

## Intégration de la dimension de genre dans les plans de mobilité urbaine durable – Guide thématique

Ce guide thématique fournit des recommandations pratiques et concrètes pour intégrer la dimension de genre tout au long du processus de planification de la mobilité urbaine durable (PMUD). S'inspirant des bonnes pratiques mondiales, il fournit aux autorités locales, aux planificateurs, aux consultants et aux agences de développement les outils nécessaires pour élaborer des plans de mobilité inclusifs, sûrs, accessibles et équitables, en particulier pour les femmes et les autres groupes marginalisés.

Structuré autour des quatre phases de l'élaboration d'un PMUD, ce guide propose des recommandations claires, des études de cas et des listes de contrôle pour la mise en place de politiques et de mesures réactives au genre. Qu'il s'agisse de définir une vision, de réaliser un diagnostic de genre, de sélectionner des interventions ou de suivre les progrès accomplis, ce guide vous aidera à intégrer l'égalité entre les genres à chaque étape du processus du PMUD.



2025

# Intégration de la dimension de genre dans les plans de mobilité urbaine durable

Guide thématique

## Pour plus d'informations

Secrétariat du Partenariat MobiliseYourCity, Bruxelles

<https://mobiliseyourcity.net/>

### Adresse e-mail

[contact@mobiliseyourcity.net](mailto:contact@mobiliseyourcity.net)

### Titre

Guide thématique : Intégration de la dimension de genre dans les plans de mobilité urbaine durable (PMUD)

### Auteurs

Gail Jennings, Paola Ramirez – HEAT GmbH

### Contributeurs

Heather Allen, Sonal Shah, Hendrik Jaschob – HEAT GmbH

### Réviseurs

Nicolas Cruz, Jacopo Giavoli

– CODATU / Secrétariat de MobiliseYourCity ;

Keisha Mayuga, Hannah Behr

– GIZ / Women Mobilize Women

### Photo de couverture

Bartlomiej Balicki / Unsplash

## Droits d'auteur

Cette publication est soumise aux droits d'auteur du Partenariat MobiliseYourCity et de ses partenaires, auteurs et contributeurs. La reproduction partielle ou totale de ce document est autorisée à des fins non lucratives, sous couvert d'une mention de la source.

## Avertissement

Le contenu de ce document reflète l'opinion des auteurs et n'est pas nécessairement représentatif de la position de chacun des membres du Partenariat MobiliseYourCity.

## Bailleurs de fonds :



## Partenaires de mise en œuvre :



## Partenaires de réseau et expertise :



## En collaboration avec :





# Table des matières

|                                                                                                       |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Acronymes</b>                                                                                      | <b>6</b>  |
| <b>Définitions et concepts</b>                                                                        | <b>7</b>  |
| <b>Introduction</b>                                                                                   | <b>8</b>  |
| Le Partenariat MobiliseYourCity                                                                       | 8         |
| Initiative pour une mobilité urbaine transformatrice (TUMI) et Women Mobilize Women (WMW)             | 8         |
| Contexte de ce guide thématique                                                                       | 8         |
| Quand et où intégrer la dimension de genre dans les plans de mobilité urbaine durable (PMUD)          | 9         |
| Utilisation du guide thématique                                                                       | 11        |
| <b>Pourquoi intégrer la dimension de genre dans la planification de la mobilité urbaine durable ?</b> | <b>12</b> |
| PMUD réactifs au genre                                                                                | 14        |
| Objectifs des PMUD réactifs au genre                                                                  | 15        |
| Composantes clés des PMUD réactifs au genre                                                           | 15        |
| <b>Intégration de la dimension de genre à chaque étape de l'élaboration d'un PMUD</b>                 | <b>16</b> |
| <b>Phase I du PMUD : Préparation et analyse</b>                                                       | <b>16</b> |
| Étape 0 : Évaluation de l'état de préparation                                                         | 16        |
| Étape 1 : Mise en place des structures de travail en intégrant la dimension de genre                  | 20        |
| Étape 2 : Délimitation du cadre de planification                                                      | 20        |
| Étape 3 : Analyse de la situation de mobilité – diagnostic de genre                                   | 21        |
| Collecter des données ventilées par genre                                                             | 22        |
| Collecter des données quantitatives et qualitatives                                                   | 22        |
| Analyser les données par genre                                                                        | 25        |
| <b>Phase II du PMUD : Vision, établissement des objectifs et élaboration de scénarios/stratégies</b>  | <b>26</b> |
| Garantir la participation effective des femmes et des autres groupes marginalisés                     | 26        |
| Étape 4 : Intégration de la dimension de genre dans l'élaboration des scénarios du PMUD               | 28        |
| Étape 5 : Intégration de la dimension de genre dans la vision d'un PMUD                               | 29        |
| Étape 6 : Intégration de la dimension de genre dans les indicateurs et objectifs du PMUD              | 30        |

|                                                                                                                                                                                |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Phase III du PMUD : Planification des mesures</b>                                                                                                                           | <b>33</b> |
| Étape 7 : Sélection des mesures répondant aux besoins de mobilité des femmes                                                                                                   | 33        |
| Étape 8 : Entente sur les actions et responsabilités : mettre en place des mécanismes de gouvernance pour la mise en œuvre des mesures et responsabilités spécifiques au genre | 35        |
| Étape 9 : Préparation de l'adoption et du financement : créer des lignes budgétaires dédiées aux mesures et initiatives réactives au genre                                     | 36        |
| <b>Phase IV du PMUD : Mise en œuvre et suivi</b>                                                                                                                               | <b>36</b> |
| Étape 10 : Gestion de la mise en œuvre                                                                                                                                         | 36        |
| Étape 11 : Suivi, adaptation et communication                                                                                                                                  | 38        |
| Étape 12 : Examen et enseignements tirés                                                                                                                                       | 40        |
| <b>Références</b>                                                                                                                                                              | <b>41</b> |
| <b>Annexe 1 : Liste de contrôle des bonnes pratiques</b>                                                                                                                       | <b>42</b> |
| <b>Annexe 2 : Boîtes à outils pour accompagner la planification de genre dans un PMUD</b>                                                                                      | <b>45</b> |

