, telles que les femmes âgées, les cheffes de famille et les femmes en situation de handicap. Par ailleurs, aucune transformation n'a été constatée dans le rapport entre les femmes et les hommes. La plupart des initiatives ne remettent pas

en question le statu quo, et certaines confortent les dynamiques de rapports de force existants, perpétuent les stéréotypes et creusent les inégalités telles que la pauvreté en temps des femmes.

1.4 Concernant les lignes directrices

Les lignes directrices donnent une illustration d'intégration réussie et visible de la dimension de genre dans le transport rural. Elles explorent une palette de politiques, réglementations, plans et projets qui prennent en compte les besoins des femmes en matière de mobilité, sûreté et sécurité par rapport à ceux des hommes. Les lignes directrices donnent également des exemples de transformations institutionnelles nécessaires pour atteindre l'égalité des sexes dans le secteur des transports. Elles seront utiles aux ministères des Transports, autorités routières, fonds routiers, ministères des Travaux publics des gouvernements locaux, agences de la circulation et de la sécurité routière ainsi qu'aux autorités de régulation des transports.

L'utilisation de ces lignes directrices permettra aux professionnels de comprendre en quoi l'intégration de la dimension de genre doit être menée à bien dans le secteur des transports. Elles permettront également aux professionnels d'identifier les mesures appropriées pour la promotion de l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes dans leurs opérations de routine. Les lignes directrices ne donnent pas tant des détails sur les processus politiques et de planification, mais plutôt des points d'entrée permettant de garantir l'inclusion de la dimension de genre.

L'intégration de la dimension de genre étant propre à chaque contexte, les lignes directrices présentent des actions à valeur indicative plutôt que prescriptive.

1.5 Structure des lignes directrices

Les lignes directrices sont articulées en sept sections, comme suit :

Section 2 : intégration de la dimension de genre dans le transport rural
Cette section récapitule les différentes questions relatives à l'égalité des sexes dans les transports et donne des éclaircissements sur le processus d'intégration de la dimension de genre dans le contexte des transports. Cette section traite des sujets suivants :

- Dimensions de genre dans le transport rural
- Base conceptuelle des lignes directrices
- Intégration de la dimension de genre : un aperçu

Section 3 : intégration de la dimension de genre dans les politiques et la planification des transports
Cette section s'adresse aux fonctionnaires chargés des politiques et de la planification des transports et s'articule de la manière suivante :

- Questions clés : pourquoi l'intégration de la dimension de genre dans les politiques et la planification des transports est-elle importante ?
- Étapes vers des politiques ou plans de transport sensibles à la dimension de genre.
- Liste de contrôle des questions clés de genre à prendre en compte lors de l'identification et de la conception de politiques et de la planification des transports.
- Exemples illustrant les bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les politiques et la planification des transports pouvant être intensifiées, adaptées ou adoptées, le cas échéant.
- Les principaux indicateurs des politiques et de la planification des transports qui défendent l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes.

Section 4 : intégration de la dimension de genre dans les institutions en charge du transport rural

Cette section fournit des orientations pour l'intégration de la dimension de genre dans les structures, procédures, systèmes, règles et pratiques des institutions du secteur des transports et s'articule de la manière suivante :

- Questions clés : pourquoi l'intégration de la dimension de genre dans les institutions en charge du transport rural est-elle importante ?
- Liste de contrôle des questions clés à prendre en compte pour garantir l'intégration de la dimension de genre dans les différents aspects de l'institution.
- Exemples illustrant les bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les institutions du secteur des transports pouvant être intensifiées, adaptées ou adoptées, le cas échéant.

Section 5 : intégration de la dimension de genre dans le cycle d'amélioration des infrastructures de transport

Cette section s'adresse aux professionnels de la conception, de la gestion et de l'amélioration des projets d'infrastructures de transport rural et s'articule de la manière suivante :

- Questions clés : pourquoi l'intégration de la dimension de genre dans la conception, la gestion et l'amélioration des projets d'infrastructures de transport rural est-elle importante ?
- Étapes de l'intégration de la dimension de genre dans la conception, la gestion et l'amélioration des projets d'infrastructures de transport rural.
- Liste de contrôle des questions clés à prendre en compte pour garantir l'intégration de la dimension de genre dans les différentes étapes du cycle d'amélioration des infrastructures.
- Exemples illustrant les bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les différentes étapes du cycle d'amélioration des infrastructures pouvant être intensifiées, adaptées ou adoptées, le cas échéant.

Section 6 : intégration de la dimension de genre dans la fourniture de services de transport rural

Cette section s'adresse aux autorités régulatrices des transports ainsi qu'aux opérateurs et s'articule de la manière suivante :

- Questions clés : pourquoi l'intégration de la dimension de genre dans la fourniture de services de transport rural est-elle importante ?
- Liste des questions clés à prendre en compte pour garantir l'intégration de la dimension de genre dans la réglementation du transport, les politiques de services de transport, les programmes et données relatifs aux services de transport.
- Exemples illustrant les bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans la réglementation du transport, les politiques de services de transport, les programmes et données relatifs aux services de transport.

Section 7 : conclusion

Cette section propose quelques réflexions finales expliquant en quoi l'intégration de la dimension de genre dans le transport rural est une obligation et non une option.

1.6 Comment utiliser les lignes directrices

La section deux des lignes directrices donne des informations complémentaires nécessaires aux usagers pour approfondir leurs connaissances dans le domaine de l'intégration de la dimension de genre dans les transports.

La section trois donne des orientations pour documenter le développement routinier ainsi qu'une évaluation des politiques et processus de planification afin de garantir une bonne adaptation aux besoins en matière de transport propres aux femmes et aux hommes. Cette section est particulièrement pertinente pour les entités politiques et de planification.

La section quatre donne des orientations en matière d'intégration de la dimension de genre dans la structure même des institutions de transport, dans la gestion des ressources humaines, le suivi de la performance, la gestion et le financement de la mise à disposition d'infrastructures et l'allocation des ressources. Cette section est particulièrement pertinente pour les autorités routières, les fonds routiers, les entités d'assurance de la qualité, de statistique et de services aux entreprises ainsi qu'aux ministères des Travaux publics des gouvernements locaux.

La section cinq donne des orientations en matière d'intégration de la dimension de genre dans le cycle d'amélioration des infrastructures. Cette section est particulièrement pertinente pour les entités du secteur des transports impliquées dans la conception, la mise en œuvre et la supervision des infrastructures ainsi que dans les normes de construction et la qualité.

La section six donne des orientations en matière d'intégration de la dimension de genre dans la fourniture de services de transport. Cette section est particulièrement pertinente pour les entités de régulation du transport, les services et infrastructures de transport, les licences et la sécurité des transports.

La section sept insiste sur l'intégration de la dimension de genre en tant que stratégie universellement adoptée et souscrite par les gouvernements. Les informations contenues dans cette section peuvent être utilisées pour sensibiliser les décideurs politiques et s'assurer de l'engagement politique nécessaire pour une application effective de ces lignes directrices.

2 INTÉGRATION DE LA DIMENSION DE GENRE DANS LE TRANSPORT RURAL

Cette section résume les principales conclusions de sept projets de recherche (voir : Amoako-Sakyi, 2017 ; HelpAge International, 2017 ; Helvetas, 2017 ; MetaMeta, 2017 ; Mhalila et Kinyashi 2017 ; Orwa et al, 2017 ; Tanzarn, 2017a ; Tanzarn, 2017b ; Tanzarn, 2017c ; WISE Nepal, 2017). Elle donne également un aperçu de l'intégration de la dimension de genre dans le contexte du transport rural ainsi que la base conceptuelle de ces lignes directrices.

2.1 Les dimensions de genre dans le transport rural

2.1.1 Modèles d'activités espace/temps et besoins en matière de transport

Les travaux des femmes et des hommes ne sont habituellement pas neutres au regard du genre et cela exerce une influence sur leurs modèles de mobilité au quotidien. Les femmes et les hommes organisent leur vie différemment dans le cadre familial et celui du ménage. Les femmes sont prédominantes dans la production agricole primaire et sont chargées de la plupart du transport entre la ferme et le domicile. La plupart des trajets en provenance et à destination des champs et des marchés des femmes et des hommes sont principalement parcourus sur des voies d'accès communautaires ou sentiers piétonniers.

En sus du travail productif, la société attribue aux femmes une part de responsabilités disproportionnée dans les activités chronophages et demandant plus de travail de l'économie des soins non rémunérée. Cela comprend des travaux relatifs à l'entretien du foyer et de ses membres, tels que s'occuper des enfants, des malades et des personnes âgées, ainsi que le transport sur la tête et sur le dos de lourdes charges d'eau, de bois de chauffage et de denrées alimentaires. À l'instar de leurs travaux agricoles, la plupart des activités de soin des femmes rurales sont effectuées loin des routes classifiées et sans bénéficier des technologies permettant une économie de temps et d'énergie. De mauvaises infrastructures de transport accentuent le poids des tâches entreprises par les femmes et leur pauvreté en temps.

Du fait de leurs tâches dans le domaine des soins, les femmes sont plus susceptibles que les hommes de se déplacer avec des personnes dépendantes, à l'école, aux centres de santé et lors de sorties sociales. Par conséquent, elles ont tendance à être davantage affectées par les coûts d'opportunité associés à de mauvaises infrastructures de transport. Les femmes assument une charge disproportionnée sans pour autant jouir d'un accès sécurisé aux moyens de transport pour des raisons de coûts ou de normes culturelles. Par exemple, dans de nombreuses sociétés, il est culturellement inacceptable pour les femmes de rouler à bicyclette, alors qu'il s'agit du moyen de transport le plus accessible dans les zones rurales. Un mauvais accès physique est un facteur majeur du nombre restreint de femmes rurales accouchant dans des centres de santé et de leur nombre important mourant en couche à la suite de complications médicales.

2.1.2 Dimensions du genre dans l'amélioration des routes

L'amélioration des routes, en particulier les projets à forte intensité de main-d'œuvre, offre un grand potentiel d'augmentation des possibilités d'emploi pour les femmes et les hommes non qualifiés. Pourtant, dans le même temps, certaines conséquences néfastes touchent les femmes de manière disproportionnée. À titre d'exemple, les besoins des femmes sans terre ne font pas l'objet d'une attention adaptée pour ce qui trait à l'acquisition de terres, les indemnisations et la réinstallation en cas de construction de nouvelles routes. De plus, certaines données provenant du Kenya et de l'Ouganda suggèrent qu'après avoir perçu l'indemnisation pour leur terre, de nombreux hommes abandonnent leurs femmes et leurs enfants pour fonder une nouvelle famille. L'impact de la dégradation des infrastructures, telles que les points d'eau, lors de l'amélioration des routes tend également à être subi par les femmes.

La sécurité des femmes et des filles vivant à proximité des chantiers ou le long de couloir de transport est une source d'inquiétude. L'afflux de travailleurs temporaires dans le secteur de la construction, de même que de liquidités dans les communautés, augmente le risque de violence sexuelle à l'égard des femmes et des filles. Les travailleurs dans le secteur de la construction passent un temps considérable loin de leurs familles et perçoivent des sommes d'argent régulières pour leur travail. Nombreux sont ceux qui ont des

relations sexuelles occasionnelles et multiples, dont certaines provoquent des grossesses non désirées et des infections au virus de l'immunodéficience humaine (VIH).

En 2015, la Banque mondiale a interrompu son soutien à un projet de construction en Ouganda sur fonds, notamment, d'allégations de relations sexuelles entre des travailleurs de la route et des mineures suivies de grossesses, d'accroissement du nombre de travailleurs du sexe dans la communauté, de propagation du VIH et du syndrome d'immunodéficience acquise (SIDA) et de harcèlement sexuel des employées. En 2017, la Banque mondiale a suspendu les versements au projet routier en République démocratique du Congo à la suite de graves allégations de violences sexuelles et sexistes contre des membres de la communauté dans la région de Bukavu-Goma.

2.1.3 Sécurité personnelle et sûreté dans les transports publics et espaces liés aux transports

La violence sexuelle et sexiste est largement répandue dans les transports publics et les espaces publics liés aux transports, pouvant imposer des restrictions à la mobilité des femmes et des filles (voir Tableau 1). La sécurité routière est une question cruciale, en particulier pour les femmes et des enfants le long des couloirs de transport traversant des zones rurales sans infrastructure de mobilité piétonne ni de protection des piétons. Par ailleurs, des preuves empiriques établissent un lien entre l'inscription des filles à l'école et leur accès à des services et espaces de transport sûrs.

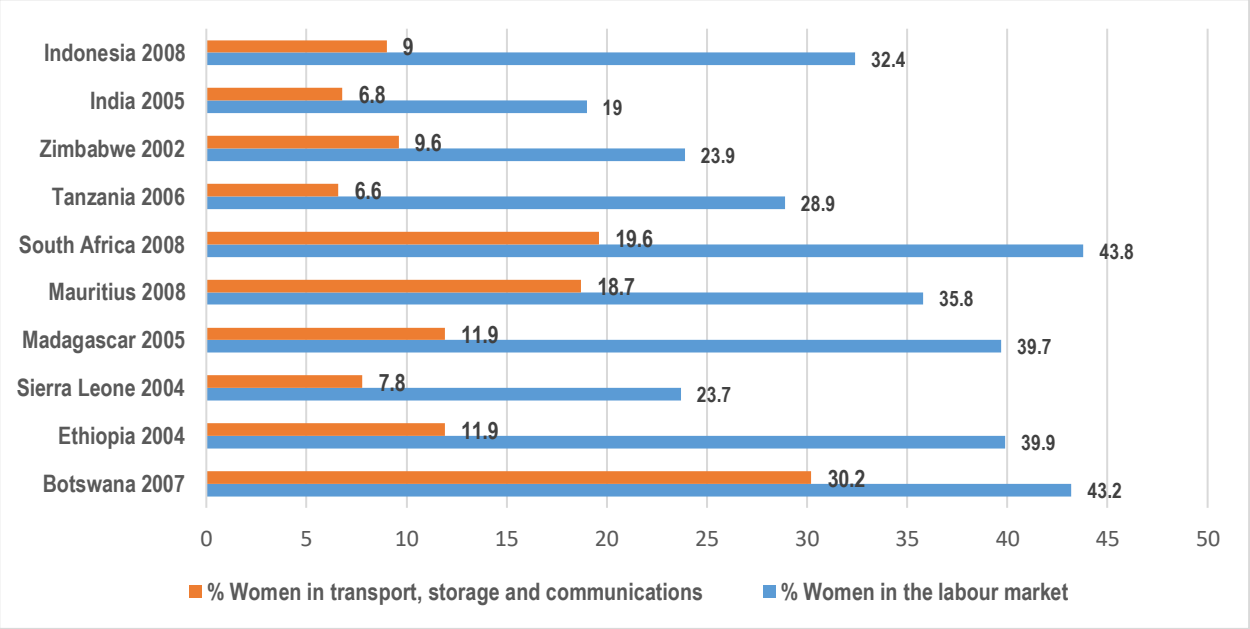
Tableau 1 Prévalence connue du harcèlement des usagères de transports publics dans les pays sélectionnés

Pays	Source	Prévalence connue du harcèlement (sexuel) des usagères dans les transports publics (en %)
Népal	Banque mondiale, 2013	25
Chennai, Inde	BAsD, 2014	66
Pakistan	BAsD, 2014	85
Kenya occidental	Women's Economic Empowerment Link, 2015	54
Kenya	GeoPoll Flash Survey, 2016	47

2.1.4 Participation des femmes dans le secteur des transports par rapport aux hommes

La capacité des femmes et des hommes à participer à la conception et à la fourniture d'infrastructures et de services de transport est différente. Les femmes ont moins accès à l'emploi généré par le secteur des transports (dans la construction et la maintenance, les services de transport et les agences de transport) du fait de leur sous-représentation dans le domaine de l'ingénierie, de questions culturelles afférentes aux femmes travaillant hors du foyer, et des difficultés d'organisation pour la garde des enfants. Les femmes étant sous-représentées parmi les professionnels des transports, leurs points de vue et besoins ne figurent pas de manière adéquate dans les politiques, la planification et la conception des infrastructures (voir Figure 1). Les femmes ont des difficultés à accéder au capital financier du fait d'un accès non sécurisé aux actifs productifs et d'un accès restreint aux ressources telles que la terre. Par conséquent, les femmes sont habituellement sous-représentées parmi les entrepreneurs et les opérateurs des transports.

Figure 1 Proportion de femmes employées dans les transports, le stockage et les communications par rapport à leur participation au marché du travail dans les pays sélectionnés

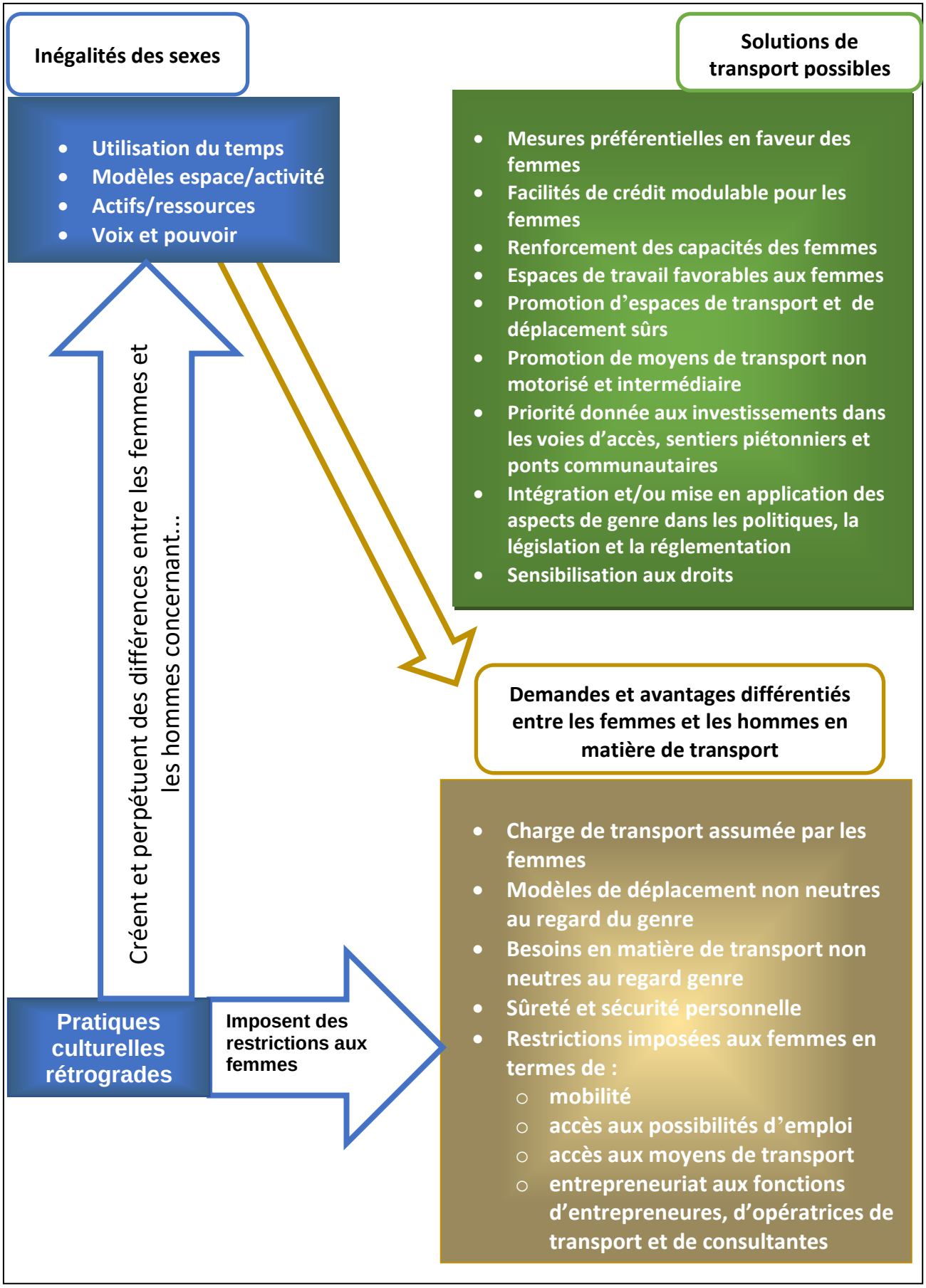


Source : Turnbull P, 2013

2.2 Base conceptuelle des lignes directrices

La base conceptuelle des lignes directrices veut que les normes socioculturelles, les valeurs et les pratiques discriminantes sous-tendent des inégalités entre les sexes. Ces dernières se reflètent dans la surcharge de travail incombant aux femmes et la pauvreté en temps y afférente, les différences observées entre les modèles espace/activité des femmes et des hommes, la répartition inégale des ressources, la faible voix des femmes et leur faible pouvoir de décision (voir Figure 2). Il en résulte des modèles de déplacement et des besoins en matière de sécurité, de mobilité et d'accessibilité divergents entre les femmes et les hommes. Par ailleurs, l'association de normes rétrogrades et d'inégalités entre les sexes dans les ressources inflige des restrictions à la mobilité des femmes ainsi qu'à leur accès aux moyens de transport et possibilités d'emploi.

Figure 2 Base conceptuelle des lignes directrices



2.3 Intégration de la dimension de genre : un aperçu

Le genre, comme construction sociale du lien entre les femmes et les hommes, est habituellement l'une des différences et inégalités qui pénalisent les femmes par rapport aux hommes. L'intégration de la dimension de genre, telle que définie par le Conseil économique et social des Nations Unies (1997), fait référence à une stratégie visant à faire des préoccupations et expériences des femmes, mais aussi celles des hommes, des dimensions inhérentes à la conception, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation des politiques et programmes de toutes les sphères politiques, économiques et sociales afin que les femmes et les hommes puissent jouir des mêmes avantages, et que les inégalités ne soient pas reproduites. L'objectif ultime de l'intégration de la dimension de genre est de garantir l'engagement, les capacités et les ressources nécessaires pour concevoir, intensifier et rénover les processus de mutation pour atteindre l'égalité des sexes.

Selon le Bureau des institutions démocratiques et des droits de l'homme (BIDDH, 2017) de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), l'intégration de la dimension de genre est un ensemble d'approches stratégiques adaptées au contexte et de processus techniques et institutionnels qui visent à transformer des institutions et pratiques sociales discriminatoires en reconnaissant que la discrimination peut être intégrée à la fois explicitement et implicitement dans une grande variété de textes juridiques, de normes culturelles et de pratiques communautaires.

L'intégration de la dimension de genre est un processus interne et externe destiné à réduire les inégalités et prendre en compte les différences qui profitent aux femmes tout comme aux hommes, de manière équitable. Le processus d'intégration interne de la dimension de genre sous-tend la prise en compte de la dimension de genre comme partie intégrante de la sphère institutionnelle dans : i) les politiques, législations, réglementations, stratégies, plans et budgets, ii) les structures et systèmes d'information de gestion, iii) les prises de décision et la direction, et iv) les capacités et expertises. Le processus externe d'intégration de la dimension de genre comprend deux aspects. D'une part, il exige que la dimension de genre soit explicite et vérifiable à tous les niveaux du cycle d'amélioration des infrastructures routières, y compris à l'identification, la conception, la mise en œuvre et la supervision, ainsi qu'aux étapes de suivi et d'évaluation (couvrant donc tous les aspects de conception, construction et maintenance). D'autre part, il exige des services de transport de s'adapter aux besoins en matière d'accessibilité et aux modèles de mobilité des femmes et des hommes.

L'intégration de la dimension de genre n'exclut pas le besoin d'actions ciblées spécifiques (ONU, 2002) pour répondre aux besoins propres aux femmes et aux hommes. Étant donné que les femmes sont habituellement désavantagées par rapport aux hommes, l'intégration de la dimension de genre dans les transports suppose une attention explicite apportée à la charge de transport et la pauvreté en temps subies par les femmes, à leur autonomie en matière de mobilité et de sécurité dans les espaces de transports publics et à leur sous-représentation dans les emplois non qualifiés de même qu'aux fonctions techniques, de supervision et de prise de décision.

Encadré 2.1 Concepts clés

Le SEXE identifie les différences biologiques entre les femmes et les hommes. Du fait de ces différences, certaines technologies de transport ne sont pas adaptées à la physiologie féminine.

Le GENRE désigne la construction sociale des rôles, responsabilités, attributs, opportunités, privilèges et statuts des femmes et des hommes ainsi que des filles et des garçons. Le genre façonne la mobilité, l'accessibilité et la sécurité personnelle dans les transports.

L'ÉQUITÉ DE GENRE fait référence à l'équité entre les femmes et les hommes. Elle est garantie par des politiques, planifications, projets et services de transport qui considèrent et répondent aux besoins en matière de mobilité, d'accessibilité et de sécurité des femmes par rapport à ceux des hommes. Assurer l'équité de genre peut requérir l'adoption de mesures spécifiques, comme des mesures préférentielles ou des quotas de compensation pour handicap social.

L'ÉGALITÉ DES SEXES renvoie au fait que les femmes et les hommes, les filles et les garçons jouissent des mêmes droits, ressources, possibilités et protections dans le secteur des transports.

L'Institut européen pour l'égalité entre les hommes et les femmes (2016) déclare que l'intégration de la dimension de genre, en tant que stratégie, peut entraîner une mutation. Néanmoins, tous les efforts d'intégration de la dimension de genre ne cherchent pas activement à transformer les dynamiques et structures de pouvoir qui creusent les inégalités entre les femmes et les hommes. Les approches insensibles à la dimension de genre ne reconnaissent pas les inégalités existantes en termes de rôles, droits et rapports de force et la manière dont elles renforcent les différences de participation au développement et les droits y afférents des femmes par rapport aux hommes. Alors que les approches sensibles au genre prennent acte de ces inégalités, certaines peuvent être exploitantes, complaisantes ou transformatrices. La Figure 3 illustre le rapport entre les approches insensibles et sensibles à la dimension de genre ainsi que la progression de la contribution des transports à l'égalité des sexes et à l'autonomisation des femmes.

Figure 3 Continuum de l'intégration de la dimension de genre dans le contexte des transports

Approches insensibles au genre

Ne reconnaissent pas les différences en termes de modèles espace/temps des activités, d'actifs et de voix des femmes par rapport aux hommes dans les prises de décision, aboutissant à une demande et des avantages différentiés entre les femmes et les hommes en matière d'infrastructures et de services de transport.

Approches sensibles au genre

Reconnaissent que :

- Les normes socioculturelles sous-tendent des inégalités entre les sexes dans les transports.
- Les inégalités entre les sexes donnent lieu à des modèles de mobilité et des besoins en matière d'accessibilité, de sûreté et de sécurité distincts entre les femmes et les hommes.

Approches exploitantes au regard du genre

- Renforcent de manière intentionnelle ou non les, ou profite des inégalités entre les sexes.
- Exacerbent les inégalités entre les sexes existantes.
- Parmi les exemples figurent les projets qui exacerbent la charge de travail des femmes.

Les approches complaisantes au regard du genre

- Contournent les différences et inégalités entre les sexes.
- Les relations entre les sexes qui prévalent ne sont pas remises en question, p.ex. en maintenant le statu quo.
- Parmi les exemples figurent les projets où les femmes se voient attribuer la tâche d'aller puiser de l'eau ou de cuisiner pour les travailleurs de la route.

Approches transformatrices au regard du genre

- Se fondent sur une analyse axée sur le genre.
- Sont documentées par des données ventilées par sexe et par genre dans les transports.
- Remettent en question et cherchent à modifier les dimensions de genre inéquitables dans les transports.
- S'attèlent aux causes sous-jacentes de l'inégalité des sexes qui dressent des obstacles structurels à l'accès équitable des femmes aux solutions de transport et à leurs avantages.
- Veillent à la sécurité personnelle des femmes dans les espaces de transport.
- Défendent des relations/prises de décision équitables entre les femmes et les hommes.
- Promeuvent la mobilisation des hommes dans l'autonomisation des femmes.
- Renforcent ou créent des systèmes de transport qui défendent l'égalité des sexes.
- Mettent en place des mécanismes de reddition de comptes en vue de surveiller le niveau d'égalité des sexes dans les institutions et les services de transport.

Objectif

Des solutions de transport qui répondent aux modèles de mobilité des femmes et à leurs besoins en matière d'accessibilité et de sécurité personnelles par rapport à ceux des hommes.

Progression de la contribution des transports à l'égalité des sexes

3 INTÉGRATION DE LA DIMENSION DE GENRE DANS LES POLITIQUES ET LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS

L'engagement politique est crucial à la pérennité de l'intégration de la dimension de genre dans les transports. Cette section souligne l'importance de l'intégration de la dimension de genre dans les politiques et la planification des transports. Elle donne des orientations pour documenter le développement routinier ainsi qu'une évaluation des politiques et processus de planification afin de garantir une bonne adaptation aux besoins en matière de transport propres aux femmes et aux hommes. La section présente également des encadrés illustrant les exemples de bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les politiques et plans nationaux de transport pouvant être intensifiées, adaptées ou adoptées, le cas échéant.

Encadré 3.1 : Pourquoi l'intégration de la dimension de genre dans les politiques et la planification des transports est-elle importante ?

- L'engagement politique est crucial à la pérennité de l'intégration de la dimension de genre dans les transports.
- Les politiques de transport donnent un cadre opérationnel à la conception des projets d'infrastructures et à l'exploitation des services de transport.
- Les politiques de transport donnent un cadre opérationnel à l'identification des questions de transport prioritaires en termes de planification et d'allocation des ressources.
- Les femmes et les hommes ont des rôles et responsabilités socioéconomiques différents qui expliquent les différences en termes de mobilités et de modèles de déplacement et donc, de besoins en matière de transport.
- Les femmes rurales portent une charge plus lourde que les hommes.
- L'intégration de la dimension de genre dans les politiques de transport est fondamentale pour que le secteur puisse répondre aux besoins en matière de mobilité, sûreté et sécurité des femmes par rapport à ceux des hommes.
- Les besoins en matière de mobilité et d'accessibilité des femmes sont largement « invisibles » dans les politiques et la planification des transports.
- La plupart des déplacements des femmes et des hommes en zone rurale sont effectués sur des voies d'accès communautaire, des sentiers piétonniers et des ponts, lesquels ne sont habituellement pas prioritaires dans les politiques et la planification des transports.
- Les différences entre les femmes et les hommes en matière d'accessibilité, de mobilité et de sécurité ne font pas l'objet d'une attention suffisante dans les modèles de planification des transports.
- Pour maximiser l'impact, les gouvernements doivent adopter des conceptions universelles de planification et de planification des transports, afin de s'assurer que l'accessibilité s'adapte aux besoins en matière de mobilité et d'accessibilité de toutes les catégories de femmes et d'hommes.

3.1 Étapes vers des politiques/plans sensibles à la dimension de genre dans les transports

Formulation des politiques de transport/Étape de planification des transports	Comment intégrer la dimension de genre
Identification	Procéder à une analyse participative, avec consultation de toutes les catégories d'usagères et d'usagers pour visualiser la situation existante concernant les besoins en matière d'accessibilité, de mobilité et de sécurité des femmes par rapport à ceux des hommes.
Conception	Définir les objectifs qui révèlent explicitement comment les politiques/plans de transport contribueront à l'égalité des sexes et autonomisation des femmes.
	Définir des stratégies qui répondent aux besoins propres aux femmes et aux hommes en matière d'accessibilité, de mobilité et de sécurité.
	Définir des mesures spécifiques pour atténuer les conséquences potentiellement néfastes des politiques/plans de transports sur les besoins en matière d'accessibilité, de mobilité et de sécurité propres aux femmes par rapport à ceux des hommes.
	Définir des indicateurs sensibles au genre pour surveiller la progression des réalisations des politiques/plans de transport en réponse aux besoins en matière d'accessibilité, de mobilité et de sécurité propres aux femmes par rapport à ceux des hommes.
	Évaluer le coût des stratégies qui répondent explicitement aux besoins propres aux femmes et aux hommes en matière d'accessibilité, de mobilité et de sécurité et allouer des ressources dédiées, le cas échéant.

3.2 Intégration de la dimension de genre dans l'identification des politiques/plans de transport

3.2.1 Liste de contrôle

Utiliser la liste de contrôle suivante pour s'assurer que l'analyse de la situation documentant la conception des politiques/plans de transport prend bien en compte les questions de genre pertinentes :

1. S'assurer que l'élaboration des politiques de transport ou le processus de planification est participatif et consulte toutes les catégories d'usagères et d'usagers des transports.
2. S'assurer que les politiques/plans de transport sont étayés d'une analyse axée sur le genre et reconnaissent :
   - Les normes et valeurs socioculturelles néfastes qui imposent des restrictions à la demande des femmes et aux avantages qu'elles retirent des transports.
   - La pauvreté en temps des femmes.
   - Les charges assumées par les femmes par rapport à celles des hommes.
   - Les différents modèles de déplacement des femmes par rapport aux hommes.
   - Les différents besoins en matière de transport des femmes par rapport aux hommes.
   - La mobilité restreinte des femmes.
   - L'accès restreint des femmes aux moyens de transport.
   - La sécurité personnelle et la sûreté des femmes par rapport aux hommes, p.ex : la violence sexiste dans les projets d'infrastructures, les transports publics et les espaces liés aux transports.
   - Les possibilités d'emploi restreintes des femmes dans le secteur.
   - La sous-représentation des femmes entrepreneures et opératrices de transports.

3.2.2 Bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans l'identification des politiques nationales de transport

L'encadré 3.2 donne des exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans l'identification des politiques nationales de transport.

Encadré 3.2 Exemples d'élaboration des questions de genre dans l'identification des politiques de transport

- Les femmes assument une charge relative aux activités économiques et sociales du ménage disproportionnée.
- Les femmes, en particulier les femmes vivant dans des localités rurales pauvres, passent beaucoup de temps à marcher en quête de bois de chauffage et d'eau, ce qui ne leur laisse que peu de temps pour s'adonner à des activités économiques viables.
- Les femmes transportent les denrées sur leur dos ou sur leur tête, faute d'accès à d'autres modes de transport.
- Les moyens de transport non motorisé et intermédiaire présentent un fort potentiel de soulagement de la charge de transport assumée par les femmes.
- Une prévalence de préjugés contre l'utilisation de moyens de transport non motorisé et intermédiaire par les femmes et les filles.

Kenya Integrated National Transport Policy, 2009

- Le genre est une question clé pour le secteur des transports.
- La plupart des déplacements en zones rurales se font sur des sentiers piétonniers, des chemins et des pistes, loin de tout réseau routier formel.
- Seuls 25 pour cent du total des transports de charge en zone rurale se font à l'aide de transports non motorisés.
- Les distances parcourues à pied peuvent atteindre les 10 km, et le transport de charges sur la tête et le dos dominent les activités de déplacement et de transport rural.
- Il est estimé que les femmes passent 75 pour cent de leur temps à parcourir de longues distances à pied vers leurs fermes, pour puiser de l'eau et ramasser du bois de chauffage.
- Les transports non motorisés tels que les bicyclettes, les charrettes à traction animale et les brouettes sont utilisées de manière variable en fonction, entre autres, de facteurs socioculturels.

Tanzania National Transport Policy, 2003

- La charge de transport du ménage à assumer est plus lourde pour les femmes et les filles que pour les hommes et les garçons.
- Les activités de transport des femmes et des filles sont dominées par le transport domestique, notamment pour aller puiser de l'eau et ramasser du bois de chauffage. Les hommes ont tendance à davantage se déplacer hors du village et plus souvent pour des raisons économiques.
- L'identification et la planification du transport rural sont dominées par des hommes, donnant par conséquent la priorité aux préjugés sexistes.
- L'accès aux moyens de transport est principalement contrôlé par des hommes.
- Les femmes ont moins accès à l'emploi généré par le secteur du transport rural pour des raisons culturelles, par manque d'information et par surcharge des activités de soin.
- De nombreux projets et programmes mettent les questions de genre de côté, posant un défi à l'intégration de la dimension de genre.

Uganda Draft Rural Transport Policy and Strategy, 2013

3.2.3 Bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans l'identification des plans de transport

L'encadré 3.3 donne des exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans l'identification des politiques nationales de construction.

Encadré 3.3 Exemples d'élaboration des questions de genre dans l'identification des politiques de construction

- En dépit des efforts visant à inclure les femmes dans les travaux de voirie, leur niveau de participation demeure faible.
- Par manque de compétences techniques, les quelques femmes engagées dans la construction ont tendance à être confinées aux travaux manuels.
- Les femmes sont sous-représentées parmi les artisans, techniciens et professionnels techniques du secteur de la construction.

Tanzania National Construction Industry Policy, 2003

3.2.4 Bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans l'identification des plans nationaux de transport

L'encadré 3.4 donne des exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans l'identification des plans nationaux de transport.

Encadré 3.4 Exemples d'élaboration des questions de genre dans l'identification des plans de transport

- Les femmes sont sous-représentées dans les professions d'ingénieur et d'entrepreneuriat.
- Les femmes sont fortement présentes dans la main-d'œuvre non qualifiée affectée à la construction des routes.
- La charge de transport est assumée de manière disproportionnée par les femmes.

The Integrated Transport Plan for Ghana, 2011-2015

- La culture et des rapports de force inadéquats au sein du ménage contribuent à l'inégalité de genre dans les transports.
- L'intégration de la dimension de genre est l'un des aspects critiques à la bonne réalisation des projets de transport.
- Les interventions de transport qui répondent aux besoins des femmes en matière de transport accroissent leur potentiel de revenus, augmentent leur productivité et défendent l'égalité des sexes.
- Les infrastructures et services de transport servent largement les hommes qui travaillent dans le secteur formel, mais sont généralement déficitaires pour les femmes dans leur rôle de commerçantes du secteur informel, d'agricultrices de subsistance et de responsables du transport d'enfants (de l'école aux centres de santé) ainsi que d'eau, de denrées alimentaires et de combustible à usages domestiques.
- Du fait de leurs rôles domestiques de transport de combustible, d'eau et de denrées agricoles, souvent portés sur la tête, les femmes assument une charge de transport disproportionnée.
- Les tâches de transport qui incombent aux femmes sont non rémunérées et chronophages.
- Les femmes ont moins accès que les hommes aux véhicules privés, transports publics et transports non motorisés.
- Alors que les femmes assument la plus grande part de la charge de transport, les services, eux, n'existent que rarement lorsqu'elles en ont besoin à un prix abordable.
- Le mode de déplacement le plus répandu chez les femmes à faibles revenus est la marche à pied et le transport de charge sur la tête.
- En sus de la marche, les bicyclettes et charrettes à traction animale sont les moyens de transport les plus accessibles et les plus abordables à la disposition des femmes.
- Les femmes parcourent des trajets plus courts, plus fréquents et plus dispersés que les hommes.