# Liste des figures

|                                                                                                                                                                      |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Figure 1</b> Cycle de vie du PMUD en quatre phases                                                                                                                | 10 |
| <b>Figure 2</b> Différence entre les approches sensibles au genre, réactives au genre et transformatrices de genre en matière de PMUD                                | 14 |
| <b>Figure 3</b> Différence entre les approches sensibles au genre, réactives au genre et transformatrices de genre en matière de PMUD                                | 15 |
| <b>Figure 4</b> Utilisation des données qualitatives pour explorer et approfondir les enseignements tirés des résultats quantitatifs sur les déplacements des femmes | 23 |
| <b>Figure 5</b> Catégories de parties prenantes clés dans le domaine du genre et des PMUD                                                                            | 29 |

# Liste des exemples

|                                                                                                                                                                             |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Exemple 1</b> La formation à l'analyse de genre faisait partie du processus PMUD de Dire Dawa                                                                            | 16 |
| <b>Exemple 2</b> Plusieurs sources de données sont combinées à Medan                                                                                                        | 17 |
| <b>Exemple 3</b> Exemple de profil requis pour un spécialiste du genre au sein d'une équipe de projet                                                                       | 18 |
| <b>Exemple 4</b> Le PMUD élaboré pour Kumasi a été orienté par une exigence dans les TdR selon laquelle l'équipe de consultants devait développer une perspective de genre. | 19 |
| <b>Exemple 5</b> À Medan, les TdR exigeaient l'intégration d'une perspective de genre dans le processus du PMUD                                                             | 19 |
| <b>Exemple 6</b> Le PMUD de Kumasi bénéficie de la présence d'une championne du genre                                                                                       | 20 |
| <b>Exemple 7</b> À Delhi, la billetterie numérique facilite la collecte de données ventilées par genre                                                                      | 22 |
| <b>Exemple 8</b> Audits d'infrastructures spécifiques au genre à Cordoue                                                                                                    | 24 |
| <b>Exemple 9</b> Ambato sélectionne des femmes marginalisées pour des entretiens approfondis afin d'éclairer son PMUD                                                       | 24 |
| <b>Exemple 10</b> Medan intègre la dimension de genre dans le diagnostic de son système de mobilité                                                                         | 25 |
| <b>Exemple 11</b> Les données sur le genre collectées à Yaoundé révèlent les désirs et aspirations des femmes                                                               | 25 |
| <b>Exemple 12</b> Les groupes de discussion étaient une exigence des TdR pour le PMUD de Kumasi                                                                             | 28 |
| <b>Exemple 13</b> Exemple de La Havane : intégration de la dimension de genre dans la vision d'un PMUD                                                                      | 30 |
| <b>Exemple 14</b> Exemples d'indicateurs spécifiques au genre dans un PMUD : Ambato                                                                                         | 31 |
| <b>Exemple 15</b> Dire Dawa intègre des indicateurs détaillés et spécifiques au genre dans son PMUD                                                                         | 32 |
| <b>Exemple 16</b> Les indicateurs de genre sont des exigences des TdR pour l'élaboration du PMUD de Kumasi                                                                  | 32 |
| <b>Exemple 17</b> Le genre est une question transversale explicite dans le PMUD de Kumasi                                                                                   | 35 |
| <b>Exemple 18</b> Formation des femmes aux compétences techniques en matière de transport en Argentine, en Colombie et au Népal                                             | 37 |
| <b>Exemple 19</b> Exemples de suivi en matière de genre à Baixada Santista, au Brésil                                                                                       | 40 |

# Acronymes

---

|               |                                                                                                                                                                                                      |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>AFD</b>    | Agence française de développement                                                                                                                                                                    |
| <b>ADEME</b>  | Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (France)                                                                                                                                    |
| <b>Cerema</b> | Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (France)                                                                                               |
| <b>BMUV</b>   | Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Ministère fédéral allemand de l'Environnement, du Climat, de la Protection de la nature et de la Sécurité nucléaire) |
| <b>BMZ</b>    | Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Ministère fédéral allemand de la Coopération économique et du Développement)                                                   |
| <b>BERD</b>   | Banque européenne pour la reconstruction et le développement                                                                                                                                         |
| <b>UE</b>     | Union européenne                                                                                                                                                                                     |
| <b>FFEM</b>   | Fonds français pour l'environnement mondial                                                                                                                                                          |
| <b>GIZ</b>    | Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (Agence allemande de coopération internationale pour le développement)                                                                       |
| <b>KfW</b>    | Kreditanstalt für Wiederaufbau (Banque allemande de développement)                                                                                                                                   |
| <b>MTE</b>    | Ministère français de la transition écologique                                                                                                                                                       |
| <b>OCDE</b>   | Organisation de coopération et de développement économiques                                                                                                                                          |
| <b>CdC</b>    | Cahier des charges                                                                                                                                                                                   |
| <b>PMUD</b>   | Plan de mobilité urbaine durable                                                                                                                                                                     |
| <b>TdR</b>    | Termes de référence                                                                                                                                                                                  |
| <b>TUMI</b>   | Transformative Urban Mobility Initiative (Initiative pour une mobilité urbaine transformatrice)                                                                                                      |
| <b>WMW</b>    | Women Mobilize Women                                                                                                                                                                                 |

---

# Définitions et concepts

**Genre** : terme utilisé pour décrire les différents rôles joués par les femmes et les hommes, ainsi que les caractéristiques de leurs comportements attendus ou « appropriés », tels que façonnés par les contextes culturels, historiques et socio-économiques qui déterminent leurs responsabilités, leurs opportunités et leurs contraintes. Il ne s'agit pas d'une notion biologique. Dans la plupart des sociétés, on observe des différences et des inégalités entre les femmes et les hommes en termes de responsabilités attribuées, d'activités exercées, d'accès aux ressources et de contrôle de celles-ci, ainsi que d'opportunités de prise de décision. Ces différences engendrent des structures de pouvoir inégalitaires.

**Égalité entre les genres** : désigne la répartition juste et équitable des avantages et des opportunités entre les femmes et les hommes.

**Intégration de la dimension de genre** : processus d'évaluation des « incidences pour les femmes et pour les hommes de toute action envisagée, notamment dans la législation, les politiques ou les programmes, dans tous les secteurs et à tous les niveaux. Il s'agit d'une stratégie visant à incorporer les préoccupations et les expériences des femmes aussi bien que celles des hommes dans l'élaboration, la mise en œuvre, la surveillance et l'évaluation des politiques et des programmes dans tous les domaines – politique, économique et social – de manière que les femmes et les hommes bénéficient d'avantages égaux et que l'inégalité ne puisse se perpétuer. Le but ultime est d'atteindre l'égalité entre les sexes. » (ECOSOC 1997).

**Approche transformatrice de genre** : s'attaque directement aux causes des inégalités et des déséquilibres en termes de pouvoir, et vise à provoquer des changements au niveau institutionnel et social (OCDE).

**Approche réactive au genre** : répond aux besoins et aux intérêts des femmes comme des hommes en termes de structures, d'opérations, de méthodes et de travail, et lève les obstacles qui empêchent les femmes de développer pleinement leur potentiel.

**Données ventilées par sexe ou par genre** : données présentées par catégorie plutôt que sous forme agrégée. Elles sont rapportées par catégorie de genre ou de sexe (généralement les catégories binaires « féminin » et « masculin »).

**Harcèlement sexuel** : désigne tout contact non désiré à connotation sexuelle entre personnes. Celui-ci peut être de nature verbale (regards insistants, clins d'œil, expressions faciales ou gestes physiques à caractère sexuel non désirés, appels, messages, questions sur les fantasmes sexuels, commentaires, etc.) ou physique (attouchements non désirés, mains baladeuses, proximité excessive ou frottements, étreintes, tapotements et, dans certains cas, agression sexuelle ou viol).

**Mobilité** : désigne la nécessité ou l'envie de se déplacer, ce qui génère un besoin en matière de transport (ou une « demande » de transport). Le terme « mobilité » met généralement l'accent sur les personnes plutôt que sur les infrastructures ou les véhicules. Les infrastructures et services de transport doivent donc répondre aux besoins de mobilité des individus.

**Transport** : désigne le système qui permet aux personnes et aux biens de circuler à l'intérieur d'une zone définie. Un système de transport englobe généralement les infrastructures (installations fixes), les véhicules et les opérations. Le terme « opérations » désigne la manière dont les infrastructures et les véhicules sont exploités, ainsi que le cadre facilitateur (financement, réglementation et politiques).

**Mobilité liée aux soins** : désigne les déplacements quotidiens effectués dans le cadre des activités de soins.

**Enchaînement de trajets** : combinaison de trajets courts entrecoupés de plusieurs arrêts. Du point de vue du genre, il s'agit généralement d'une succession de déplacements liés aux soins et/ou de déplacements professionnels.

**Plan de mobilité urbaine durable (PMUD)** : approche stratégique et intégrée visant à répondre efficacement aux complexités du transport urbain. Son objectif principal est d'améliorer l'accessibilité et la qualité de vie en favorisant la transition vers une mobilité durable (MobiliseYourCity, 2023).

# Introduction

---

## Le Partenariat MobiliseYourCity

Lancé lors de la COP21 à Paris en 2015, le Partenariat MobiliseYourCity est désormais une référence mondiale. Avec plus de cent partenaires, il œuvre pour l'établissement de plans de mobilité urbaine durable (PMUD) et de politiques nationales de mobilité urbaine (PNMU), l'élaboration de politiques et l'accroissement des investissements en faveur du transport durable dans les économies en développement et émergentes.

À ce jour, le Partenariat regroupe 81 villes membres représentant une population totale de plus de 155 millions d'habitants répartis dans 39 pays, et compte 16 pays membres.

Grâce aux généreuses contributions de l'Union européenne (UE), de l'Agence française de développement (AFD), du Ministère français de la transition écologique (MTE), du Ministère fédéral allemand de la Coopération économique et du Développement (BMZ), du Ministère fédéral allemand de l'Environnement, du Climat, de la Protection de la nature et de la Sécurité nucléaire (BMUV), et du Fonds français pour l'environnement mondial (FFEM), en décembre 2024, nos partenaires de mise en œuvre avaient réuni 60,95 millions d'euros de subventions pour soutenir 32 PMUD et 9 PNMU.

Sur les 21 PMUD finalisés, deux l'ont été en 2024, et 13 sont actuellement en phase de mise en œuvre. Par ailleurs, parmi les six PNMU menés à terme, quatre sont passés à la phase de mise en œuvre. Grâce à notre soutien, les villes et pays membres ont pu mobiliser 1,75 milliard d'euros pour la mise en œuvre.