- Il est culturellement inacceptable que les femmes roulent à bicyclette alors que ce moyen de transport est le plus indiqué pour des trajets de courte et moyenne distance avec de nombreux arrêts.
- Les femmes rurales en Afrique transportent au moins trois fois plus de tonnes par kilomètre et par an que les hommes.
- Les femmes en zones urbaines ont un accès restreint aux services de transport, soit pour leur prix trop élevé, soit pour leur emplacement inadapté.

Kenya Road Sector Investment Programme and Strategy, 2010-2024

3.2.5 Bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans l'identification des plans nationaux de transport

L'encadré 3.5 donne des exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans l'identification des stratégies et programmes nationaux de transport.

Encadré 3.5 Exemples d'élaboration des questions de genre dans l'identification des programmes de transport

- Les groupes vulnérables, en particulier les femmes rurales, qui passent le plus clair de leur temps à parcourir de longues distances à pied pour puiser de l'eau, ramasser du bois de chauffage et accéder aux services sociaux, font les frais des systèmes de transport sous-développés dans les zones rurales.

Tanzania 10-Year Transport Sector Investment Programme, 2008

3.3 Intégration de la dimension de genre dans les objectifs des politiques/plans de transport

3.3.1 Liste de contrôle

1. S'assurer que l'objectif des politiques/plans de transport fait référence de manière explicite au genre.
2. S'assurer que les politiques/plans définissent des objectifs spécifiques en matière de genre et/ou des objectifs spécifiques en matière d'autonomisation des femmes.

3.3.2 Bonnes pratiques en matière d'intégration de la dimension de genre dans les objectifs des politiques/plans de transport

L'encadré 3.6 donne des exemples de spécificités de la dimension de genre présentes dans les objectifs de politiques/plans et stratégies de transport.

Encadré 3.6 Exemples de spécificités de la dimension de genre présentes dans les objectifs

- Promouvoir le rôle des femmes dans les transports en tant que prestataires de services, professionnelles et responsables.

  Ghana's National Transport Policy, 2008

- Promouvoir l'égalité afin de s'assurer que toutes les infrastructures et tous les services de transport donnent un accès adapté aux femmes, enfants, personnes âgées et personnes en situation de handicap.

  The Integrated Transport Plan for Ghana, 2011-2015

- Assurer une intégration complète des questions transversales, y compris de genre.

  Kenya Roads 2000 Strategic Plan 2013-2017

- Accroître l'accès des groupes marginalisés, y compris des femmes, aux services sociaux et aux opportunités économiques.

  Nepal Local Infrastructure Development Policy, 2004

- Accroître l'accès des communautés locales, en particulier des femmes, des communautés ethniques et d'autres groupes marginalisés aux services sociaux et de base ainsi qu'aux ressources et opportunités économiques.

  Nepal Trail Bridge Strategy, 2006

- Minimiser les problèmes liés au transport rural touchant les femmes.

  Tanzania National Transport Policy, 2003

- Garantir l'intégration de la dimension de genre dans tous les aspects du développement des transports.
- S'assurer que le développement des transports prend en compte les questions liées aux groupes défavorisés dont font partie les femmes, les enfants, les personnes en situation de handicap et les communautés rurales.

  Tanzania 10-Year Transport Sector Investment Programme, 2008

- Promouvoir la participation des femmes dans l'industrie de la construction.

  Tanzania National Construction Industry Policy, 2003

- L'accès rural sera développé et géré de manière efficace et efficiente pour garantir un accès de base fiable à toutes les femmes, tous les hommes et tous les enfants ruraux aux services sociaux et économiques.

  Uganda Draft Rural Transport Policy and Strategy, 2013

3.4 Intégration de la dimension de genre dans les actions prioritaires des politiques/plans de transport

3.4.1 Liste de contrôle

Utiliser la liste de contrôle suivante pour s'assurer que les politiques/plans de transport définissent des stratégies qui répondent aux questions de genre élaborées pendant l'étape d'identification, comprenant des actions qui réduisent les obstacles à la participation des femmes au marché du travail dans le secteur des infrastructures et dans les opérations de transport. Parmi les stratégies possibles, figurent :

1. Mesure préférentielle en faveur des femmes dans la formation, l'emploi et la sous-traitance.
2. Facilités de crédit modulable pour les entrepreneures.
3. Renforcement des capacités des entrepreneures.
4. Espaces de travail favorables aux femmes au sein des institutions du secteur des transports et sur les chantiers.
5. Sensibilisation aux questions de genre dans les processus d'amélioration des infrastructures pour promouvoir la participation des femmes aux projets d'infrastructures.
6. Renforcement des capacités en matière de genre dans les institutions du secteur des transports.

7. Lutte contre la violence sexuelle et sexiste dans la construction.
8. Lutte contre la violence sexuelle et sexiste dans les transports en commun.
9. Offre d'espaces de déplacement sûrs, notamment par l'installation d'éclairages publics.
10. Promotion des moyens de transport non motorisé (TNM) et/ou intermédiaire (MTI).
11. Priorité donnée aux investissements dans les voies d'accès communautaires.
12. Priorité donnée aux investissements dans les sentiers piétonniers et les ponts.
13. Garantir la participation des femmes à la gestion et aux opérations du secteur.
14. Promouvoir la participation des femmes à la fourniture de services de transport.
15. Procéder à un audit sur les questions de genre des projets et de la conception des infrastructures, des équipements et services de transport.
16. Intégrer la dimension de genre dans les documents d'appels d'offres et d'achats.
17. Suivi annuel de la réactivité aux questions de genre des ministères, des entités du secteur public et du secteur privé.

3.4.2 Bonnes pratiques en matière d'intégration de la dimension de genre dans les directives de transport

Les encadrés 3.7 et 3.8 donnent des exemples de directives nationales de transport qui promeuvent l'égalité des sexes et défendent les droits des femmes.

Encadré 3.7 Exemples de directives de transport qui promeuvent l'égalité des sexes et défendent les droits des femmes

- S'assurer que la régulation du transport n'opère aucune discrimination à l'égard des femmes, des enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap.
- Prendre en compte les besoins en matière d'accessibilité des femmes, des enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap.
- Concevoir et appliquer une réglementation qui garantisse la mise en œuvre et le maintien de normes minimales relatives à l'accessibilité des femmes, enfants, personnes âgées et personnes en situation de handicap.
- Subventionner les services de transport destinés aux groupes les plus vulnérables et exclus, en utilisant des modèles adaptés tels que l'obligation de service public ou la concession subventionnée.
- Investir dans les infrastructures et services de transport qui donnent accès à, et offrent une mobilité à tous les usagers, en particulier les pauvres et usagers en situation de handicap.
- Déployer des infrastructures de transport non motorisé en vue d'améliorer l'accessibilité physique et financière.
- Sensibiliser aux avantages des transports non motorisés, en particulier à l'utilisation de la bicyclette et à la sécurité des piétons.

Ghana's National Transport Policy, 2008

Encadré 3.8 Exemples de directives de transport qui promeuvent l'égalité des sexes et défendent les droits des femmes

- Créer un environnement favorable au développement et à l'utilisation de moyens de transport non motorisé et intermédiaire, en particulier par les femmes.
- Fournir des infrastructures, prestations et mobiliers routiers de base adéquats, y compris des passages pour piétons, des trottoirs, des ponts piétonniers et d'autres installations pour moyens de transport non motorisé et intermédiaire.
- Promouvoir une plus grande utilisation des moyens de transport non motorisé et intermédiaire par la création de campagnes de sensibilisation abordant les questions de genre et autres stéréotypes.

Kenya Integrated National Transport Policy, 2009

- Encourager la participation des femmes à la planification, mise en œuvre et surveillance des infrastructures.
- L'analyse des coûts/avantages du projet doit prévoir un meilleur accès aux ressources et avantages par les femmes et groupes marginalisés.
- Sensibiliser aux avantages de la participation des femmes aux projets.

Nepal Local Infrastructure Development Policy, 2004

- Promouvoir la participation des femmes dans la fourniture de services de transport.
- Promouvoir des technologies de transport non motorisé abordables.
- Sensibiliser à la promotion de l'utilisation de modes de transport non motorisé par les femmes dans les zones rurales.
- Recourir à des approches participatives pour organiser les ménages et contribuer à l'amélioration des infrastructures villageoises.
- Améliorer les infrastructures de transport rural dans les zones rurales pour englober tous les moyens de transport, y compris les transports non motorisés.
- Intégrer la dimension de genre dans le développement et la gestion des couloirs.

Tanzania National Transport Policy, 2003

- Mettre en place des instruments juridiques, y compris dans la promulgation de lois, pour soutenir, *entre autres,* de l'intégration de la dimension de genre dans le secteur.
- Procéder à des évaluations mixtes et annuelles du secteur pour suivre la performance des ministères, des entités du secteur public et du secteur privé (entrepreneurs, consultants et opérateurs) en matière de sensibilité à la dimension de genre.
- Procéder à un audit sur les questions genre des plans et conceptions d'infrastructures, d'équipements et de services de transport.
- Inclure le genre dans les documents d'appels d'offres et d'achats des projets de transport.

Tanzania National Transport Policy, 2011

- La priorité sera donnée aux aménagements de transport rural prenant en compte l'équité, le développement économique et la viabilité environnementale ainsi que les besoins particuliers et prioritaires des femmes, des enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap, ainsi que d'autres groupes défavorisés et minoritaires.
- Les femmes se verront donner les mêmes opportunités que les hommes de participation à la maintenance des infrastructures de transport rural.
- Les besoins de tous les groupes en matière de transport rural seront pris en compte, y compris ceux des femmes, des enfants, des personnes âgées, des personnes en situation de handicap ainsi que d'autres groupes défavorisés ou minoritaires lors de la réalisation de l'objectif politique relatif aux moyens de transport.
- Le gouvernement s'assurera d'un niveau d'accès minimum à toutes les régions en vue de faciliter des prestations de soins de santé de routine et d'urgence adaptés.

Uganda Draft Rural Transport Policy and Strategy, 2013

3.4.3 Bonnes pratiques en matière d'intégration de la dimension de genre dans les directives de construction.

L'encadré 3.9 donne des exemples de directives de construction qui promeuvent l'égalité des sexes et défendent les droits des femmes.

Encadré 3.9 Exemples de directives de construction qui promeuvent l'égalité des sexes et défendent les droits des femmes

- Promouvoir la participation des femmes dans le secteur de la construction par la mise en œuvre de mesures préférentielles.
- Promotion par le gouvernement et les autres parties prenantes du développement, de la participation et de la représentation des femmes et des jeunes dans le secteur de la construction pour leur permettre d'acquérir les compétences prisées et ainsi, leur permettre de générer un revenu.
- Créer des unités de coordination pour faciliter le déploiement d'activités de participation des femmes et des jeunes au niveau régional.
- Promouvoir des forums de collaboration volontaire destinés aux femmes et aux jeunes dans les domaines techniques liés au secteur de la construction.

Tanzania National Construction Industry Policy, 2003

- Générer périodiquement des données de base ventilées permettant aux décideurs politiques et aux planificateurs de concevoir des interventions efficaces et efficientes répondant aux besoins des groupes marginalisés dans le secteur de la construction.
- Diffuser les lignes directrices aux parties prenantes dans le but de répartir équitablement les ressources et les opportunités.
- Fournir un cadre favorable qui permette tant aux femmes qu'aux hommes de participer à, et de tirer profit des évolutions du secteur de la construction de manière équitable.
- Assurer une répartition des ressources qui réponde aux besoins identifiés des groupes marginalisés.
- Intégrer les préoccupations des groupes marginalisés dans les cahiers des charges, normes, manuels, documents d'appels d'offre et lignes directrices des travaux d'infrastructures physiques.
- Former et sensibiliser périodiquement toutes les parties prenantes aux questions et préoccupations des groupes marginalisés dans la mise en œuvre des infrastructures matérielles.
- Lors de la passation des services et travaux publics, ne considérer que les entrepreneurs et consultants ayant des régimes de couverture de santé sensibles à la dimension de genre, couvrant toutes les personnes, notamment les groupes marginalisés tels que les femmes et les jeunes, et prévoyant des congés de maternité et de paternité.

Uganda Policy for Developing and Strengthening the National Construction Industry, 2010

3.4.4 Bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les plans/programmes/stratégies de transport

Les encadrés 3.10 à 3.12 donnent des exemples illustrant des stratégies dans les plans/programmes de transport qui promeuvent l'égalité des sexes et défendent les droits des femmes.

Encadré 3.10 Exemples de stratégies dans les plans/programmes de transport qui promeuvent l'égalité des sexes et défendent les droits des femmes

- Intégrer la dimension de genre dans les systèmes de transports.
- Intégrer une analyse axée sur le genre dans toute planification de transport afin d'identifier les potentiels résultats en matière de genre avant l'exécution d'un quelconque projet.
- Promouvoir l'usage de la bicyclette chez les femmes pour remplacer le portage humain.
- Lancer des campagnes d'éducation dans les villes et les villages pour abattre les barrières culturelles à l'usage de la bicyclette par les femmes.
- Instaurer des microcrédits ou des subventions permettant aux femmes d'acheter des bicyclettes.
- Promouvoir les moyens de transport non motorisé et intermédiaire.

The Integrated Transport Plan for Ghana, 2011-2015

Encadré 3.11 Exemples de stratégies dans les plans/programmes de transport qui promeuvent l'égalité des sexes et défendent les droits des femmes

- La planification des transports doit être étayée d'une analyse axée sur le genre.
- Mettre sur pied une politique de genre et des lignes directrices d'intégration de la dimension de genre pour le sous-secteur routier.
- Fournir des installations destinées aux véhicules non motorisés telles que des pistes cyclables et des sentiers piétonniers ainsi que des passages pour piétons pendant les travaux d'aménagements routiers.
- Utiliser des procédures de mise en place d'infrastructures innovantes qui promeuvent des transports respectueux de l'égalité des sexes.
- S'assurer de la prise en compte des points suivants dans la phase préliminaire du projet de transport :
  - L'emploi du temps et les modèles de déplacement des femmes par rapport à ceux des hommes.
  - Les besoins en matière de transport des femmes par rapport à ceux des hommes.
  - La réactivité des infrastructures et services de transport aux besoins des femmes par rapport à ceux des hommes.
  - Les obstacles culturels, temporels et autres à l'accès des femmes aux transports par rapport aux hommes.
  - La participation des femmes dans la hiérarchisation des priorités et la conception des projets respectifs de transport par rapport à celle des hommes.

Kenya Road Sector Investment Programme and Strategy, 2010-2024

- Procéder à des études sur la dimension de genre dans les transports, notamment les mesures adéquates devant être prises.
- Donner la priorité aux projets d'infrastructures qui prennent dûment en compte la dimension de genre et promeuvent la participation des femmes à leur développement et exécution.
- Accroître la participation des femmes à la gestion et au fonctionnement du secteur des transports grâce au renforcement des capacités.
- Faciliter la participation effective des groupes vulnérables au secteur des transports.
- Déployer le *Village Travel and Transport Programme* (programme de déplacement et transport villageois) à tous les districts. Le programme prévoit le développement des routes/sentiers/chemins/ponts piétonniers communautaires, des moyens de transport intermédiaire et des interventions hors transport.
- Promouvoir des transports non motorisés peu onéreux tels que les charrettes, bicyclettes et tricycles.

Tanzania 10-Year Transport Sector Investment Programme, 2008

- Formuler des instruments politiques d'appui, notamment des lignes directrices, pour faciliter une plus grande intégration de toutes les questions transversales, y compris celles du genre.
- Réviser les procédures contractuelles pour s'assurer une plus grande sensibilité aux questions transversales.
- Inclure un seuil minimal de participation des femmes dans les contrats de performances des agences.
- Introduire des documents contractuels simplifiés qui prennent en compte les droits de travailleurs, l'égalité des sexes, les personnes en situation de handicap, la santé et sécurité au travail, les questions environnementales, la sécurité routière, etc.
- Allouer des fonds suffisants aux projets pour garantir une bonne intégration des questions transversales.
- Lancer des campagnes de sensibilisation ciblées visant à encourager la participation des femmes.
- Assurer un cadre de travail favorable aux femmes, p. ex. en prévoyant des installations et horaires de travail flexibles dans les projets *Roads 2000*.

Kenya Roads 2000 Strategic Plan 2013-2017

- Construire des ponts suspendus aux emplacements jugés pratiques et faisables pour une plus grande mobilité.
- Au moins 30 pour cent des membres des comités d'usagers, responsables de la construction et de la maintenance de ponts suspendus courts, doivent être des femmes.
- Un salaire égal pour un travail égal pour les femmes et les hommes.

Nepal Trail Bridge Strategy, 2006

Encadré 3.12 Exemples de stratégies dans les plans/programmes de transport qui promeuvent l'égalité des sexes et défendent les droits des femmes

- Les lignes budgétaires dédiées à l'évaluation d'impact social et environnemental doivent prévoir de mener des consultations adaptées avec les femmes et les hommes au sujet de leurs besoins en matière de transport pour étayer la conception, la mise en œuvre et le suivi des programmes des projets routiers.
- Prévoir un montant dédié à l'analyse, l'intégration et le suivi de la dimension de genre (p.ex. 1 % du coût du projet) dans les devis des projets routiers et plans de travail annuels.
- Désigner une personne focale pour les questions de genre dans toutes les agences du secteur routier.
- Chercher à obtenir la participation du ministère du Genre dans la mise au point des politiques, plans et programmes sectoriels.
- Inclure la dimension de genre dans toutes les institutions de formation liées au domaine des transports, y compris dans les supports de formation et de cours.
- Suivre et évaluer la participation des femmes et des hommes au programme et des audits sur les questions de genre doivent être effectués tout au long de l'exécution du projet.
- Améliorer la collecte de données ventilées par genre afin de mieux documenter les politiques et la planification et les utiliser pour surveiller l'efficacité de l'intégration de la dimension de genre. Ces données doivent être saisies dans la base de données de l'Autorité routière nationale ougandaise et consultable par toutes les institutions du sous-secteur routier.

Uganda's Third Road Sector Development Programme, 2012

3.5 Cadres de suivi de la performance de l'intégration de la dimension de genre dans les transports

3.5.1 Liste de contrôle

Utiliser la liste de contrôle suivante pour s'assurer que le cadre de suivi de la performance des politiques/plans de transport prévoient la collecte et l'utilisation de données ventilées afin de faciliter le suivi de la progression de l'intégration sectorielle de la dimension de genre.

1. S'assurer que le cadre de suivi de la performance inclut des indicateurs sensibles au genre.
2. S'assurer que le cadre de suivi de la performance inclut la collecte de données ventilées par sexe et par genre dans le secteur des transports reflétant :
    - Les besoins en matière de mobilité et d'accessibilité des femmes par rapport à ceux des hommes.
    - Les besoins des femmes en matière de sécurité personnelle dans les espaces de transport par rapport à ceux des hommes.
    - La participation des femmes à, et les avantages qu'elles tirent de tous les aspects du marché du travail dans le secteur des infrastructures et des opérations de transport, par rapport aux hommes.

3.5.2 Bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les cadres de suivi de la performance des transports

L'encadré 3.13 donne des exemples illustrant la sensibilité à la dimension de genre dans les cadres de suivi de la performance du secteur des transports.

Encadré 3.13 Exemples de sensibilité à la dimension de genre dans les cadres de suivi de la performance du secteur des transports

- Mise en place et déploiement de politiques de genre dans le sous-secteur routier et dans les entreprises.
- Révision et relecture des manuels opérationnels *Roads 2000* conformément aux politiques gouvernementales existantes qui facilitent l'intégration de questions transversales, notamment le taux minimum de 33,3 pour cent de participation féminine.
- Application des politiques et lignes directrices du sous-secteur routier et des entreprises sur des questions transversales à l'ensemble des projets.
- Intégration dans les systèmes opérationnels et d'émission de rapports des questions transversales.
- Mise en conformité de tous les programmes et projets *Roads 2000* avec les politiques de genre du sous-secteur.

Kenya Roads 2000 Strategic Plan 2013-2017

3.6 Intégration de la dimension de genre dans les budgets des politiques/plans de transport

3.6.1 Liste de contrôle

Utiliser la liste de contrôle suivante pour s'assurer que les politiques/plans de transport définissent des stratégies qui s'attellent aux questions de genre élaborées lors de la phase d'identification. Parmi les stratégies possibles, figurent :

1. S'assurer que les politiques/plans de transport allouent des ressources à la mise en œuvre d'actions prioritaires qui promeuvent l'égalité des sexes et défendent les droits des femmes.
2. S'assurer que les politiques/plans de transport prévoient des procédures de décaissement efficace.

3.6.2 Bonnes pratiques en matière d'intégration de la dimension de genre dans les budgets des politiques/plans de transport

L'encadré 3.14 donne des exemples illustrant l'allocation de budgets dédiés à l'intégration de la dimension de genre.

Encadré 3.14 Exemples d'allocation de ressources dédiées à l'intégration de la dimension de genre

- 53,5 millions de dollars alloués à la mise en œuvre de questions transversales, notamment l'environnement, la sécurité et le VIH/sida, sur une période de cinq ans, dont 1,9 pour cent (soit 1 million de dollars) explicitement dédié à l'intégration de la dimension de genre.

Tanzania 10-Year Transport Sector Investment Programme, 2008

- 2 milliards de shillings kényans (soit 19,7 millions de dollars) à allouer annuellement à l'intégration de la dimension de genre et à la prise en compte des besoins d'autres groupes vulnérables, notamment les personnes en situation de handicap et les jeunes.

Kenya Road Sector Investment Programme and Strategy, 2010-2024

3.7 Principaux indicateurs d'intégration de la dimension de genre dans les politiques et la planification des transports

Les indicateurs suivants donnent des orientations sur la qualité de l'intégration de la dimension de genre dans les politiques/plans de transport :

- Élaboration des dimensions de genre dans l'analyse de la situation.
- Dimension de genre dans les principes directeurs et les valeurs.
- Spécificités de la dimension de genre dans les objectifs et le but du projet.
- Directives de promotion de l'égalité des sexes et de défense des droits des femmes.
- Stratégies dans les plans et programmes de transport qui promeuvent l'égalité des sexes et défendent les droits des femmes.
- Sensibilité au genre dans le cadre de suivi de la performance.
- Allocation de ressources dédiées à l'intégration de la dimension de genre.

4 INTÉGRATION DE LA DIMENSION DE GENRE DANS LES INSTITUTIONS DE TRANSPORT RURAL

Cette section souligne l'importance de l'intégration de la dimension de genre dans les institutions de transport chargées du transport rural. Elle spécifie également les questions à considérer pour s'assurer que la formulation des politiques de transport, mais aussi la planification, l'allocation des ressources et la fourniture de services s'adaptent aux besoins des femmes par rapport à ceux des hommes. Cette section présente également de nombreuses études de cas de bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les institutions de transport.

4.1 Représentation féminine dans la gouvernance des institutions du secteur des transports

Une représentation significative des femmes aux postes d'autorité dans les institutions du secteur des transports est cruciale pour garantir une gouvernance participative, orientée vers le consensus, responsable, transparente, réactive, efficace, efficiente, équitable et inclusive dans le secteur et à tous les échelons d'ancienneté. L'encadré 4.1 présente les raisons pour lesquelles ces caractéristiques sont vitales dans un secteur traditionnellement masculin.

Encadré 4.1 Pourquoi l'intégration de la dimension de genre dans les institutions du secteur des transports est-elle importante ?

- Des actions politiques concrètes d'institutionnalisation de l'égalité des sexes et de l'autonomisation des femmes sont fondamentales pour une intégration pérenne de la dimension de genre dans les transports.
- Les déclarations destinées au secteur des transports institutionnalisent l'engagement à, et établissent des principes directeurs pour l'intégration d'objectifs d'égalité des sexes et de mesures de reddition de comptes.
- Les femmes sont sous-représentées dans les institutions du secteur des transports en général, et plus particulièrement dans la gouvernance et la gestion dudit secteur.
- Capacités inadaptées pour articuler les principes d'égalité des sexes dans les politiques de transport et les intégrer de manière systématique dans la pratique.
- Les initiatives d'intégration de la dimension de genre dans les politiques et la planification des transports demeurent largement non accomplies par manque de budget dédié.
- La dimension de genre est traditionnellement mal intégrée dans les outils d'exécution destinés à la fourniture d'infrastructures et de services de transport.
- Les systèmes de gestion des données du secteur des transports ne prennent habituellement pas en compte la collecte et l'analyse de données ventilées par sexe et par genre dans les transports.

4.1.1 Liste de contrôle

S'assurer que les textes parlementaires utilisés pour porter création des institutions du secteur des transports définissent des quotas minimaux de représentation des femmes dans les organes statutaires.

4.1.2 Bonnes pratiques garantissant une représentation féminine dans la gouvernance

L'encadré 4.2 donne des exemples illustrant des dispositions de mesures préférentielles favorables à la représentation des femmes dans la gouvernance des institutions du secteur des transports.

Encadré 4.2 Exemples de dispositions pour la représentation des femmes dans la gouvernance des institutions du secteur des transports

- La loi *Kenya Roads Board Act* de 1999 (révisée en 2012) désigne la *League of Kenyan Women Voters* (Ligue des électrices kényanes) comme l'un des organismes habilités à désigner des représentantes pouvant être nommées au Conseil par le ministre.
- La loi kényane *National Construction Authority Act* de 2011 prévoit une représentation sexuée du Conseil de l'Autorité nationale de la construction.
- La loi kényane *National Transport and Safety Authority Act* de 2012, (révisée en 2014) déclare que dans le processus de désignation des membres du Conseil, le secrétaire du cabinet doit prendre en compte le principe d'égalité des sexes et d'équilibre régional.
- La loi tanzanienne *Road Regulation Act* de 2007 stipule que lors de la désignation des membres du Comité national de classification routière, le ministre doit prendre en compte l'équilibre de représentation entre les sexes.
- La loi ougandaise *National Roads Authority Act* de 2006 prévoit un équilibre de représentation entre les sexes parmi les membres du comité directeur.
- La loi ougandaise *Road Fund Act* de 2008 prévoit que les femmes représentent au moins un tiers des membres du conseil de gouvernance.

4.2 Déclarations institutionnelles relatives à l'intégration de la dimension de genre

4.2.1 Liste de contrôle

S'assurer que le ministère des Transports émet une déclaration relative à la dimension de genre. Ces déclarations institutionnalisent l'engagement à, et établissent des principes directeurs pour l'intégration d'objectifs d'égalité des sexes et de mesures de reddition de compte dans les politiques, plans, stratégies, programmes, structures et fournitures de service du secteur des transports.

4.2.2 Bonnes pratiques de déclaration institutionnelles relatives à la dimension de genre

L'encadré 4.3 donne des exemples illustrant des déclarations de ministères des Transports relatives à la dimension de genre.

Encadré 4.3 Exemples de bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre : déclarations relatives à la dimension de genre

- Le ministère des Transports du Ghana s'est doté d'une déclaration politique relative à l'accessibilité des femmes, des enfants, des personnes âgées et des personnes en situation de handicap exigeant de tous les organismes d'exécution, tels que la direction routière, à prendre en compte les besoins en matière d'accessibilité de tous les groupes sociaux dans la conception routière.
- Le ministère des Transports kényan :
  - s'est doté d'une vaste politique de genre.
  - La politique sur les violences sexistes transcrit clairement une tolérance zéro vis-à-vis du harcèlement sexuel sur le lieu de travail.
  - Le code de conduite a une clause qui stipule : « Un fonctionnaire est tenu de pas harceler sexuellement toute personne du public ou collègue de travail ».
- Le ministère népalais des Affaires fédérales et du Développement local, en charge du transport et du développement rural, s'est doté d'une politique de genre et d'inclusion sociale devant être intégrée dans tous les projets locaux de développement des infrastructures par les entités administratives, y compris les comités de développement des districts et des villages.
- Le ministère des Transports ougandais a émis une déclaration relative à la dimension de genre dans le sous-secteur routier mettant en avant les stratégies et actions à adopter dans les sous-secteurs suivantes :
  - Renforcement des capacités en matière de genre.
  - Formulation de politiques, plans, programmes et budgets étayés par une analyse complète axée sur le genre.
  - Identification des critères de référence et des objectifs de suivi et d'évaluation de la progression sensibles au genre.
  - Adoption de mesures garantissant aux femmes et aux filles les mêmes opportunités de participation au, et de bénéfices tirés du développement du secteur routier grâce à :
    - L'égalité des chances dans le recrutement.
    - Des mesures préférentielles de représentation dans la gouvernance des institutions du secteur des transports.
    - La prise en compte des questions de genre dans les appels d'offres, les documents contractuels et l'évaluation des coûts.

4.3 Mécanismes institutionnels d'intégration de la dimension de genre

4.3.1 Liste de contrôle

S'assurer que les mécanismes institutionnels de surveillance technique de l'intégration de la dimension de genre existent dans les politiques, la planification, la programmation et l'amélioration des infrastructures, comme suit :

a. Créer une unité responsable de la question du genre et/ou désigner une personne focale pour les questions de genre pour défendre l'égalité des sexes.
b. S'assurer que l'unité responsable de la question du genre et/ou la personne focale est stratégiquement positionnée pour peser sur les prises de décision.
c. S'assurer que l'unité et/ou la personne focale est dotée de l'expertise requise et des ressources nécessaires pour catalyser et soutenir l'intégration de la dimension de genre dans l'institution.

4.3.2 Bonnes pratiques de mécanismes institutionnels d'intégration de la dimension de genre

L'encadré 4.4 donne des exemples illustrant les mécanismes institutionnels d'intégration de la dimension de genre.

Encadré 4.4 Exemples de mécanismes institutionnels d'intégration de la dimension de genre

- Le ministère des Transports kényan est doté d'un Comité interministériel chargé de surveiller la conformité avec l'intégration de la diversité (y compris la dimension de genre) dans le recrutement, la formation, la planification annuelle et la collecte de données de routine ainsi que l'émission de rapports périodiques.
- Le ministère du Travail, des transports et des communications tanzaniens a créé une Unité pour la participation des femmes en 1992 dans l'objectif d'accroître le degré de représentation et de participation des femmes dans les travaux routiers. L'unité donne, entre autres, des formations à haute intensité de main-d'œuvre aux femmes petites entrepreneures en vue de faciliter leur enregistrement par le Conseil d'enregistrement des entrepreneurs.
- En Tanzanie, les 26 bureaux des gestionnaires régionaux de TRANROADS ont désigné des coordinateurs (ingénieurs) dont le mandat est de promouvoir la participation des femmes aux travaux routiers par la mobilisation et la sensibilisation.
- L'Ouganda s'est dotée de points focaux pour les questions genre dans toutes les institutions du secteur des transports en charge de la défense de l'égalité des sexes dans leurs institutions respectives.
- Le ministère des Transports ougandais a une Unité de liaison environnementale assumant le rôle de surveillance technique de l'intégration de la dimension de genre dans le secteur.
- L'Autorité routière nationale ougandaise a également une Unité de protection environnementale et sociale responsable, entre autres tâches, de la question du genre dans la gestion du développement et de l'entretien du réseau routier national.

L'Autorité routière nationale ougandaise a porté création d'un Comité du genre et de l'équité en vue de faciliter l'intégration institutionnelle de la dimension de genre.

4.4 Renforcement des capacités institutionnelles en matière de genre

4.4.1 Liste de contrôle

1. S'assurer que les connaissances en matière de genre font partie intégrante de la mise en valeur des ressources humaines dans toutes les institutions du secteur des transports.
2. Garantir des compétences en matière d'égalité des sexes efficaces à travers toutes les fonctions dans le but de responsabiliser l'ensemble des membres du personnel dans l'atteinte de l'égalité des sexes en tant qu'objectif commun de l'institution.

4.4.2 Bonnes pratiques de renforcement des capacités institutionnelles en matière de genre

L'encadré 4.5 donne des exemples illustrant le renforcement des capacités institutionnelles en matière de genre.

Encadré 4.5 Exemples d'intégration de la dimension de genre dans le renforcement des capacités institutionnelles

- Le centre de formation Kisii au Kenya, le prestataire de services (de formation) de l'ensemble des projets *Roads 2000*, intègre la dimension de genre dans ses programmes généraux de formation.
- L'Unité pour la participation des femmes du ministère du Travail, des transports et des communications tanzaniens a conçu un programme visant à constituer un vivier de femmes professionnelles dans le secteur des transports par la promotion d'une plus grande participation des filles dans les domaines scientifiques à l'école secondaire.
- En Ouganda, le *Mount Elgon Labour-Based Training Centre*, l'institution désignée pour la formation aux approches à haute intensité de main-d'œuvre dans les travaux routiers :
  - Prévoit un module sur les questions transversales, notamment la dimension de genre, dans son programme de formation.
  - Le questionnaire de présélection à la formation des entrepreneurs favorise la participation des femmes, comme suit :
    - Une société peut obtenir jusqu'à 4 points si la proportion de femmes représente le trois quart ou plus de ses actionnaires.
    - Une société se voit récompensée d'un ½ point pour chaque employée permanente (jusqu'à hauteur de 4 membres du personnel).
    - Si le responsable de l'équipe désigné par l'entrepreneur pour participer à la formation est une femme, l'entreprise reçoit 2 points supplémentaires.

4.5 Intégration de la dimension de genre dans les outils de mise en œuvre

4.5.1 Liste de contrôle

S'assurer que la dimension de genre est intégrée dans les outils de mise en œuvre de la fourniture d'infrastructures et de services de transport.

4.5.2 Bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les outils de mise en œuvre

L'encadré 4.6 donne des exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans les outils de mise en œuvre.

Encadré 4.6 Exemples d'intégration de la dimension de genre dans les outils de mise en œuvre

Le cahier des charges type pour la construction de routes et de ponts au Kenya :

- Prévoit une section sur le VIH et le sida, les questions sociales et de genre, et la participation locale.
- Considère le genre comme un élément facturable.
- Exige des entrepreneurs de respecter pleinement les clauses contractuelles relatives au genre.

Les documents des appels d'offres pour les travaux routiers au Kenya :

- Obligent les entrepreneurs à garantir une « égalisation » entre les sexes dans tous les aspects du travail contractuel.
- Obligent les entrepreneurs à s'assurer que les femmes se voient octroyer les mêmes possibilités d'emploi que les hommes et que le processus de recrutement le démontre clairement.
- Obligent les entrepreneurs à s'assurer que par plus de deux tiers de l'un ou l'autre des sexes n'est recruté dans le cadre du contrat.
- Prévoient un salaire égal pour un travail égal pour les femmes et les hommes.

Les manuels des travaux routiers des districts ougandais de 2002 :

- Encouragent la participation communautaire, promeuvent l'utilisation de méthodes à haute intensité de main-d'œuvre et stimulent l'équilibre entre les sexes.
- Encouragent les ingénieurs des districts à travailler au côté de l'administrateur du développement communautaire, également responsable de l'intégration de la dimension de genre.
- Encouragent le développement et l'entretien du réseau routier des districts à prendre en compte la circulation humaine.
- Prévoient de mettre des installations à disposition pour la circulation sécurisée des piétons, cyclistes et autres véhicules à deux roues motorisés et non motorisés.
- Donnent la priorité à l'entretien des voies d'accès communautaire.
- Les documents contractuels prévoient de collecter les informations relatives au sexe des candidats et de la main-d'œuvre.
- Les documents contractuels récompensent les candidats qui prennent en compte la dimension de genre en leur octroyant jusqu'à 10 points supplémentaires.

Le cahier des charges général pour les travaux sur les routes et ponts en Ouganda de 2005 :

- Comprend une section dédiée à la santé et sécurité au travail, le VIH et le sida ainsi qu'au genre.
- Oblige les entrepreneurs à préparer un plan de gestion de la dimension de genre qui intègre des informations détaillées relatives aux :
  - Politiques et procédures de recrutement.
  - Réunions de sensibilisation.
  - Conditions de travail sensibles au genre.
  - Installations sensibles au genre à intégrer aux espaces de travail.
  - Suivis participatifs sensibles à la dimension de genre.
- Oblige les entrepreneurs à assigner du personnel à la question de genre.
- Le genre est une donnée facturable et payable mensuellement dans les devis.
- Oblige les entrepreneurs à entrer en contact avec le gouvernement/les organisations non gouvernementales qui traitent des questions de genre.
- Oblige les entrepreneurs à garantir :
  - Des offres d'emploi publiées à des endroits visibles et populaires, et que les publications atteignent les femmes et les jeunes leaders.
  - Une représentation féminine et masculine à toutes les réunions d'information ou de consultation organisées sur le chantier, et que les questions sociales et de genre sont abordées et analysées.
  - Un salaire égal pour un travail égal pour les femmes et les hommes ainsi que le versement des salaires aux travailleurs, et non à leurs représentants.
  - L'introduction d'horaires de travail flexibles pour répondre aux besoins des femmes.
  - Des toilettes et des hébergements séparés pour les femmes ainsi que des foyers pour les enfants.
  - Une présentation des rapports mensuels de présence au travail ventilés par genre.
  - Des rapports relatifs à la manière dont les préoccupations en matière de genre sont traitées dans les processus de recrutement, de promotion, de rétribution et dans la mise à disposition d'installations sensibles au genre, de formation en cours d'emploi, etc.

4.6 Intégration de la dimension de genre dans la gestion des infrastructures

4.6.1 Liste de contrôle

S'assurer que la dimension de genre est intégrée dans la gestion de la mise à disposition et du maintien des projets et programmes d'infrastructures.

4.6.2 Bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans la gestion des infrastructures

L'encadré 4.7 donne des exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans la gestion de la mise à disposition et de l'entretien des infrastructures.

Encadré 4.7 Exemples de bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans la gestion des infrastructures

L'autorité routière nationale ougandaise :

- Possède une politique de mesures préférentielles non écrite favorable aux entrepreneures dans la passation de marché.
- Tous les entrepreneurs sont obligés d'engager un sociologue et de mettre en place des politiques et plans de travail intégrant la dimension de genre (dont la participation des femmes), le harcèlement sexuel et la protection de l'enfance. De ce fait, certains entrepreneurs ont cessé de cantonner certaines tâches aux femmes, telles que les porte-drapeaux.
- Tous les consultants du projet sont obligés d'engager un sociologue.
- Un entrepreneur peut sous-traiter le déploiement de protections sociales à une organisation non gouvernementale qui mène des activités de mobilisation autour des questions de genre et/ou sociales.
- L'autorité a reçu une dérogation de l'Autorité des passations de marché et d'utilisation des biens publics en vue de faire appel aux services d'organisations non gouvernementales pour lutter contre la violence sexuelle dans le secteur de la construction.
- Est en contact avec les autorités gouvernementales (force de police, responsables de districts) pour garantir la gestion des répercussions sociales négatives de la mise en œuvre du projet conformément aux politiques.
- Les offres d'emploi encouragent les femmes à postuler.