Le Partenariat est mis en œuvre par l'AFD, la GIZ, l'ADEME, le Cerema, CODATU, la BERD, la KfW et l'Institut de Wuppertal. Nos partenaires de mise en œuvre collaborent avec des villes et des pays du monde entier afin d'élaborer des solutions évolutives qui améliorent la mobilité dans des environnements complexes.

## Initiative pour une mobilité urbaine transformatrice (TUMI) et Women Mobilize Women (WMW)

L'Initiative pour une mobilité urbaine transformatrice (TUMI), mise en œuvre par la GIZ et financée par le Ministère fédéral allemand de la Coopération économique et du Développement (BMZ), promeut des transports inclusifs, durables et

à faibles émissions afin d'améliorer la qualité de l'air dans les villes et d'atténuer les effets du changement climatique.

Son objectif est de mobiliser des financements pour investir dans des infrastructures urbaines durables, de former des responsables et de soutenir des solutions de mobilité innovantes. Par l'intermédiaire de Women Mobilize Women (WMW), elle promeut l'égalité entre les genres dans le domaine de la mobilité, valorise le rôle des femmes dans le secteur des transports et mène des recherches pour accompagner la transformation du secteur en vue d'une meilleure inclusion des femmes et des groupes marginalisés.

## Contexte de ce guide thématique

Ce guide thématique a été élaboré dans le cadre d'un projet visant à évaluer l'intégration de la dimension de genre dans les plans de mobilité urbaine durable (PMUD) à travers le Sud global. Cette évaluation, menée en 2024 et 2025, s'est déroulée en deux temps : une étude rapide de 22 villes accompagnées par le Partenariat MobiliseYourCity dans la préparation de leur PMUD, puis une étude plus détaillée de huit PMUD sélectionnés ayant bénéficié d'un accompagnement similaire.

L'étude détaillée reposait sur une analyse de documents (PMUD, rapports de diagnostic, termes de référence, lignes directrices en matière de passation de marchés, etc.) pour déterminer dans quelle mesure la dimension de genre avait été prise en compte dans chaque PMUD. Des entretiens avec les parties prenantes et des informateurs clés ont ensuite été menés afin d'approfondir les résultats et de mieux comprendre les causes des lacunes constatées en matière d'intégration de la dimension de genre.

Le projet a permis de formuler un ensemble de recommandations concrètes afin d'améliorer l'intégration de la dimension de genre dans les futurs plans de mobilité urbaine durable (PMUD). Les exemples de bonnes pratiques présentés dans ce guide thématique sont issus des PMUD évalués dans le cadre de ce projet, ainsi que d'autres plans de référence utilisés comme points de comparaison.

L'évaluation a porté sur les villes suivantes : Ahmedabad (Inde), Ambato (Équateur), Dire Dawa (Éthiopie), Kumasi (Ghana), Medan (Nord de Sumatra), Mwanza (Tanzanie), Cordoba (Argentine), Yaoundé (Cameroun), La Havane (Cuba), Dakar (Sénégal) et Baixada Santista (Brésil).

## Quand et où intégrer la dimension de genre dans les plans de mobilité urbaine durable (PMUD)

Le guide thématique « Intégration de la dimension de genre dans les plans de mobilité urbaine durable (PMUD) » a été conçu pour aider les professionnels (autorités locales, experts en mobilité, consultants, responsables du développement international, bailleurs de fonds et agences de mise en œuvre) à prendre en compte les questions de genre lors de l'élaboration des PMUD. Cela englobe des tâches telles que la préparation des termes de référence (TdR), l'évaluation des offres des consultants, la collecte, l'analyse et l'utilisation des données, l'organisation de la participation publique, la mobilisation des parties prenantes, ainsi que le suivi et l'évaluation continus. Le guide présente également des exemples de villes qui ont mis en œuvre de bonnes pratiques en matière de genre et de planification de la mobilité urbaine.

Le guide thématique aborde les domaines clés suivants :

- Importance de la prise en compte du genre dans l'élaboration des PMUD
- Quand et où intégrer la dimension de genre dans les PMUD
- Facteurs à prendre en compte en matière de genre à chaque étape de l'élaboration d'un PMUD
- Types de données importants pour les PMUD
- Approches de participation publique et de mobilisation des parties prenantes pour garantir l'inclusivité