4.7 Intégration de la dimension de genre dans les systèmes de gestion des données du secteur des transports

4.7.1 Liste de contrôle

1. S'assurer que le système de gestion des données du secteur des transports prévoit la collecte, l'analyse et la diffusion de données ventilées par sexe et par genre afin d'orienter les politiques, la planification, la programmation et l'allocation des ressources.
2. S'assurer que les rapports de performance du secteur des transports communiquent des données ventilées par sexe et par genre.

4.7.2 Bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les systèmes de gestion des données du secteur des transports

L'encadré 4.8 donne des exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans les systèmes de gestion des données du secteur des transports.

Encadré 4.8 Exemples de bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les systèmes de gestion des données du secteur des transports

- Le programme *Roads 2000* de l'Autorité des routes rurales kényane saisit les données ventilées par genre dans son système de gestion routière à des fins d'analyse et de planification.
- Au Kenya, tous les ministres, tous les ministères et toutes les agences ont l'obligation légale de soumettre des rapports trimestriels faisant état des mesures existantes de prise en compte des questions de genre et de diversité dans leurs mandats respectifs.
- L'Unité pour la participation des femmes du ministère du Travail et des transports tanzanien alimente une base de données relative à la participation des femmes dans divers aspects du secteur, à savoir dans les bureaux régionaux de l'Agence nationale routière tanzanienne (TANROADS), en tant qu'entrepreneures, dans la passation de marché (notamment le montant des contrats), etc.
- Le système de gestion des données du secteur des transports ougandais saisit des données relatives à la présence d'une personne focale pour les questions genre et au nombre de femmes employées dans les institutions du sous-secteur des transports.
- Le cadre de suivi et d'évaluation du Fonds routier ougandais s'assure de la collecte de données relatives à la participation des femmes dans l'entretien des routes.

4.8 Intégration de la dimension de genre dans l'allocation des ressources

4.8.1 Liste de contrôle

S'assurer que l'institution du secteur des transports adopte un budget sensible au genre, comme suit :

1. Le budget doit prévoir le financement de la collecte et de l'analyse des données ventilées par sexe et par genre pour alimenter le système de gestion des données du secteur des transports.
2. Le budget doit prévoir le financement d'un point focal ou d'une unité focale pour les questions de genre en vue de faciliter l'intégration de la dimension de genre et répondre à toutes les questions de genre pertinentes au niveau institutionnel.
3. Le budget doit prévoir le renforcement des capacités institutionnelles en matière de genre, le cas échéant.
4. Le budget du secteur des transports doit prévoir des ressources allouées à l'entretien des voies d'accès, des ponts et des sentiers piétonniers.

4.8.2 Bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les systèmes de gestion des données du secteur des transports

L'encadré 4.9 donne des exemples des bonnes pratiques de budgets sensibles au genre dans le secteur des transports.

Encadré 4.9 Exemples de bonnes pratiques de budgets sensibles à la dimension de genre

- Les institutions du secteur des transports au Kenya doivent respecter la loi *Public Procurement and Asset Disposal Act* de 2015 qui exige que toute planification de passation de marché et d'utilisation des biens publics doit réserver au minimum 30 pour cent du budget aux entreprises détenues par des femmes, des jeunes, des personnes en situation de handicap et d'autres groupes défavorisés.
- Le ministère du Travail, des transports et des communications tanzaniens alloue de l'argent à la formation des femmes afin qu'elles gagnent en compétitivité dans l'industrie de la construction. À titre d'exemple, pour l'exercice fiscal 2018/19, le ministère a alloué 75 millions shillings tanzaniens à la formation de petites entrepreneures aux méthodes à haute intensité de main-d'œuvre dans la construction routière.
- Le Fonds routier ougandais :
    - A intégré des mesures de renforcement de l'égalité des sexes dans la formule d'allocation des fonds pour l'entretien des routes.
    - Des lignes directrices pour la planification des difficultés destinées aux agences indiquées, notamment les autorités routières nationales ougandaises et les gouvernements locaux, leur demandent spécifiquement d'intégrer les questions de genre, et en particulier, de recruter un pourcentage donné de femmes.
    - A mis en place un cadre de suivi et d'évaluation qui prévoit la collecte de données relatives à la participation des femmes à l'entretien des routes. Les agences indiquées doivent l'inclure dans leurs rapports de performance de routine.
    - Verse des fonds pour supprimer les goulets d'étranglement sur les voies d'accès communautaires.

5 INTÉGRATION DE LA DIMENSION DE GENRE DANS LE CYCLE D'AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Cette section révèle l'importance de l'intégration de la dimension de genre dans le cycle d'amélioration des infrastructures de transport (voir l'encadré 5.1). Elle définit également les principales questions de genre que les professionnels doivent prendre en compte tout au long des différentes étapes du cycle d'amélioration des infrastructures de transport. Cette section présente également les bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre tout au long des étapes du cycle d'amélioration des infrastructures de transport de plusieurs projets. ReCAP se concentre sur le transport routier et s'intéresse donc aux projets du sous-secteur routier. Certains des projets ont été déployés dans les années 1990, mais ont été retenus par l'équipe de chercheurs de ReCAP pour avoir adopté les meilleures pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les différents pays à l'étude. Le Tableau 2 liste les projets examinés par pays.

Tableau 2 Projets examinés par pays et période d'exécution

Pays	Projet	Période d'exécution
Ghana	World Bank funded Second Transport Rehabilitation Project	1991-1997
Kenya	Government of Kenya and French Government funded Roads 2000 Programme Central Phase 1	2007-2011
	Government of Kenya and French Government funded Roads 2000 Programme Central Phase 2	2013-2017
Népal	Trail bridge programme	Non renseignée
Népal	SDC funded Rural Roads Projects (participation à des comités d'usagers)	Non renseignée
Tanzanie	Village Travel and Transport Programme	1995-2004
	Local Government Transport Programme	2008-en cours
Ouganda	Danida funded Road Sector Programme Support Phase 1	1999-2002
	Danida funded Road Sector Programme Support Phase 2	2003-2007
	Danida funded Rural Roads Programme	2008-2010

Encadré 5.1 Questions clés : pourquoi l'intégration de la dimension de genre dans le cycle d'amélioration des infrastructures de transport est-elle importante ?

- Les besoins en matière de mobilité, d'accessibilité et de sécurité des femmes diffèrent de ceux des hommes.
- La construction routière donne du travail aux femmes dans certaines zones rurales, mais les hommes sont toujours les principaux bénéficiaires de ces emplois.
- Les femmes assument une surcharge de travail domestique et leur travail peut ne pas être facilement transférable au domaine de la construction.
- Des tensions liées au travail des femmes hors du foyer peuvent accroître le risque de violence domestique.
- Les questions de sécurité des filles et des femmes vivant autour ou travaillant sur les chantiers peuvent, si elles ne sont pas traitées, générer des violences sexuelles et sexistes.
- Il existe des différences entre les femmes et les hommes face aux conséquences de l'acquisition de terres et de la réinstallation.
- Un accès limité aux infrastructures de transport a une incidence sur l'éducation et la santé.
- Capacités insatisfaisantes des entrepreneurs et consultants à intégrer la dimension de genre dans le cycle d'amélioration des infrastructures.

5.1 Étapes d'intégration de la dimension de genre tout au long du cycle du projet

Le Tableau 3 souligne comment le genre peut être intégré aux différentes étapes du cycle d'amélioration des routes.

Tableau 3 Étapes clés de l'intégration de la dimension de genre tout au long du cycle d'amélioration des routes

Étape du projet	Comment intégrer la dimension de genre
1. Identification	• Consulter les femmes et les hommes à l'aide de méthodes participatives pour comprendre leurs aspirations et besoins en matière de transport. • Identifier les obstacles potentiels à, et les perspectives de renforcement de la participation des femmes dans le projet. • Identifier les groupes de femmes pouvant être impliqués dans l'exécution du projet.
2. Conception	• Préciser les objectifs d'égalité des sexes. • Définir des stratégies pour lutter contre les inégalités entre les sexes identifiées dans le domaine de la mobilité, de l'accessibilité et de la participation. • Définir les indicateurs sensibles au genre. • Allouer un budget dédié à la mise en œuvre des stratégies spécifiques en matière de genre.
3. Évaluation préalable	• Identifier les obstacles potentiels à la participation des femmes au projet, par rapport aux hommes. • Identifier les répercussions potentiellement négatives du projet sur la dimension de genre ainsi que les mesures pour les atténuer.
4. Exécution	• Procéder à une expertise sur la dimension de genre lors de l'exécution du projet. • Préparer une ressource et un programme d'intégration de la dimension de genre assortis de délais pour faciliter l'exécution.
5. Suivi	• Le suivi du projet doit prévoir la production de rapports sur les avancées en les comparant aux indicateurs sensibles au genre définis.
6. Évaluation	• Procéder à une expertise sur la question du genre au sein de l'équipe d'évaluation. • L'évaluation du projet doit inclure une évaluation des impacts en matière de genre.

Une liste de contrôle contenant des questions d'orientation pour s'assurer que la dimension de genre est bien intégrée au cycle d'amélioration des infrastructures est proposée à l'Annexe 1.

5.2 Intégration de la dimension de genre dans l'identification du projet

5.2.1 Liste de contrôle

Utiliser la liste de contrôle suivante pour s'assurer de la reconnaissance des questions de genre pertinentes tout au long de l'identification du projet.

1. Consulter les femmes et les hommes pour comprendre leurs aspirations et besoins en matière de transport.
2. Procéder à une analyse axée sur le genre pour définir les points suivants :
    a. Problèmes en matière de genre et de mobilité/d'accessibilité.
    b. Utilisation du temps par les femmes par rapport aux hommes.
    c. Obstacles socioculturels et autres à la participation des femmes au projet.
    d. Opportunités de renforcement de la participation des femmes au projet.
    e. Capacité des exécuteurs en matière de genre.

    Procéder à une analyse axée sur le genre permet également de collecter de précieuses données ventilées par genre pour constituer le dossier du projet.
3. Identifier les groupes de femmes pouvant être impliqués dans la mobilisation de la main-d'œuvre et dans l'exécution du projet en tant que petites entrepreneures à haute intensité de main-d'œuvre.

5.2.2 Bonnes pratiques de reconnaissance des questions de genre lors de l'identification du projet

Les encadrés 5.2 et 5.3 donnent des exemples illustrant les questions de genre reconnues lors de l'identification du projet.

Encadré 5.2 Exemples illustrant les questions de genre reconnues lors de l'identification du projet

- Le point de vue des femmes n'est pas recueilli dans le cadre de consultations communautaires mixtes initiales.
- Les femmes ont exprimé librement leurs véritables besoins en matière de transport dans le cadre de groupes de discussion entre femmes.
- Les femmes ont fait état de leurs préoccupations face aux longues distances qu'elles parcourent à pied pour aller puiser de l'eau et ramasser du bois de chauffage, aboutissant à l'ajout du forage d'un puits et de la plantation d'espaces boisés dans le projet.
- Les enquêtes de travail ont révélé que la volonté des femmes de s'impliquer dans les travaux de réhabilitation routière proposés dépassait largement la demande estimée en main-d'œuvre du projet.

Ghana World Bank funded second Transport Rehabilitation Project: 1991-1993

- L'impact socioéconomique souhaité ne saurait être obtenu sans s'assurer que les opportunités et prestations offertes par le projet atteignent les femmes de la même manière que les hommes.
- L'absence de politique spécifique en matière de genre dans le secteur routier est une faille institutionnelle.
- L'engagement politique en faveur de l'égalité des sexes devait encore être traduit dans des politiques réactives et le développement à l'échelle nationale et sectorielle.
- La planification des travaux routiers n'est pas sensible aux besoins propres des femmes en matière de mobilité et d'accessibilité par rapport aux hommes.
- Les normes et cahiers des charges techniques, dont les documents contractuels, ne sont pas sensibles au genre.
- L'interaction des normes, valeurs et pratiques sociales porte préjudice aux femmes et privilégie les hommes.
- La croyance selon laquelle les femmes ne peuvent pas gérer des travaux de construction routière est répandue et explique une main-d'œuvre dominée par les hommes à tous les niveaux de compétence.
- Les camps pour les travailleurs ne sont pas adaptés aux intérêts spécifiques des femmes en matière d'intimité, ce qui les excluent davantage des constructions routières.
- Les préjugés sexistes dans les institutions formelles nationales et locales et dans les entreprises privées de construction routière attirent quasiment exclusivement des hommes.
- Les femmes sont habituellement exclues de la planification routière au nom de la croyance qui veut que le secteur soit réservé aux hommes.
- Les fonctionnaires locaux affectés aux questions de genre sont habituellement exclus des discussions sur l'amélioration des routes.

Uganda Danida Funded First Road Sector Support Programme: 1999-2002

- Les femmes assument une surcharge de travaux domestiques et agricoles, sont sous-représentées parmi la main-d'œuvre rémunérée et leur voix n'est que peu entendue dans leur foyer et prises de décision publiques.
- Les femmes ont une connaissance limitée de leurs droits.
- Absence de législation relative à la violence sexiste.
- Le fait dégager des perspectives de participation des femmes dans le sous-secteur routier exige une intégration de la dimension de genre dans les politiques et stratégies de transport ainsi que dans la formulation des programmes.

- Les politiques et stratégies existantes concernant les routes nationales et du district ne sont pas explicites en matière de genre.
- L'inclusion de conseillères dans le processus de planification (routière) pourrait avoir une influence sur la participation des femmes aux travaux routiers, en tant qu'entrepreneures ou travailleuses, et pourrait répondre à leur besoin en matière de transport.
- L'adoption d'approches à haute intensité de main-d'œuvre pour l'amélioration des routes, de même que les investissements dans les accès communautaires, offrent le plus haut potentiel d'incidence favorable sur l'égalité des sexes.
- L'utilisation d'approches à haute intensité de main-d'œuvre dans les travaux routiers associée à la promotion de la participation des femmes pourrait aboutir à des relations sexuelles entre les travailleurs, ou entre les travailleurs et les membres de la communauté et par là même, accroître le risque d'infection au VIH.

Uganda Danida Funded First Road Sector Support Programme: 2003-2009

Encadré 5.3 Exemples illustrant les questions de genre reconnues lors de l'identification du projet

- Les femmes et les hommes ont des modèles de déplacement différents et par conséquent, leurs besoins en matière de transport divergent.
- Les différences entre les sexes sont plus criantes dans les zones rurales que dans les zones urbaines.
- Les déplacements des femmes se font en général sur des routes, sentiers et chemins relativement différents de ceux des hommes.
- Les femmes empruntent davantage les chemins et les sentiers piétonniers que les hommes pour aller ramasser du bois de chauffage et puiser de l'eau, activités qui occupent le plus clair de leur temps.
- Alors que les investissements dans les voies d'accès communautaires sont importants à la fois pour les femmes et les hommes, les investissements dans les sentiers et les chemins piétonniers sont particulièrement cruciaux pour les femmes.
- Les besoins en matière de transport des femmes sont traditionnellement plus complexes que ceux des hommes, ce qui est partiellement dû à la demande en eau, bois de chauffage, nourriture et soins de santé, parfois sur de très longues distances.
- Les femmes passeraient quatre fois plus de temps que les hommes à effectuer des tâches de transport et de portage, bien souvent sur leur tête, pour un volume cinq fois plus important.
- Alors qu'un nombre considérable d'hommes en zone rurale utilisent des bicyclettes pour se déplacer, la plupart des femmes, elles, marchent et portent leur charge de transport sur la tête.
- Les femmes sont sous-représentées à tous les niveaux et dans tous les aspects du secteur routier, y compris dans la prise de décision, ce qui est attribué à leur faible niveau d'éducation et à leurs compétences limitées, mais aussi à la pauvreté en temps associée à leur charge de travail domestique.
- La question du genre n'a pas obtenu une légitimité complète dans le secteur du fait de l'incapacité à donner suite aux bonnes intentions politiques dans la pratique, du manque d'appropriation des lignes directrices pour l'intégration de la dimension de genre et la sensibilité au genre comme élément contractuel non obligatoire, ce qui rend la mise en conformité difficile.
- Alors qu'existe un engagement pour atteindre le quota défini de 30 pour cent de femmes dans la main-d'œuvre totale et en tant que petites entrepreneures à haute intensité de main-d'œuvre, les moyens utilisés pour sa bonne exécution pourraient provoquer une réaction contraire à la promotion de l'égalité des sexes sur le long terme.

Uganda Danida Funded Rural Roads Programme: 2008-2011

5.3 Intégration de la dimension de genre dans la conception du projet

5.3.1 Liste de contrôle

Utiliser la liste de contrôle suivante pour s'assurer que la dimension de genre est intégrée à la conception du projet.

1. Préciser les objectifs d'égalité des sexes.
2. Définir des stratégies pour lutter contre les inégalités entre les sexes identifiées dans le domaine de la mobilité, de l'accessibilité et de la participation.
3. Identifier les effets escomptés et les résultats connexes des stratégies de renforcement de l'égalité des sexes.
4. Définir les indicateurs sensibles au genre au niveau des effets produits et des résultats.
5. Allouer un budget dédié à la mise en œuvre des stratégies spécifiques de renforcement de l'égalité des sexes.
6. Procéder à une expertise sur la question du genre au sein de l'équipe exécutante.
7. Veiller à la participation de groupes de femmes, le cas échéant, dans les activités de mobilisation et sensibilisation de la communauté aux conceptions d'infrastructures proposées, et permettre l'interaction entre l'équipe de conception et les usagers finaux en vue de s'assurer que l'égalité des sexes est véritablement incorporée dans le projet.

5.3.2 Bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans la conception du projet

Les encadrés 5.4 et 5.5 donnent des exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans la conception des projets de transport.

Encadré 5.4 Exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans la conception du projet

- Quotas explicites de participation des femmes dans les structures de prise de décision.
- Mener des consultations séparées pour les femmes et les hommes.
- Un salaire égal pour un travail égal pour les femmes et les hommes.
- Un congé de maternité payé de neuf mois prenant effet à la fin du second trimestre de grossesse.
- Horaires de travail flexibles.
- Fournir une assistance pour la garde d'enfants (crèches).
- Octroyer les travaux physiques légers et des horaires flexibles aux femmes (en prenant en compte leur besoin potentiel d'arriver en retard et de partir plus tôt).
- Abaisser les objectifs de travail quotidien (moins d'heures et moins d'unités de travail) des femmes.
- Réviser le modèle de planification pour mieux refléter les questions de genre.
- Sensibiliser la communauté aux questions de genre.
- Renforcer les capacités des femmes.
- Lancer des initiatives de partage d'expériences entre femmes.
- Utiliser des données ventilées par genre dans la hiérarchisation des tâches.

Ethiopia Productive Safety Net Programme

- Mettre à disposition des routes rurales à faible coût dans les zones rurales jusqu'alors inaccessibles au nord du Ghana.
- Adopter des méthodes à haute intensité de main-d'œuvre avec l'objectif de 70 pour cent de participation des femmes.
- Prévoir l'accès à l'eau potable grâce à la construction d'une cinquantaine de puits creusés à la main afin de réduire les longues heures passées par les femmes et les enfants à puiser de l'eau.
- Apporter des compléments alimentaires et une pédagogie nutritionnelle pour s'assurer que l'état nutritionnel des femmes travaillant dans le cadre du projet n'est en rien affecté par les travaux physiques supplémentaires requis pour la construction des routes.
- Prévoir des espaces boisés et des pépinières dans les villages afin de fournir les femmes en bois de chauffage par le biais d'une technique novatrice d'irrigation des plants qui ne requiert qu'un arrosage par semaine.
- Apporter un soutien aux organisations féminines pour encourager les femmes à améliorer leur environnement, leur état nutritionnel, entre autres activités de développement personnel.
- Les indicateurs du projet comprenaient :
    - Le nombre de femmes employées dans le cadre du projet et leurs revenus/dépenses.
    - Le nombre de femmes employées dans des activités productives/génératrices de revenus.
    - L'incidence du portage sur la tête.
- Au total, 2,98 millions de dollars (3,1 %) des 96 millions de dollars du budget total du projet ont été alloués à la mise en œuvre des objectifs en matière de genre définis au programme.