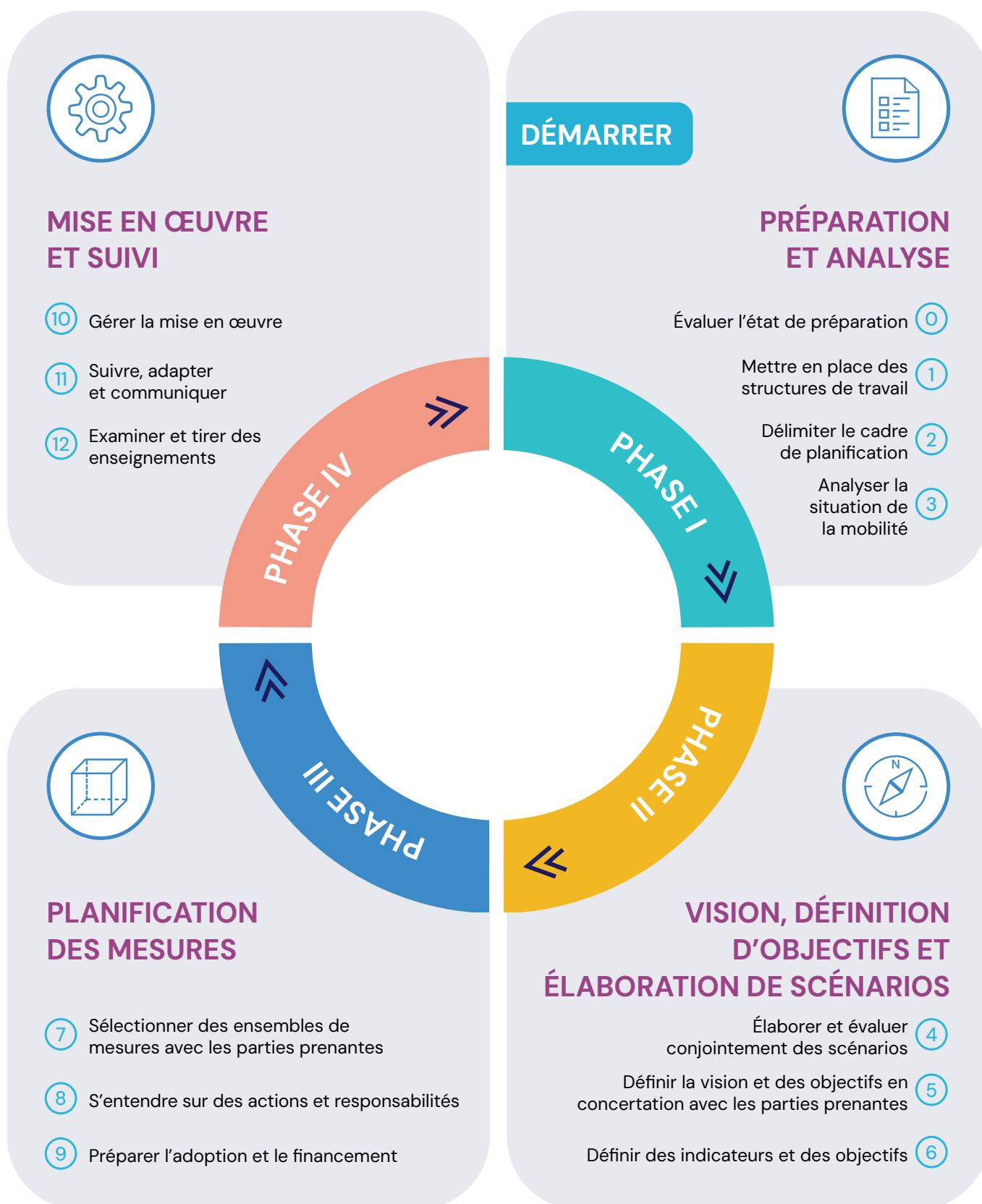
Un PMUD est à la fois un processus et un produit, chacun ayant des rôles distincts mais interconnectés.

- Le processus du PMUD désigne le parcours d'élaboration du plan. Il nécessite la mobilisation des parties prenantes, l'élaboration d'une vision commune, l'analyse des besoins en mobilité et la définition des stratégies et mesures à adopter pour parvenir à une mobilité urbaine durable. Cette phase est collaborative. Elle progresse grâce au dialogue, à la collecte de données et aux décisions prises.
- Le produit du PMUD est le plan stratégique qui en résulte, un document qui décrit la situation actuelle de la mobilité, présente la vision pour l'avenir et détaille les stratégies et mesures définies au cours du processus. Le document sert de feuille de route pour la mise en œuvre, guidant les villes dans la transformation progressive de leurs systèmes de mobilité.

*« La planification de la mobilité urbaine durable est une approche stratégique et intégrée permettant de traiter efficacement les complexités du transport urbain. Son objectif principal est d'améliorer l'accessibilité et la qualité de vie en s'orientant vers une mobilité durable. Le PMUD préconise une prise de décision fondée sur des faits et guidée par une vision à long terme de la mobilité durable. »*

*Comme éléments clés, cela nécessite une évaluation approfondie de la situation actuelle et des tendances futures, une vision commune largement soutenue avec des objectifs stratégiques, et un ensemble intégré de mesures réglementaires, promotionnelles, financières, techniques et infrastructurelles pour atteindre les objectifs – dont la mise en œuvre devrait être accompagnée d'un suivi et d'une évaluation systématiques ».*

*(MobiliseYourCity, 2023)*



Source : MobiliseYourCity, 2023

## Utilisation du guide thématique

1. Commencez par parcourir rapidement le guide afin de vous familiariser avec sa structure et ses principales sections.
2. Tout au long de ce guide thématique, vous trouverez de brefs exemples de bonnes pratiques réactives au genre, issus des PMUD élaborés avec le soutien de MobiliseYourCity.
3. Identifiez la phase du PMUD dans laquelle vous vous trouvez : diagnostic initial, élaboration de la stratégie, planification des mesures ou mise en œuvre.
4. Consultez les chapitres pertinents pour bénéficier de conseils spécifiques sur l'intégration de la dimension de genre dans cette phase particulière.
5. Enfin, adaptez les recommandations au contexte local, en veillant à ce que la stratégie de participation et les mesures axées sur le genre proposées soient cohérentes avec les objectifs de la ville.

# Pourquoi intégrer la dimension de genre dans la planification de la mobilité urbaine durable ?

---

La dimension de genre constitue un facteur essentiel qui conditionne les résultats des projets de transport, de même que la sécurité, l'accessibilité et la qualité de vie. Lorsque la dimension de genre est intégrée dans les plans de mobilité urbaine durable (PMUD), ces derniers sont plus à même d'élaborer des stratégies de mobilité urbaine inclusives. Cette intégration permet de mettre en place des systèmes de transport équitables, résilients et durables pour l'ensemble de la population.

L'intégration de la dimension de genre consiste à en tenir compte à toutes les étapes du processus d'élaboration d'un PMUD, depuis la désignation des consultants et l'analyse des problématiques de mobilité jusqu'à la collecte des données, la planification des interventions, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation.

La dimension de genre est primordiale dans les transports, car les habitudes de déplacement varient en fonction des rôles attribués aux genres. L'égalité entre les genres est à la fois un droit fondamental et un moteur du développement durable. Malgré les progrès réalisés ces dernières décennies, les femmes et les autres groupes marginalisés à travers le monde sont toujours confrontés à des discriminations et à des obstacles qui les empêchent de réaliser pleinement leur potentiel. Lorsque les services et systèmes de transport sont conçus sans tenir compte des besoins de mobilité spécifiques de ces différents groupes, les besoins des femmes et des autres groupes marginalisés ou exclus ne sont pas satisfaits. Cela peut les priver d'accès à certains droits, ressources et opportunités, notamment au droit de circuler librement et en sécurité dans les villes et les espaces publics.

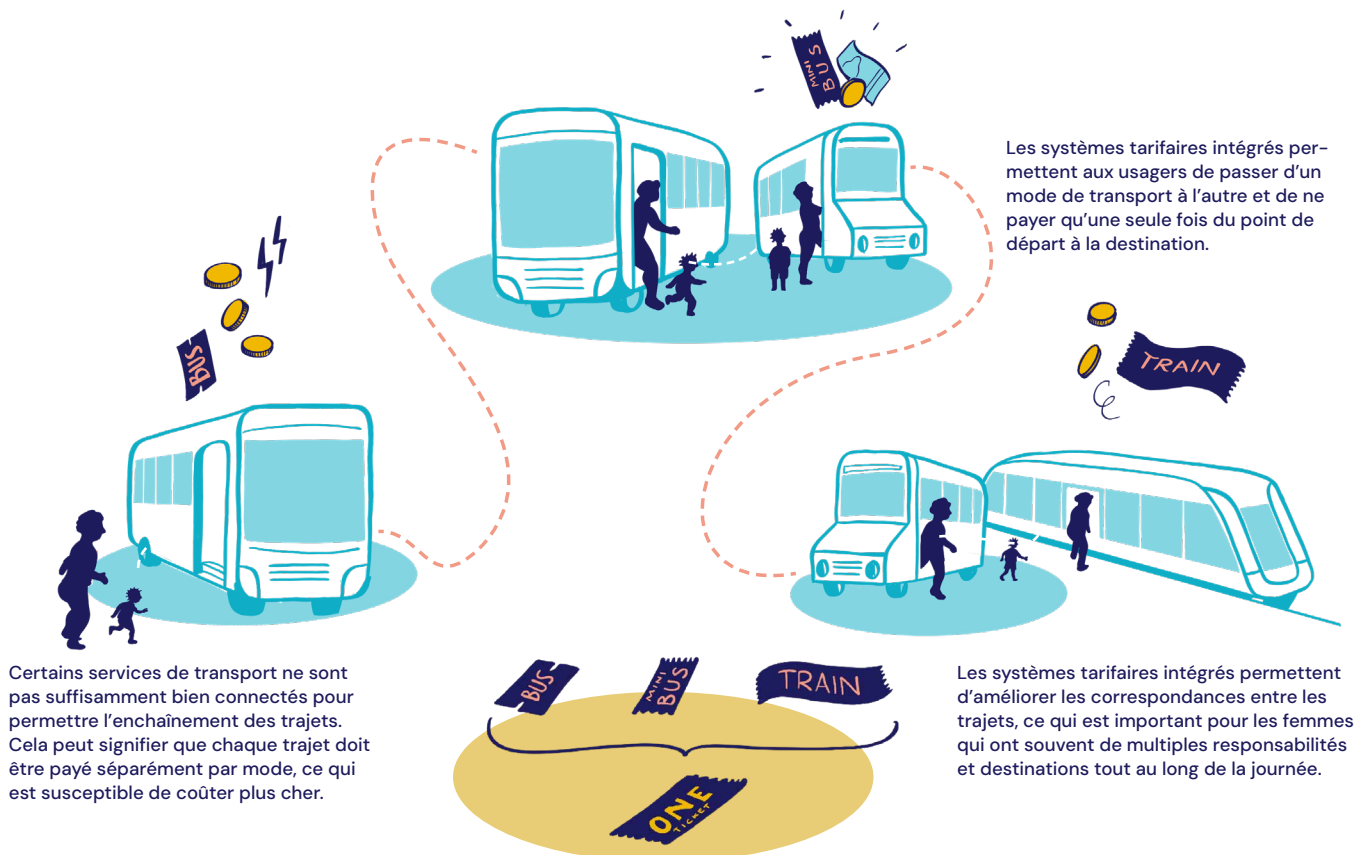
Les habitudes de déplacement des femmes peuvent être très différentes de celles des hommes. Les femmes se déplacent souvent à pied pour les trajets liés aux soins, par exemple pour accompagner des enfants ou des personnes âgées. En moyenne, leurs trajets sont plus courts, répondent à des besoins distincts et ont lieu à des moments différents de la journée. Les femmes travaillent souvent plus près de leur domicile et effectuent une part plus importante de leurs trajets en tant que passagères. Ces différences ne relèvent pas de la biologie mais des rôles de genre traditionnellement attribués aux femmes au sein des communautés et des sociétés. Ces rôles contribuent à maintenir et renforcer les inégalités entre les femmes et les hommes.