Ghana World Bank funded second Transport Rehabilitation Project: 1991-1993

Phase préalable à la construction

- Procéder à une audience publique impliquant les usagères et usagers potentiels.
- Créer des Comités d'usagers composés au minimum de 40 pour cent de femmes.
- Dispenser aux femmes membres de Comités d'usager une formation au modèle de démonstration de pont.

Phase de construction

- Donner des formations en leadership communautaire aux femmes membres de Comités d'usagers.
- Orienter les possibilités d'emploi vers les groupes défavorisés, notamment les femmes.
- Défendre le principe d'un salaire égal pour un travail égal auprès des travailleurs et les travailleuses.

Phase postérieure à la construction

- Donner la priorité aux femmes dans la sélection des responsables de l'entretien de routine des ponts.
- S'assurer que les femmes représentent 40 pour cent des membres des Comités d'entretien des ponts.

Nepal Trail Bridge Construction

Encadré 5.5 Exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans la conception du projet

- Donner une voix aux femmes dans les processus de prise de décision.
- Introduction progressive des objectifs d'exécution afin d'allouer le temps nécessaire aux procédures de test et de perfectionnement, y compris l'évaluation de l'incidence sur la dimension de genre dans les systèmes de prise de décision.
- Parmi les indicateurs de performance, figurent :
  - La participation des femmes aux organes de prise de décision sur les infrastructures de transport local.
  - La participation des femmes à la main-d'œuvre affectée à la construction et à l'entretien des routes.
  - Identification des obstacles à l'égalité des sexes dans le secteur des transports par des études.
- Prévoir l'inclusion des relevés d'emploi créés pour les femmes et les hommes dans les documents contractuels.
- Constituer un groupe d'usagers des transports multipartite dans chaque zone du gouvernement local avec une représentation de la direction des groupes de femmes.

Tanzania Local Government Transport Programme: 2007-2012

- La participation des femmes doit être intégrée à toutes les étapes de préparation et d'exécution du projet.
- Impliquer les femmes, en tant qu'usagères de la route, dans le calendrier et les priorités fixées.
- Impliquer les fonctionnaires des gouvernements locaux en charge de la question du genre dans la planification des routes pour s'assurer que les besoins des femmes sont considérés comme prioritaires.
- Impliquer les conseillères des gouvernements locaux dans la sensibilisation communautaire et la mobilisation des femmes dans les travaux routiers.
- Utiliser des canaux spécifiques pour les femmes, notamment les organisations féminines non gouvernementales, pour diffuser les offres d'emploi et de formation.
- Sensibiliser aux questions de genre pour accroître la participation des femmes au projet.
- Améliorer l'équilibre entre les sexes dans le cadre du programme en sélectionnant un nombre approprié d'entrepreneures et de travailleuses dans les groupes à haute intensité de main-d'œuvre.
- Une sous-composante socioéconomique de l'axe routier primaire pour maximiser les retours aux communautés.
- Une sous-composante de déplacement et de transport communautaire conçue pour améliorer les infrastructures de transport local et promouvoir les moyens de transport intermédiaire.
- L'étude de faisabilité comprenait une évaluation des dimensions de genre et a formulé des recommandations afin d'accroître les avantages du projet pour les femmes.
- Veiller à refléter les données relatives à l'implication des femmes dans l'économie formelle et domestique, y compris leur participation aux routes locales dans les enquêtes initiales du projet.

- Prévoir des données ventilées par sexe et par genre lors du suivi de la performance.
- Veiller à la préparation de plans d'action en matière de genre en Ouganda.

Uganda Danida Funded First Road Sector Support Programme: 1999-2002

- Le document précisait que : « Les femmes doivent bénéficier autant que les hommes des effets directs et des retombées de l'intervention. Il s'agit également de s'assurer qu'une attention spécifique est apportée aux besoins en matière de transport des femmes et des hommes, le cas échéant. L'amélioration des accès communautaires et des routes principales permettra de répondre aux besoins des femmes, puisqu'elles bénéficient dès lors d'un meilleur accès aux marchés, sources d'eau, moulins à meules et autres services locaux. »
- Prendre en compte la charge de travail des femmes.
- Une certaine flexibilité lors de la fixation de quotas de participation des femmes et pour les ingénieurs des districts en vue de fixer des objectifs trimestriels/annuels réalistes en gardant à l'esprit l'importance d'atteindre le minimum de 30 pour cent.
- Un plan d'égalité des sexes assorti de ressources et de délais pour consolider les pratiques suivantes :
  - Prévoir plus de flexibilité dans les critères de sélection des entreprises suivant les formations, annulant ainsi les préjugés existants favorables aux entreprises dirigées par des hommes techniquement qualifiés et diplômés.
  - Sensibilisation des femmes aux possibilités d'emploi.
  - Sensibilisation ciblée des hommes pour s'assurer qu'ils permettent à leurs épouses de participer aux travaux routiers.
  - Exiger des entrepreneurs le recrutement d'une nouvelle équipe tous les 5 km ou moins pour répartir les possibilités d'emploi et s'assurer que les femmes ne sont pas découragées à participer du fait d'une durée de déplacement trop importante.
    - Exiger des entrepreneurs une plus grande flexibilité dans les horaires de travail.
    - Inclure des clauses pour des activités de mobilisation et de sensibilisation à la question du genre dans les contrats.
    - Inclure des exigences de création d'installations de chantier séparées pour les femmes.
    - Assurer un salaire égal pour un travail égal pour les femmes et les hommes.
    - Exiger de tous les entrepreneurs des retours hebdomadaires sur les travaux quotidiens ventilés par genre.

Uganda Danida Funded Rural Roads Programme: 2008-2011

5.4 Intégration de la dimension de genre dans l'évaluation préalable du projet

5.4.1 Liste de contrôle

Utiliser la liste de contrôle suivante pour s'assurer que la dimension de genre est intégrée à l'évaluation préalable du projet.

1. Identifier les obstacles potentiels à la participation des femmes au projet, par rapport aux hommes.
2. Identifier les incidences négatives potentielles du projet telles que :
   - plus forte charge de travail pour les femmes
   - utilisation plus fragmentée du temps par les femmes
   - violence du partenaire intime à la suite de l'implication des femmes dans le projet
   - violences sexuelles et sexistes dues à l'afflux de travailleurs
   - décrochage scolaire des filles et des garçons
   - bien-être des familles à la suite de l'acquisition de terres, d'une réinstallation et de compensations.
3. Prendre des mesures spécifiques pour atténuer les incidences négatives identifiées sur l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes, y compris la sensibilisation communautaire.
4. Garantir l'inclusion de la dimension de genre dans les évaluations d'impact social, environnemental et autres du projet.

5.4.2 Bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans l'évaluation préalable du projet

Aucun des projets examinés ne prévoyait une intégration systématique du genre dans le processus d'évaluation préalable.

5.5 Intégration de la dimension de genre dans l'exécution et le suivi du projet

5.5.1 Liste de contrôle

Utiliser la liste de contrôle suivante pour s'assurer que la dimension de genre est intégrée dans l'exécution du projet.

1. Prévoir :
    a. Une flexibilité des emplois du temps de travail et de formation en prenant en compte la charge domestique assumée par les femmes et leur relative immobilité.
    b. Une flexibilité dans l'exécution des tâches.
    c. Des distances raisonnables à parcourir à pied du domicile au lieu de travail ou de formation.
2. Prévoir :
    a. Des camps séparés pour les travailleurs et les travailleuses.
    b. Des toilettes séparées pour les travailleurs et les travailleuses sur le lieu de travail.
    c. Des structures de garde d'enfants à proximité du lieu de travail avec une puéricultrice rémunérée.
    d. Des structures dédiées à l'allaitement.
    e. Un congé de maternité et de paternité pour les travailleurs.
3. Définir des quotas minimums de participation des femmes à l'emploi et aux formations liées au projet.
4. Veiller à la mise en œuvre de mesures préférentielles pour les entreprises des petites entrepreneures, le cas échéant.
5. Inclure des clauses relatives à l'égalité des sexes dans les documents contractuels.
6. Ajouter une somme pour les analyses axées sur le genre, l'intégration et le suivi de la dimension de genre dans les devis.
7. Ajouter la sensibilisation aux questions de genre dans la mobilisation communautaire.
8. Donner des formations sur la dimension de genre aux équipes du projet et/ou désigner un expert des questions de genre.
9. S'assurer que l'entrepreneur prépare un plan d'exécution de la dimension de genre assorti de ressources.
10. S'assurer que le code de conduite des entrepreneurs stipule des mesures destinées à minimiser la violence sexuelle et sexiste.

Utiliser la liste de contrôle suivante pour s'assurer que la dimension de genre est intégrée dans le suivi du projet.

- Le suivi du projet doit produire des rapports sur les avancées vers l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes :
    - Nombre de femmes employées par rapport aux hommes, ventilé par composantes du projet et en fonction de la main-d'œuvre qualifiée/non qualifiée.
    - Nombre de femmes participant aux différents exercices de formation du projet, par rapport aux hommes.
    - Nombre de femmes occupant une fonction de direction au sein du projet, par rapport aux hommes.
    - Nombre de jours de travail des femmes par rapport aux hommes.
    - Nombre de femmes se voyant attribuer des tâches remettant en question de statu quo, par rapport aux hommes.
    - Total des salaires perçus par les femmes, par rapport aux hommes.
    - Nombre de femmes éligibles ayant obtenu un congé de maternité.

- Nombre d'hommes éligibles ayant obtenu un congé de paternité.
- Incidence des violences sexuelles et sexistes et la manière dont elles ont été gérées.
- Facteurs influençant la participation des femmes au projet, par rapport aux hommes.

5.5.2 Bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans l'exécution et le suivi du projet

Les encadrés 5.6 et 5.7 donnent des exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans l'exécution et le suivi des projets de transport.

Encadré 5.6 Exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans l'exécution et le suivi du projet

- Le travail était habituellement orienté vers les tâches, ce qui a permis une flexibilité suffisante facilitant la participation des femmes.
- Les travailleuses dans l'incapacité de se présenter sur le lieu du projet pouvaient envoyer leur mari exécuter les tâches à leur place.

Ghana World Bank funded second Transport Rehabilitation Project: 1991-1993

- A mené une enquête pour collecter des données relatives à l'intégration de la dimension de genre dans l'exécution du projet.
- A mis au point un plan d'action axé sur le genre dans le cadre du projet.
- A engagé un consultant spécialisé dans le domaine social et du genre ainsi qu'un sociologue à temps plein.
- Les femmes étaient représentées dans tous les comités de protection sociale.
- Trois mois de congés de maternité payés.
- Des services de planning familial proposés dans la clinique de l'entrepreneur.
- Le suivi du projet prévoyait la tenue de réunions trimestrielles avec les travailleuses, des visites d'observation de l'environnement de travail sur le chantier et la collecte de données ventilées par genre.
- Une composante socioéconomique de la réhabilitation des axes routiers primaires prévoyait une formation pour des groupes de femmes à l'agroforesterie, la construction de puits protégés, la construction de voies d'accès ainsi que la construction de latrines sèches séparées dans les écoles voisines.
- Des fonctionnaires du district en charge de la question du genre ont participé au programme par des audiences publiques ainsi que des ateliers de mobilisation et de sensibilisation.
- Toutes les études techniques entreprises au niveau du district ont adopté une perspective de genre et les équipes en charge de l'étude comptaient des sociologues.
- Formation à la sensibilisation à la dimension de genre du personnel technique non-ingénieur du gouvernement local.
- Un cours destiné aux mobilisateurs communautaires au niveau du district a été inclus à la formation à haute intensité de main-d'œuvre.
- La plupart des entrepreneurs ont offert des possibilités d'emploi égalitaires au regard du genre en publiant les offres les jours de marché et en ayant recours aux structures administratives du gouvernement local et de la communauté.
- 50 pour cent du travail a été effectué selon un taux de répartition des tâches,
- 60 pour cent des contrats pour les routes du district ont adopté des heures de travail flexibles.
- 70 pour cent des entrepreneurs pour les routes du district ont employé des femmes à des postes de supervision.
- Des pièces, toilettes et douches séparées ont été prévues pour les femmes tout au long de la formation.
- Des quotas ont été définis pour la sélection de femmes et d'entreprises détenues par des femmes parmi les participants à la formation.

- Les documents contractuels et d'évaluation des appels d'offres, les programmes et les manuels de formation du projet ont été évalués au regard de leur sensibilité à la dimension de genre.
- Des méthodes à haute intensité de main-d'œuvre ont été utilisées pour toutes les routes du district financées par le projet.
- Des formes de suivi ont été mises en place pour garantir la sensibilité du processus de recrutement à la dimension de genre, mais aussi pour suivre la proportion de femmes aux postes à responsabilité, les opinions relatives à l'emploi féminin ainsi que la rémunération des femmes par rapport à celle des hommes.
- Le suivi était participatif et a inclus les fonctionnaires du gouvernement local en charge de la question du genre ainsi que les représentants et représentantes communautaires.

Uganda Danida Funded First Road Sector Support Programme: 1999-2002

Encadré 5.7 Exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans l'exécution et le suivi du projet

- A rattaché un conseiller technique (évaluation sociale) à l'unité de liaison environnementale du ministère des Transports.
- A procédé à la formation sur les questions de genre de l'unité de liaison environnementale du ministère des Transports.
- A mis en place des principes directeurs nationaux pour l'évaluation et la gestion de la question du genre dans le sous-secteur routier.
- A instauré des procédures obligatoires de recrutement de la main-d'œuvre dans le respect de l'égalité des sexes prévoyant des activités de sensibilisation et de mobilisation à inclure dans les contrats de travail.
- A formé le personnel affecté au secteur routier sur la question du genre.
- A déployé un système d'information de gestion et une base de données dédiés à la question du genre.
- A rattaché un sociologue au *Mount Elgon Training Centre*.
- A révisé le programme et les manuels de formation du *Mount Elgon Training Centre* pour les rendre plus sensibles à la dimension de genre.
- A révisé les lignes directrices pour la sélection et l'inscription des entrepreneurs au *Mount Elgon Training Centre* en vue de garantir l'égalité des chances des femmes.
- S'est assuré que la question du genre est abordée de manière satisfaisante dans toutes les activités de formation, de mentorat et de suivi.
- A évalué et formé les ingénieurs et/ou consultants privés sur les questions de genre.
- A sensibilisé les femmes et les hommes aux perspectives d'emploi dans le secteur routier.
- A procédé à des recrutements spécifiques au regard du genre, prévoyant d'inclure des exigences en matière de sensibilisation et de mobilisation dans la documentation contractuelle.
- A formé les conseillers et conseillères du district ainsi que les technocrates et les membres du conseil sur la question du genre.

Uganda Danida Funded First Road Sector Support Programme: 2003-2009

- Des sondages sur les déplacements et transports communautaires ventilés par genre pour documenter la conception, l'établissement des priorités et la planification.
- Des mesures préférentielles dans le recrutement de la main-d'œuvre et l'engagement d'entrepreneurs.
- Un salaire égal pour un travail égal pour les travailleurs et travailleuses.
- L'orientation des ingénieurs du district vers l'usage des lignes directrices pour l'intégration de la dimension de genre dans le sous-secteur routier.
- La dimension de genre plus explicitement mentionnée dans les documents contractuels.

- Le plan d'affaires du *Mount Elgon Training Centre* revu et corrigé pour inclure la dimension de genre.
- Le recrutement d'un sociologue dans le but de garantir la pérennité des efforts d'intégration de la dimension de genre au sein du *Mount Elgon Training Centre*.
- Application de mesures préférentielles dans le recrutement des participants à la formation en vue de donner une égalité des chances aux femmes dans l'accès à la formation et de les rendre compétitives en tant qu'entrepreneures.

Uganda Danida Funded Rural Roads Programme: 2008-2011

5.6 Intégration de la dimension de genre dans l'évaluation du projet

5.6.1 Liste de contrôle

Utiliser la liste de contrôle suivante pour s'assurer que la dimension de genre est intégrée à l'évaluation du projet.

1. Inclure une expertise sur la question du genre au sein de l'équipe d'évaluation.
2. S'assurer que les rapports d'évaluation du projet donnes des informations relatives à :
   - La proportion de femmes employées par rapport aux hommes : cible et réalisations.
   - La proportion totale de jours travaillés par les femmes.
   - La proportion de salaires perçus par les travailleuses et les travailleurs.
   - La proportion de femmes bénéficiant de divers aspects de la formation par rapport aux hommes : cible et réalisations.
   - La proportion de femmes occupant une fonction de direction au sein du projet, par rapport aux hommes.
   - L'étendue selon laquelle les infrastructures et les services produits dans le cadre du projet s'emploient à résoudre la pauvreté en temps des femmes.
   - L'étendue selon laquelle les infrastructures et les services produits dans le cadre du projet favorisent la participation des femmes aux fonctions de direction.
   - L'étendue selon laquelle les infrastructures et les services produits dans le cadre du projet renforcent l'accès sécurisé des femmes aux ressources productives, par rapport aux hommes.
   - Capacités institutionnelles en matière de genre renforcées.
   - L'influence du projet sur l'intégration de la dimension de genre dans le projet de transport.

5.6.2 Bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans l'évaluation d projet

Aucun des projets examinés ne prévoyaient une intégration systématique de la dimension de genre dans le les activités de suivi et d'évaluation. Les incidences consignées du projet se limitaient dans une large mesure au nombre de participantes, présenté dans le Tableau 4.

Tableau 4 Participation des femmes dans les études de cas des projets routiers selon les quotas définis et les réalisations

Pays	Projet	Participation des femmes (%)	
		Cible	Réalisation
Ghana	World Bank funded Second Transport Rehabilitation Project	70	50
Kenya	Government of Kenya and French Government funded Roads 2000 Programme Central Phase 1	30	25
	Government of Kenya and French Government funded Roads 2000 Programme Central Phase 2	30	35
Népal	Trail bridge programme	-	29
Népal	SDC funded Rural Roads Projects (participation à des comités d'usagers)	40	45
Tanzanie	Village Travel and Transport Programme	Aucune	50
	Local Government Transport Programme	Aucune	50
Ouganda	Danida funded Road Sector Programme Support Phase 1	Aucune	23
	Danida funded Road Sector Programme Support Phase 2	Aucune	30
	Danida funded Rural Roads Programme	Aucune	29

6 INTÉGRATION DE LA DIMENSION DE GENRE DANS LA FOURNITURE DE SERVICES DE TRANSPORT

Cette section souligne l'importance de l'intégration de la dimension de genre dans la fourniture de services de transport rural (voir encadré 6.1). Elle identifie également les questions à prendre en compte par les régulateurs des services de transport lors de la formulation de politiques et de législations visant à garantir le respect des besoins en matière de sûreté et de sécurité des usagères par rapport aux usagers. Cette section donne également des exemples de bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans la fourniture de services de transport rural.

Encadré 6.1 Les questions : pourquoi l'intégration de la dimension de genre dans la fourniture de services de transport est-elle importante ?