Les systèmes de mobilité ne sont généralement pas conçus pour les « enchaînements de trajets », c'est-à-dire les successions de trajets courts entrecoupés de plusieurs arrêts.

Cette lacune de conception peut entraîner des majorations de frais de transport pour les femmes, qui doivent payer chaque trajet séparément. Les habitudes de déplacement des femmes peuvent se rapprocher de celles des hommes lorsqu'elles réalisent peu de trajets non professionnels ou liés aux soins, mais leurs besoins divergent souvent, notamment en matière de sécurité et d'accès à des équipements permettant de voyager avec des enfants (Graphique 1).

Dans les économies émergentes, les femmes sont confrontées à des difficultés particulières liées aux inégalités en matière de mobilité. L'accès restreint aux infrastructures, le manque d'options de transport abordables et le poids des normes sociales contribuent à aggraver ces inégalités. Dans ces économies, les femmes exercent plus souvent un travail informel et des activités de soins qui nécessitent des déplacements fréquents et flexibles. Toutefois, l'absence de moyens de transport sûrs et fiables ne facilite pas la conciliation entre responsabilités professionnelles et familiales. De plus, des barrières culturelles et sociales restreignent leur liberté de mouvement, limitant encore un peu plus leur accès à l'éducation, à la santé et aux opportunités économiques. Intégrer la dimension de genre dans les PMUD est essentiel pour garantir aux femmes des chances égales de participer pleinement à la vie de leur communauté et de leur économie (Graphique 2).

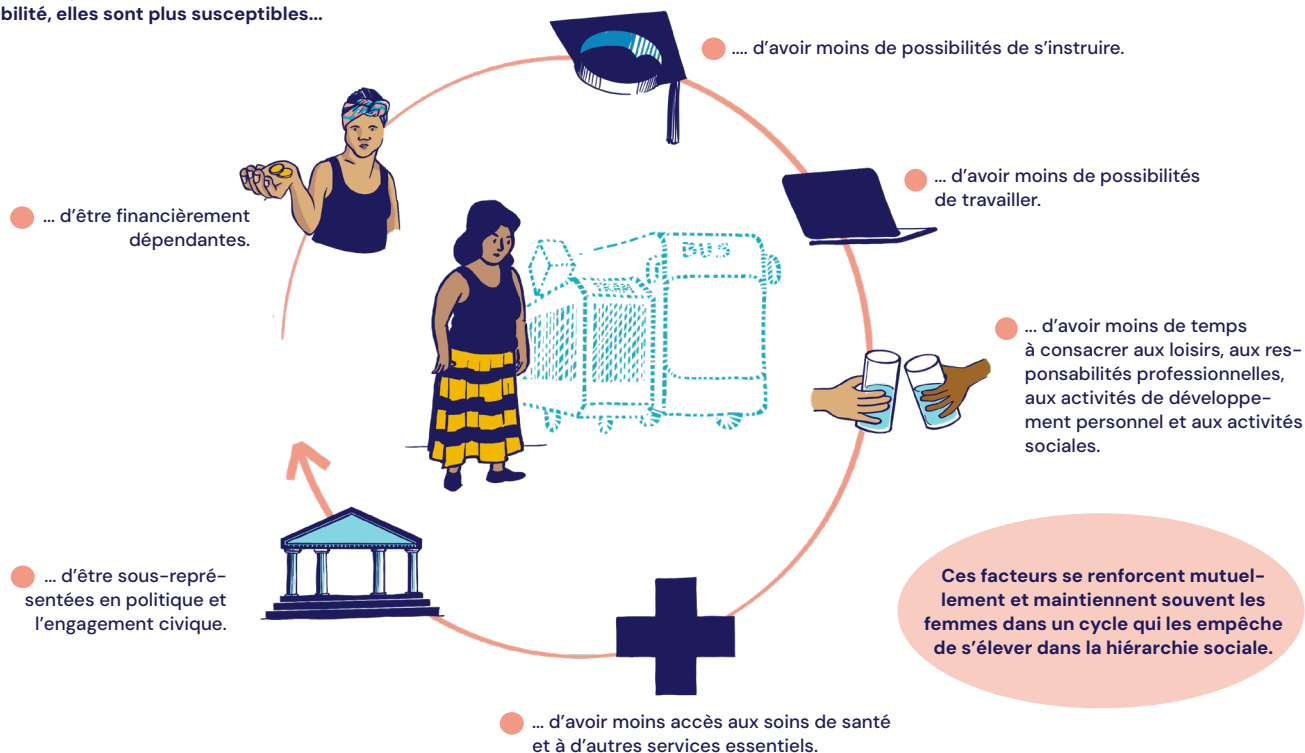
L'inégalité entre les genres est désormais au cœur des préoccupations des agences de développement et des banques de financement multilatérales. Le Comité d'aide au développement de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) exige de ses membres qu'ils rendent compte de leurs objectifs en matière d'égalité entre les genres. Les stratégies nationales en faveur de l'égalité entre les genres mettent désormais l'accent sur des objectifs tels que l'éradication des violences faites aux femmes, l'amélioration de leur participation économique et leur accès aux rôles décisionnels. Ces stratégies sont de plus en plus souvent intégrées dans des initiatives de planification urbaine telles que les PMUD. De grandes institutions de prêt, comme la Banque mondiale, la Banque européenne d'investissement et la Banque asiatique de développement, veillent également à ce que les projets répondent aux besoins des femmes en matière de mobilité et d'emploi.