- Les espaces de transport et de déplacement ne sont pas neutres au regard du genre et sont susceptibles de promouvoir la violence sexuelle et sexiste.
- Les enquêtes conventionnelles de transport ne dénombrent en général pas les transports non motorisés, comme la marche à pied et la bicyclette.
- Les femmes et les hommes en milieu rural dépendent davantage des modes de transport non motorisé et intermédiaire tels que la marche à pied, la bicyclette et les charrettes à traction animale.
- Les systèmes de transport sont largement contrôlés par les hommes et les besoins des femmes ne sont traditionnellement pas pris en compte.
- Les travailleuses dans le domaine des transports travaillent de longues heures avec des salaires dérisoires et sous la menace de harcèlements et d'intimidations.
- Des degrés élevés de violence contre les femmes et les filles dans les transports publics et les espaces publics voisins.
- Le harcèlement sexuel et la surpopulation dans les transports publics ruraux restreignent la mobilité des femmes et des filles.
- La compréhension et la lutte contre les risques liés au genre sont des éléments fondamentaux pour éviter que les transports n'engendrent des conséquences néfastes pour les femmes et les filles.
- Les jeunes hommes sont plus sujets aux accidents et au décès dans les transports motorisés que les femmes.
- Les femmes ont tendance à se déplacer dans les transports publics avec des enfants, des personnes malades ou des personnes âgées.
- Les mototaxis ont transformé le paysage du transport rural dans de nombreux pays en développement et sont souvent le moyen de transport motorisé le plus répandu. Néanmoins, les mototaxis sont plus onéreux que d'autres services de transport et les questions de sécurité qu'ils soulèvent sont de plus en plus pressantes.
- Aucune donnée ventilée par sexe relative :
    - à la manière dont les hommes et les femmes utilisent les transports
    - au flux de circulation et au nombre de passagers
    - aux blessures liées à la circulation
    - à l'appropriation des moyens de transport
    - aux détenteurs de permis de conduire
- Des pratiques culturelles discriminatoires, des rapports de force inégaux entre les sexes et un accès inégal à l'argent restreignent l'accès des femmes aux technologies et services de transport.
- Les femmes n'ont pas accès aux ressources nécessaires soit à la possession soit à l'utilisation de différents moyens de transport.
- Les femmes rurales sont souvent contraintes de parcourir de longues distances à pied et sont sujettes au portage sur la tête.
- Les femmes sont sous-représentées dans les services de transport public, tant au niveau des investisseurs que des opérateurs/travailleurs.
- Un accès inadapté aux services de transport a une incidence sur l'éducation et la santé.
- Les capacités des prestataires de services de transport sont inadaptées au regard du genre.
- Les services de transport sont habituellement exploités par le secteur privé dont l'intérêt est de maximiser les profits et non de défendre l'égalité des sexes.
- La dimension de genre ne reçoit pas l'attention requise dans le cadre de surveillance, de gestion et juridique des services de transport.
- Conséquences minimales, voire inexistantes pour les auteurs de violences contre les femmes et des filles dans les transports publics.

6.1 Intégration de la dimension de genre dans la réglementation de transport

6.1.1 Liste de contrôle

S'assurer que la réglementation de transport intègre la dimension de genre comme suit :

- Les usagères et usagers sont consultés dans le cadre des procédures menant à l'adoption d'une réglementation de transport.
- Garantir la sécurité des femmes par rapport à celle des hommes dans les systèmes de transport :
  - Inclure la dimension de genre dans la sensibilisation à la sécurité des transports.
  - Caractérise clairement la violence sexuelle et sexiste dans les transports publics et les espaces de transport.
  - Inclure un code de conduite sensible à la dimension de genre destiné aux opérateurs de transport.
  - Interdire la violence sexuelle et sexiste dans les transports et espaces publics.
  - Ordonner des sanctions en cas de violence sexuelle et sexiste.
  - Inclure des procédures de réclamation sensibles au genre pour les usagers des transports.
  - Le code de conduite statutaire destiné aux opérateurs fait explicitement mention de la violence sexuelle et sexiste ainsi que des mécanismes de dénonciation.
- Obliger les exécutants à collecter des données ventilées par sexe relatives au nombre de personnes blessées ou tuées, à l'appropriation des catégories de véhicules et aux détenteurs de permis de conduire.
- Prévoir des places assises réservées aux femmes enceintes et aux femmes se déplaçant avec de jeunes enfants, des personnes malades ou des personnes âgées dans les véhicules de transport public.
- Veiller à la représentation des femmes dans les organes statutaires de surveillance et de gestion des transports.
- Légiférer et appliquer les législations en matière d'accès à un salaire et des emplois décents pour les travailleuses dans le secteur des transports, et de droit à travailler sans violence.
- Procéder au renforcement des capacités des autorités de régulation des transports en matière de genre.
- Veiller à la sensibilisation à la dimension de genre pour lutter contre les préjugés lorsque :
  - Les femmes utilisent certains moyens de transport.
  - Les femmes travaillent comme opératrices de transports publics.

6.1.2 Bonnes pratiques en matière d'intégration de la dimension de genre dans les réglementations du transport

L'encadré 6.2 donne des exemples de bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les règles de circulation.

Encadré 6.2 Exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans les règles de circulation

- Le règlement de 2015 de l'Autorité nationale des transports et de la sécurité kényane (Conduite des motocyclettes) exige des passagers (à l'exception des personnes en situation de handicap) de s'asseoir à cheval sur les motocyclettes afin de promouvoir la sécurité des femmes qui, dans certaines cultures, sont censées conduire les « jambes jointes » (position latérale sur la selle).
- Le Code de conduite des transports publics népalais de 2010 :
  - Prévoit des places prioritaires pour les femmes, enfants, personnes en situation de handicap et personnes âgées.
  - Prévoit des places réservées aux femmes dans les bus longue distance.
  - Interdit l'utilisation d'un langage injurieux par les conducteurs et chauffeurs.
  - Interdit les graffitis et les posters susceptibles d'offenser les femmes.
  - Interdit toute conduite destinée à blesser des femmes.
  - Interdit tout mauvais comportement envers les femmes se déplaçant dans les bus nocturnes longue distance.

6.2 Intégration de la dimension de genre dans les politiques de services de transport

6.2.1 Liste de contrôle

S'assurer qu'une politique relative au transport rural non motorisé existe, prévoyant les priorités suivantes :

- Développer et entretenir les infrastructures de transport rural (p. ex. sentiers piétonniers, sentiers, chemins, routes de desserte et agricoles, rails, voies d'eau, ponts et systèmes de drainage).
- Étendre le réseau de services de transport rural en vue de promouvoir l'éducation et la santé dans les régions isolées.
- Transformer les sentiers piétonniers ruraux en voies accessibles aux motocyclettes.
- Abattre les obstacles socioculturels et autres entravant l'utilisation de transports non motorisés par les femmes.

6.2.2 Bonne pratique : existence d'une politique de services de transport sensible à la dimension de genre

L'encadré 6.3 donne des exemples illustrant une politique de services de transport non motorisé sensible à la dimension de genre.

Encadré 6.3 Politique de transport non motorisé en Ouganda, 2012

Les dimensions de genre dans les transports élaborées dans l'analyse de la situation

- La plupart des moyens de transport sont détenus et exploités par des hommes.
- Des traditions culturelles négatives empêchent les femmes dans certaines régions du pays à profiter des avantages productifs de l'utilisation de bicyclettes (notamment pour un transport de l'eau plus efficace).
- Le vélo hollandais commun en Ouganda est conçu pour un usage masculin. Les femmes, les enfants et les hommes vêtus de vêtements longs peuvent avoir du mal à enjamber la barre transversale du vélo et à pédaler.

Les directives de promotion de l'égalité des sexes et de la défense des droits des femmes

- Les femmes et les hommes jouissent des mêmes droits à la possession et à l'utilisation des bicyclettes, et la discrimination basée sur le genre doit être activement découragée.
- Apporter une assistance grâce à des supports et conseils techniques pour les sentiers considérés comme prioritaires par les communautés.
- Prendre en compte la marche à pied et les bicyclettes dans la planification, la conception et la fourniture d'infrastructures de transports.
- Intégrer des ressources dédiées à la marche à pied et aux bicyclettes dans la planification financière du secteur des transports.
- Adopter des normes de conception universelles dans toutes les infrastructures de transport non motorisé nouvelles et renouvelées qui garantissent un accès piétonnier adapté à tous, y compris aux personnes âgées, aux hommes et aux femmes en fauteuils roulants, aux personnes accompagnées d'enfants et celles en situation de handicap, y compris avec des problèmes de mobilité et une déficience visuelle.
- Prévoir des infrastructures sécurisées pour les piétons et les cyclistes.
- Améliorer la réglementation et l'application de la législation en vue de renforcer la sécurité des piétons et des cyclistes.
- Analyser l'impact des (ou l'absence de) ponts piétonniers de qualité sur l'accès rural pour étayer la création potentielle d'une unité spécialisée dans les ponts piétonniers au sein du ministère des Transports.

6.3 Intégration de la dimension de genre dans les programmes/projets de services de transport rural

6.3.1 Liste de contrôle

1. S'assurer que les usagères et les usagers sont consultés lors de l'identification et la conception du projet.
2. Étudier et comprendre la mobilité des femmes par rapport à celle des hommes.
3. S'assurer que le projet répond à la demande des femmes en matière de services de transport par rapport aux hommes, en évaluant leurs besoins en matière de mobilité, leurs préférences et contraintes propres.
4. S'assurer que le projet protège la sécurité et sûreté personnelle des femmes.
5. S'assurer que les projets n'alourdissent pas la charge de travail des femmes ni ne creusent leur pauvreté en temps y afférente.
6. Déployer des services de transport inclusifs qui répondent aux besoins et aux préférences propres aux femmes, par rapport à ceux des hommes.
7. Instaurer un système de crédit permettant aux femmes/coopératives de femmes de se procurer des moyens de transport intermédiaire, notamment des motocyclettes, pour un usage personnel ou commercial.
8. Renforcer les capacités des exécutants afin de s'assurer une intégration de la dimension de genre efficace.
9. Définir des indicateurs de performance sensibles à la dimension de genre.

10. Allouer un budget dédié à la mise en œuvre de l'intégration de la dimension de genre, le cas échéant.

6.3.2 Bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les projets de services de transport rural

Les encadrés 6.4 à 6.6 donnent des exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans les projets de services de transport rural.

Encadré 6.4 Exemples illustrant de bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les projets de services de transport

Programme de routes de desserte au Ghana financées par DFID Ghana

- Des centres de location ont été mis à l'essai dans plusieurs communautés du district de Nanumba, au nord du pays. L'un des objectifs du projet était de rendre les moyens de transport plus accessibles à la communauté dans le but de réduire le temps et les efforts consacrés au transport, d'accroître les opportunités de commercialisation des produits agricoles et de provoquer une plus grande mobilité et un meilleur accès aux personnes rurales.
- Le choix des moyens de transport intermédiaire à introduire dans les centres de location s'est fait à la suite d'un processus consultatif communautaire prenant en compte les besoins des femmes et des hommes.
- Les femmes, responsables de la majorité des transports au sein et autour du village et du transport des produits agricoles vers les marchés, ont donné la priorité aux brouettes et bicyclettes pour femmes. La brouette proposée était un dispositif modifié capable de transporter des charges plus lourdes, en particulier des bidons d'eau, et plus facile à pousser sur les routes et les sentiers piétonniers accidentés.
- La charrette a eu la faveur des femmes du fait de sa capacité à transporter au moins six fois la charge qu'elles peuvent porter sur leur tête.
- Les femmes ont également estimé que leur mobilité serait considérablement améliorée si elles avaient accès à des bicyclettes. Néanmoins, le modèle « Phoenix » standard s'est avéré inadéquat du fait de la forme de sa barre transversale. Le modèle féminin ou « à usage domestique » n'était, quant à lui, pas assez robuste pour le transport de charges. Un prototype a été conçu, doté de porte-charges à l'avant et à l'arrière et d'un cadre bien plus robuste.
- Le principal besoin identifié en matière de transport des hommes était de pouvoir transporter davantage de denrées au marché local leur permettant d'obtenir les meilleurs prix. Pour répondre à ce besoin, plusieurs moyens de transport intermédiaire ont été envisagés : fontes pour bicyclettes, vélos allongés, remorques pour vélos et charrettes.
- Le programme a révélé que les centres de location dans les villages peuvent donner accès à une grande variété de moyens de transport intermédiaire aux membres de la communauté, en particulier aux femmes et aux foyers les plus pauvres qui n'ont pas nécessairement les moyens d'accéder aux systèmes de crédits. Un nombre important de femmes ont déclaré avoir appris à monter à bicyclette et utiliser ce moyen de transport pour améliorer leur mobilité.

Source : *Flanary and Dennis, 2005*

Deuxième projet de réhabilitation des transports ghanéens financé par la Banque mondiale : 1991-1993

- Le projet prévoyait l'introduction de moyens de transport intermédiaire et peu onéreux, notamment des bicyclettes et des remorques, dont l'objectif était de réduire le portage sur la tête, devenu un fardeau de taille pour les femmes dans les communautés concernées par le projet.
- Un fonds destiné aux projets communautaires a été créé, auquel chaque travailleur participant a contribué en versant une somme quotidienne. Les fonds perçus par les deux organisations féminines non gouvernementales, chargées de la mobilisation de la main-d'œuvre, ont également été versés dans le fonds du projet.

- Le fonds était géré par les deux organisations féminines non gouvernementales et servait, entre autres, à l'achat de moyens de transport intermédiaire destinés aux femmes sous la forme d'un crédit.
- Le projet aurait permis à certaines femmes d'acheter des remorques pour bicyclettes, réduisant ainsi la fréquence du portage sur la tête.

Encadré 6.5 Exemples illustrant de bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les projets de services de transport

Projet de bicyclettes au Tamil Nadu indien

- Dans une tentative de promotion de l'éducation de base, la mission nationale d'alphabétisation a adopté l'idée de l'usage de la bicyclette par les femmes à Pudukkottai – un district du Tamil Nadu.
- La campagne a donné un accès simplifié au crédit aux femmes désireuses d'acheter une bicyclette.
- Grâce à une meilleure mobilité, près de 40 pour cent des femmes ont reconnu être en mesure de faire bien plus qu'auparavant, notamment en ayant accès à des emplois plus éloignés et des fonctions qu'elles n'auraient pas pu envisager autrement.

Source : http://www.uta.edu/faculty/stvan/Tamil%20Nadu%20bicycle%20project%20(IFRTD).pdf

Projet *Pink Panthers All Girls Motorcyclist* au Libéria

- Les *Pink Panthers* sont une organisation de femmes chauffeuses de mototaxis à usage commercial. Le projet est une initiative du centre *Angie Brooks International Centre* (ABIC) pour l'autonomisation des femmes, le développement du leadership, la paix et la sécurité internationales.
- Le projet a pour objectif d'encourager les jeunes femmes à conduire en surmontant les obstacles (harcèlement, vol, agression sexuelle, revenus incertains) à leur participation dans un secteur à prédominance masculine.
- Toutes les femmes impliquées dans le projet font état d'une sécurité totale (100 %) sur les routes – aucun de leurs passagers n'a été blessé.

Source : https://www.undp.org/content/undp/en/home/presscenter/articles/2015/02/17/helen-clark-joins-liberian-all-women-motorcycle-club-the-pink-panthers-.html

Programme pilote *Village Travel and Transport* en Tanzanie : 1994-2004

- Les études de base en amont du projet ont été les premières jamais effectuées en Afrique à reconnaître la charge de transport disproportionnée assumée par les femmes.
- Le programme reconnaît que les femmes assument près de 75 pour cent du transport total de biens dans les zones rurales.
- L'un des principes directeurs du programme prévoyait l'accès des ménages aux moyens de transport intermédiaire ayant le potentiel de transférer ou de réaffecter certaines des responsabilités en matière de transport des femmes aux hommes.
- Le projet prévoyait des interventions hors transport destinées à améliorer l'accès de la communauté à l'eau, au bois de chauffage et aux moulins à meules, désignés comme prioritaires par les femmes.
- Le cadre de surveillance et d'évaluation du projet a compté sur des indicateurs d'impact des interventions de transport sur la charge de transport assumée par les femmes en termes de temps et d'efforts.
- Le projet a intégré des indicateurs relatifs au nombre (ventilé par sexe) de personnes bénéficiant des moyens de transport intermédiaire et des interventions hors transport.
- Le programme a prévu une formation sur les questions de genre dans le transport rural.

- Le projet a adopté une perspective pionnière de la dimension de genre et du transport rural à une époque qui n'avait que des connaissances limitées en la matière.
- Le projet a influencé le paysage du transport rural et l'adoption de l'intégration de la dimension de genre dans la politique nationale de transport de 2003 et le programme de transport actuel du gouvernement local.

Premier programme de support au secteur routier ougandais financé par Danida : 1999-2002

- La sous-composante du projet relative au programme de transport et de déplacement communautaires a été conçue pour améliorer les infrastructures de transport local et promouvoir les moyens de transport intermédiaire.
- L'étude de base a identifié certains indicateurs sensibles à la dimension de genre.
- Les moyens de transport intermédiaire mis en avant par le projet comprenaient des vélos ambulances destinés, entre autres, à donner aux femmes un accès d'urgence aux services de maternité.
- Le projet a compté sur la sensibilisation des responsables du district et du sous-comté aux dimensions de genre dans les transports.

Encadrés 6.6 Exemples illustrant de bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les projets de services de transport

Prévention par la Banque mondiale contre la violence à l'égard des femmes dans les systèmes de transport

Un nombre croissant de projets de la Banque mondiale sont dotés de pratiques de prévention contre la violence à l'égard des femmes dans les systèmes de transport public, notamment :

- L'implication des communautés dans la conception, l'exécution et le suivi du projet.
- Utilisation innovante des TIC pour dénoncer les cas de harcèlement, générer des données pertinentes et améliorer l'accès à l'information et aux services pour lutter contre le harcèlement.
- Formation du personnel des transports à la sécurité physique et aux thématiques liées au genre.
- Utilisation des campagnes de communication pour sensibiliser et essayer de faire évoluer les normes sociales, les attitudes et le comportement général sur la question de violence faite aux femmes et aux filles.

Source : http://www.worldbank.org/en/news/feature/2016/03/08/preventing-violence-against-women-in-transport-systems

6.4 Intégration de la dimension de genre dans les données relatives aux services de transport

6.4.1 Liste de contrôle

L'utilisation d'une combinaison de méthodes quantitatives et qualitatives permet à la recherche d'accroître les connaissances relatives aux services de transport rural et de ventiler la demande comme suit :

a. S'assurer que les données sont collectées pour les usagères et les usagers.
b. Utiliser une combinaison de méthodes quantitatives (enquêtes) et quantitatives, telles que les groupes de discussion et les entretiens avec les informateurs clés.
c. Saisir les données qui reflètent les différents modes d'utilisation des transports publics par les femmes et les hommes.
d. Saisir les données relatives aux normes culturelles régissant l'utilisation des services de transport par les femmes.
e. Capter les obstacles et les défis auxquels sont confrontées les femmes désireuses de devenir chauffeuses de mototaxis dans les zones rurales.

f. Fournir des données factuelles relatives à la violence faite aux femmes et aux filles dans les transports publics en zone rurale.
g. Fournir des données relatives à la perception de la sécurité par les femmes dans les transports publics en zone rurale et dans les espaces publics associés, par rapport à celle des hommes.

6.4.2 Bonnes pratiques d'intégration de la dimension de genre dans les données relatives aux services de transport

L'encadré 6.7 donne des exemples illustrant l'intégration de la dimension de genre dans la collecte de données relatives aux services de transport rural.

Encadré 6.7 Enquêtes de la Banque mondiale sur le déplacement en fonction du genre

- Sept enquêtes dans le domaine des transports ont été menées à bien entre 2008 et 2010 en vue de collecter des données sur la manière dont les infrastructures et services de transport facilitent ou restreignent la mobilité des femmes et leur accès aux ressources, aux marchés, à la formation et à l'information. Les études ont été réalisées en Afghanistan, au Bangladesh, en Inde, au Maroc, en Cisjordanie et à Gaza ainsi qu'au Yémen.
- Les études ont utilisé une combinaison d'outils, dont des groupes de discussion et des entretiens avec les informateurs clés. Les groupes de discussion ont ciblé les usagers des transports, les fournisseurs de transports et les fonctionnaires du gouvernement. Les discussions avec les informateurs clés ont eu avec des associations communautaires, des opérateurs de transports, des associations de femmes, des agences gouvernementales et des parties prenantes locales. Des groupes de réflexion auraient permis d'obtenir de précieuses informations qualitatives et dans certains cas, de compléter les données manquantes ou non ventilées des enquêtes.
- Les enquêtes ont confirmé que :
    - Des différences entre les sexes existent quant à l'utilisation et l'accès aux transports, les femmes étant plus susceptibles de marcher et d'utiliser les transports publics.
    - L'association de contraintes sociales et de maigres ressources financières mène au faible accès des femmes aux moyens de transport privé et intermédiaire.
    - La mobilité des femmes rurales est sévèrement restreinte par des normes culturelles et religieuses.

Source : *Babinard, 2011. World Bank gender travel surveys*

7 CONCLUSIONS

L'intégration de la dimension de genre a reçu un appui international en tant que stratégie permettant d'atteindre l'égalité des sexes. L'intégration de la dimension de genre a vu le jour sous mandat intergouvernemental dans la Déclaration et le programme d'action de Beijing de 1995. Bien que des avancées ont été réalisées en matière d'intégration, les objectifs de développement durable (ODD) reconnaissent que l'inégalité des sexes demeure un défi majeur. Les ODD, entrés en vigueur en janvier 2016, sont *entre autres*, un appel universel à l'action pour éradiquer la pauvreté. Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles (objectif 5) est l'un des 17 ODD. Par ailleurs, l'intégration systématique de la perspective de genre dans la mise en œuvre de tous les autres ODD est reconnue comme un facteur crucial de la réalisation des objectifs de développement mondiaux.

L'intégration est dès lors une obligation et une responsabilité pour le secteur des transports, qui doit s'assurer que la perspective de genre est intégrée dans la préparation, la conception, l'exécution, le suivi et l'évaluation des politiques, mesures règlementaires et programmes de dépenses (voir Tableau 5) afin d'avoir une incidence positive sur l'égalité des sexes (voir Annexe 2).

Tableau 5 Obligation du secteur des transports d'atteindre l'ODD 5, par cible

ODD 5 : Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles	Obligation du secteur des transports d'atteindre l'ODD 5
5.1 Mettre fin, dans le monde entier, à toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes et des filles.	• Garantir des politiques de transport, une planification et programmation inclusives qui répondent aux besoins en matière de mobilité, d'accessibilité et de sécurité propres aux femmes et aux filles. • Intégrer la dimension de genre dans les institutions du secteur des transports. • Intégrer la dimension de genre dans les projets d'infrastructures. • Intégrer la dimension de genre dans la fourniture de services de transport.
5.2 Éliminer de la vie publique et de la vie privée toutes les formes de violence faite aux femmes et aux filles, y compris la traite et l'exploitation sexuelle et d'autres types d'exploitation.	• Garantir des espaces de transport sécurisés (transport public, espaces publics liés aux transports et chantiers) pour les femmes et les filles. • S'assurer que le code de conduite des entrepreneurs inclut des mesures destinées à minimiser la violence sexuelle et sexiste. • Protéger les droits des femmes au travail. • Intégrer la dimension de genre dans les plans d'action de réinstallation.
5.3 Éliminer toutes les pratiques préjudiciables, telles que le mariage des enfants, le mariage précoce ou forcé et la mutilation génitale féminine.	• S'assurer que le code de conduite des entrepreneurs inclut des mesures visant à minimiser les relations sexuelles occasionnelles, dont certaines provoquent des grossesses non désirées et aboutissent à des mariages forcés.
5.4 Faire une place aux soins et travaux domestiques non rémunérés et les valoriser, par l'apport de services publics, d'infrastructures et de politiques de protection sociale et la promotion du partage des responsabilités dans le ménage et la famille, en fonction du contexte national.	• Donner la priorité aux infrastructures telles que les voies d'accès, les sentiers et ponts piétonniers que les femmes utilisent la plupart du temps dans le cadre de leurs travaux domestiques. • Promouvoir les technologies de transport, telles que les moyens de transport intermédiaire et non motorisé, ayant le potentiel de soulager la charge de travail domestique et de soin assumée par les femmes.
5.5 Garantir la participation entière et effective des femmes et leur accès en toute égalité aux fonctions de direction à tous les niveaux de décision, dans la vie politique, économique et publique.	• Garantir la participation pleine et efficace des femmes à la gouvernance des institutions statutaires du secteur des transports grâce, notamment, à la définition de quotas minimums de participation féminine. • Promouvoir le leadership féminin dans les projets d'infrastructures.
5.6 Assurer l'accès de tous aux soins de santé sexuelle et procréative et faire en sorte que chacun puisse exercer ses droits en matière de procréation.	• Renforcer le rôle des transports dans l'accès d'urgence aux soins obstétriques.
5.a Entreprendre des réformes visant à donner aux femmes les mêmes droits aux ressources économiques, ainsi qu'à l'accès à la propriété et au contrôle des terres et d'autres formes de propriété, aux services financiers, à l'héritage et aux ressources naturelles, dans le respect du droit interne.	• Adopter un budget sensible au genre dans le secteur du transport, notamment par l'intégration de la dimension de genre dans les passations de marché. • Élargir les possibilités d'emploi des femmes grâce à la promotion d'approches à haute teneur en main-d'œuvre dans les travaux routiers.

5.b Renforcer l'utilisation des technologies clefs, en particulier l'informatique et les communications, pour promouvoir l'autonomisation des femmes.	• Promouvoir les technologies de transport sensibles aux besoins en matière de mobilité, d'accessibilité et de sécurité des femmes et qui s'adaptent à leur physiologie.
5.c Adopter des politiques bien conçues et des dispositions législatives applicables en faveur de la promotion de l'égalité des sexes et de l'autonomisation de toutes les femmes et de toutes les filles à tous les niveaux et renforcer celles qui existent.	• Intégrer la dimension de genre dans les politiques et la planification des transports. • Intégrer la dimension de genre dans la législation sur les transports. • Appliquer les aspects relatifs au genre dans la législation sur les transports. • Collecter, analyser, publier et utiliser les données (du secteur des transports) ventilées par sexe et par genre permettant d'étayer les politiques, la planification, la programmation et la budgétisation.

RÉFÉRENCES

Allen H, and Vandderschuren M., 2016. Safe and Sound. International research on women's personal safety on public transport. Londres : FIA Foundation. Disponible sur : https://www.fiafoundation.org/media/224028/safe-and-sound-report-print.pdf

Amoako-Sakyi R O, 2017. Scaling up gender mainstreaming in rural transport: analysis of policies, practices, impacts and monitoring – case study report: Ghana. Londres : ReCAP pour le DFID. 56p. Disponible sur : https://www.gov.uk/dfid-research-outputs/scaling-up-gender-mainstreaming-in-rural-transport-analysis-of-policies-practices-impacts-and-monitoring-case-study-report-ghana

Amoako-Sakyi R.O and Owusu S.A., 2011. Bicycles: an answer to mobility needs of rural children? Paper presented at the 2nd AfCAP practitioner's conference held in Maputo, Mozambique from 3rd to 5th July 2012

Babinard, 2011. World Bank gender travel surveys: an overview. Transport Notes TRN-43, September 2011. World Bank, Washington, United States of America. 12p. Disponible sur : http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1227561426235/5611053-1231943010251/TRN-43-GenderSurveys.pdf

Flanary R and Dennis R, 2005. The potential for IMT hire centres to improve rural access and mobility: the case of community hire centres in northern region, Ghana. Presented at the Sustainable Access and Local Resource Solutions Seminar, 28 – 30 November 2005. 9p. Disponible sur : http://www.research4cap.org/Library/FlanaryDennis-ITT-Ghana-2005-MRD+PIARC+Paper3+IMT+Hire+Centres-SEACAP-v051218.pdf

Grieco M, 2002. Gender, social inclusion and rural infrastructure services. Prepared for the World Bank Institute. 129p. Disponible sur : https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/HTML/Gender-RG/Source%20%20documents/Issue%20and%20Strategy%20Papers/G&T%20Rationale/ISGT12%20Gender%20Social%20Inclusion%20Infrastructure%20Grieco.pdf

HelpAge International, 2017. Impacts and implications of gender mainstreaming in rural transport in Tanzania - Final Report. Londres : ReCAP pour le DFID. 78p. Disponible sur : https://www.gov.uk/dfid-research-outputs/impacts-and-implications-of-gender-mainstreaming-in-rural-transport-in-tanzania-final-report

Helvetas Swiss Intercooperation Nepal (2017). Transforming gender relations in the trail bridge programme in Nepal: an analysis of policies and practices - Final report. Londres : ReCAP pour le DFID. 56p. Disponible sur : https://www.gov.uk/dfid-research-outputs/transforming-gender-relations-in-the-trail-bridge-programme-in-nepal-an-analysis-of-policies-and-practices-final-report

MetaMeta, 2017. Gender mainstreaming in rural road construction and usage in Ethiopia: impact and implications - Final Report. Londres : ReCAP pour le DFID. 56p. Disponible sur : https://www.gov.uk/dfid-research-outputs/gender-mainstreaming-in-rural-road-construction-and-usage-in-ethiopia-impact-and-implications-final-report

Mhalila H and Kinyashi G, 2017. Scaling up gender mainstreaming in rural transport: analysis of policies, practices, impacts and monitoring – Tanzania Case Study. Londres : ReCAP pour le DFID. 23p. Disponible sur : https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5ac4a6f840f0b60a4be86d81/MhalilaKinyashi-IFRTD-2017-ScalingUpGMPoliciesPracticesImpactsMonitoringProcesses-TanzaniaCS-AfCAP-RAF2044J-171208.pdf

ODIHR, 2017. Making laws work for women and men: a practical Guidelines to gender-sensitive legislation. OSCE Office for Democratic Institutions and Human Rights (ODIHR), Warsaw, Poland, 82p. Disponible sur : https://www.osce.org/odihr/327836?download=true

Orwa S, Ombai M, Nyangueso S and Sheba S, 2017 Gender Mainstreaming in rural transport sector institutions in Kenya - Final Report. Londres : ReCAP pour le DFID. 138p. Disponible sur : https://www.gov.uk/dfid-research-outputs/gender-mainstreaming-in-rural-transport-sector-institutions-in-kenya-final-report

Peters K, Mokuwa E, Richards P and Jenkins J, 2018. Gender mainstreaming in the motorcycle taxi sector in rural Sierra Leone and Liberia - Final Report. Londres : ReCAP pour le DFID. 138p 68p. Disponible sur : http://www.research4cap.org/Library/Petersetal-SwanseaUni-GM-2018-GMMotorcycleTaxiSectorRuralSierraLeoneLiberia-AfCAP-GEN2044K-180524.pdf

Tanzarn N, 2017a. Scaling up gender mainstreaming in rural transport: policies, practices, impacts and monitoring processes – Final Synthesis Report. Londres : ReCAP pour le DFID. 61p. Disponible sur : https://www.gov.uk/dfid-research-outputs/scaling-up-gender-mainstreaming-in-rural-transport-policies-practices-impacts-and-monitoring-processes-final-synthesis-report

Tanzarn N, 2017b. Scaling up gender mainstreaming in rural transport: policies, practices, impacts and monitoring processes – Case Study Report: Kenya. Londres : ReCAP pour le DFID. 50p. Disponible sur : https://www.gov.uk/dfid-research-outputs/scaling-up-gender-mainstreaming-in-rural-transport-policies-practices-impacts-and-monitoring-processes-final-synthesis-report

Tanzarn N, 2017b. Scaling up gender mainstreaming in rural transport: policies, practices, impacts and monitoring processes – Case Study Report: Uganda. Londres : ReCAP pour le DFID. 87p Disponible sur : https://www.gov.uk/dfid-research-outputs/scaling-up-gender-mainstreaming-in-rural-transport-policies-practices-impacts-and-monitoring-processes-case-study-report-uganda

Turnbull P, 2013. Promoting the employment of women in the transport sector –obstacles and policy options. International Labour Organisation (ILO), Geneva, Switzerland. 57 pages. Disponible sur : https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_234880.pdf

UN, 2002. Gender mainstreaming – an overview. United Nations (UN), New York, US. 38p. Disponible sur : http://www.un.org/womenwatch/osagi/pdf/e65237.pdf

WISE Nepal, 2017. Gender mainstreaming in rural transport projects in Nepal: transformative changes at household and community levels – Final Report. Londres : ReCAP pour le DFID. 49p. Disponible sur : https://www.gov.uk/dfid-research-outputs/gender-mainstreaming-in-rural-transport-projects-in-nepal-transformative-changes-at-household-and-community-levels-final-report

WEL, 2015. Assessment of the magnitude of violence against women and girls in public transport in Kenya.: Women's Empowerment Link (WEL), Nairobi, Kenya. Disponible sur : http://www.daogewe.org/index.php/publications/reports/43-violence-against-women-and-girls-in-public-transport-by-wel/file

Annexe 1 Liste de contrôle et questions d'orientation Pour l'intégration de la dimension de genre dans le cycle d'amélioration des infrastructures de transport

	OUI	NON
1. Le projet prévoit-il une expertise sur la question du genre lors de la formulation, l'exécution et l'évaluation ?		
2. Les femmes et les hommes sont-ils consultés sur leurs besoins en matière de mobilité, d'accessibilité et de sécurité ?		
3. La conception du projet est-elle étayée par une analyse axée sur le genre en vue d'évaluer les opportunités et les contraintes de l'intégration de la dimension de genre ?		
4. La conception du projet est-elle étayée par une analyse axée sur le genre en vue d'identifier les questions de genre pertinentes et définir des indicateurs de référence ?		
5. Le projet s'inspire-t-il des leçons tirées de l'intégration de la dimension de genre dans des projets similaires ?		
6. La dimension de genre est-elle incorporée dans la conception du projet ? • Objectifs • Stratégies/actions • Produits • Résultats • Indicateurs de suivi, y compris définition de quotas fondés sur des données factuelles et réalistes de participation des femmes comme travailleuses, stagiaires et entrepreneures.		
7. L'étude de faisabilité du projet prévoit-elle une évaluation préalable de la dimension de genre ? Une évaluation préalable de la dimension de genre a-t-elle été effectuée et des mesures d'atténuation définies, le cas échéant ?		
8. Le projet comprend-il des approches et des outils d'intégration de la dimension de genre ?		
9. Le projet comprend-il des mesures visant à accroître la participation des femmes ?		
10. Le projet est-il doté d'une déclaration de tolérance zéro vis-à-vis du harcèlement sexuel et de toute autre violence sexiste ?		
11. Le projet permet-il la collecte de données de base, de suivi et d'évaluation ventilées par sexe et par genre ?		
12. Le projet prévoit-il l'émission de rapport et le partage de connaissances relatifs à la dimension de genre ?		
13. Le projet est-il doté d'une composante relative au soutien institutionnel, notamment le renforcement des capacités et la mise en avant de défenseurs de la dimension de genre, pour garantir des résultats pérennes ?		
14. Le projet comprend-il des composantes hors transport de renforcement de l'égalité des sexes qui défendent une viabilité socioéconomique entièrement inclusive ?		
15. Le projet prévoit-il des documents d'appels d'offres sensibles à la dimension de genre ?		
16. Le projet alloue-t-il un budget dédié à l'intégration de la dimension de genre ?		
17. Le projet est-il doté d'un cahier des charges explicite sur, et d'un montant provisoire pour l'intégration de la dimension de genre dans les devis ?		

18. Le projet inclut-il la dimension de genre dans les Termes de référence de tous les consultants du projet ?		
19. Le projet inclut-il des procédures obligatoires de sensibilisation des communautés aux questions de genre, une mobilisation et un recrutement de la main-d'œuvre non discriminatoires ainsi que l'implication des acteurs en faveur de la justice de genre ?		
20. Le projet prévoit-il la préparation d'un plan d'égalité des sexes assorti de ressources et de délais avec des cibles vérifiables facilitant l'intégration ?		

Annexe 2 Théorie du changement : mobiliser la chaîne de valeur du transport rural au service de l'égalité des sexes

SI (ACTIONS)

- Sensibiliser les décideurs politiques du secteur des transports à la question du genre.
- Améliorer les capacités des institutions du secteur des transports en matière de genre et de planification de l'accessibilité au transport.
- Améliorer les capacités des institutions du secteur des transports à la collecte, l'analyse, l'interprétation , le suivi et l'évaluation des données sensibles au genre.
- Renforcer les capacités en matière de genre de toutes les catégories de prestataires de services.

ALORS (PRODUITS)

- Des politiques, plans, stratégies et programmes de transport rénovés pour une plus grande sensibilité à la dimension de genre.
- Les systèmes de gestion des données du secteur des transports intègrent des données de transport ventilées par genre.
- Les dimensions de genre explicitement mentionnées dans les règles de circulation et de sécurité.
- Le code de conduite des opérateurs inclut explicitement la violence sexuelle et sexiste ainsi que les mécanismes de dénonciation.
- La réglementation des véhicules de transport public prévoit des places assises réservées aux femmes enceintes ou aux femmes se déplaçant avec des enfants, des personnes malades ou des personnes âgées.
- Une budgétisation sensible à la dimension de genre institutionnalisée dans le secteur des transports.
- Les projets d'infrastructures intègrent des composantes renforçant l'égalité des sexes dans les activités connexes.
- Un pourcentage minimum du budget d'amélioration des routes est alloué aux entreprises contractantes détenues par des femmes.
- Des termes flexibles et favorables sont utilisés dans les appels d'offres et les garanties d'exécution pour les entreprises contractantes détenues par des femmes.
- Une somme estimée du coût total du projet dédiée à l'intégration de la dimension de genre est inscrite aux devis.
- Une conception routière sensible à la dimension de genre :
  - Les documents des appels d'offres prévoient des mesures incitatives pour encourager les entrepreneurs à être sensibles à la dimension de genre.
  - Le devis prévoit des spécifications explicites relatives à l'intégration de la dimension de genre.
  - Les contrats stipulent que le respect de l'intégration de la dimension de genre est un élément certifiable.

DONC (RÉSULTATS)

- Réduction de la pauvreté en temps des femmes
- Allègement de la charge de transport des femmes
- Amélioration de la sûreté et de la sécurité personnelle des femmes et des filles dans les transports publics et les espaces de transport.
- Amélioration de la participation des femmes dans le secteur privé : en tant qu'entrepreneures et travailleuses.
- Hausse des revenus des femmes.
- Amélioration de l'accès à la santé.
- Hausse de l'inscription des filles dans l'enseignement secondaire.
- Meilleur accès aux marchés de produits de base et de denrées.
- Meilleur accès à la justice.

PAR CONSÉQUENT (IMPACT)

Le secteur des transports réalise des avancées pour parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser les femmes.