Source : Esther Blodau

## Relation entre transport, genre et pauvreté

Les femmes ayant moins accès aux services de mobilité, elles sont plus susceptibles...



Source : Esther Blodau

## PMUD réactifs au genre

L'intégration de la dimension de genre dans les PMUD peut relever d'une approche « réactive au genre » ou « transformatrice de genre ». Ce guide thématique se concentre sur les approches réactives au genre.

Une approche transformatrice de genre vise à modifier en profondeur les normes sociales, mais sa mise en œuvre est un processus de long terme qui nécessite d'importantes ressources et des changements sociétaux. Ces mesures ont pour but de remettre en question les inégalités structurelles et de transformer les normes de genre sous-jacentes dans le secteur des transports. Les actions transformatrices visent à instaurer un changement durable et systémique qui ne se contente pas de répondre aux besoins des femmes, mais redéfinit également le fonctionnement du système de mobi-

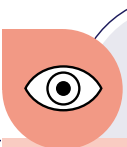
lité de la ville. Cela comprend, par exemple, l'introduction de programmes de formation qui permettent aux femmes de devenir conductrices ou gestionnaires de transport public, la mise en œuvre de campagnes qui promeuvent des déplacements sûrs et déconstruisent les stéréotypes sur les femmes avec l'espace urbain, ou la création de programmes de mentorat pour l'entrepreneuriat féminin dans l'écosystème de la mobilité.

Ce guide thématique met l'accent sur l'approche réactive au genre et propose des outils pour la mettre en œuvre. Les approches réactives au genre dans les PMUD peuvent ensuite évoluer vers des approches transformatrices.

La sensibilité au genre est une stratégie orientée vers l'action qui va au-delà de la simple prise de conscience des différences entre les genres en s'attaquant directement aux iné-

### Différence entre les approches sensibles au genre, réactives au genre et transformatrices de genre en matière de PMUD

Figure 2

|                                     |  <b>Sensible au genre</b>                                                                                                                                                                                                                                                                     |  <b>Réactive au genre</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |  <b>Transformatrice de genre</b>                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Approche</b>                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Définition</b>                   | Reconnaît et prend en compte les normes, rôles et inégalités de genre dans la mobilité urbaine, sans forcément les traiter                                                                                                                                                                                                                                                      | Identifie et traite activement les inégalités de genre dans la mobilité urbaine en mettant en œuvre des politiques et des interventions qui favorisent un accès, une sécurité et une participation équitables pour tous les genres                                                                                                                                                                                                    | Traite les causes structurelles de l'inégalité entre les genres et vise à transformer les relations inégales entre les genres par le biais des PMUD.                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Étendue du changement</b>        | Reconnaît les différences de genre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Traite les inégalités de genre                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Transforme les normes de genre et les structures de pouvoir                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Caractéristiques principales</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Reconnaît les différents modes de déplacement et besoins des femmes et des hommes</li> <li>Prend en compte la manière dont les interventions en matière de mobilité peuvent avoir un impact différent sur les femmes et les hommes</li> <li>Identifie les écarts et les inégalités de genre en matière d'accès aux transports</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Traite les causes profondes des disparités de genre en matière d'accès et d'utilisation des transports</li> <li>Conçoit des systèmes et des politiques de mobilité afin d'assurer l'égalité des chances en matière de participation et d'avantages</li> <li>Renforce les possibilités pour les femmes et les autres groupes marginalisés d'accéder à une mobilité sûre et inclusive</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Remet en question et transforme les normes de genre et les dynamiques de pouvoir existantes</li> <li>Favorise l'équité entre les genres en tant que résultat clé et composante centrale de la mobilité durable</li> <li>Garantit une participation effective de tous les genres aux processus de décision et de planification</li> </ul> |

galités. Cette approche tient également compte de la façon dont le genre se combine à d'autres catégories sociales telles que l'âge, le revenu, le statut social, le statut migratoire, le handicap et l'origine ethnique, qui peuvent accentuer les inégalités.

### Objectifs des PMUD réactifs au genre

La mobilité inclusive est conçue pour veiller à ce que toutes les personnes, indépendamment de leur genre, bénéficient d'options de mobilité équitables, accessibles, sûres et abordables. Une approche réactive au genre vise à concevoir un système de mobilité qui s'attaque directement aux inégalités, renforce l'autonomie dans tous les segments de la société et favorise un développement urbain durable.

### Composantes clés des PMUD réactifs au genre

Les planificateurs chargés de la mobilité urbaine doivent adopter une approche globale et transversale afin que le plan de mobilité urbaine durable (PMUD) intègre pleinement la dimension de genre. Cette approche permet de s'assurer que le genre n'est pas traité comme un simple ajout, mais qu'il est intégré à toutes les étapes du processus de planification, de la conception à la mise en œuvre et à l'évaluation. Les données, même ventilées par genre, n'ont de valeur que si elles sont utilisées pour élaborer des interventions ciblées sur le genre. Les données utilisées pour élaborer des plans réactifs au genre doivent être à la fois quantitatives (enquêtes chiffrées, échantillons importants et données représentatives) et qualitatives (récits et petits échantillons permettant d'obtenir des éclairages).



# Intégration de la dimension de genre à chaque étape de l'élaboration d'un PMUD

Ce chapitre montre comment intégrer la dimension de genre à chaque étape de l'élaboration d'un plan de mobilité urbaine durable (PMUD) en proposant une feuille de route pour sa mise en œuvre.

## Phase I du PMUD Préparation et analyse

La phase de préparation et d'analyse comporte plusieurs étapes, chacune visant à garantir que la dimension de genre n'est pas reléguée au second plan, mais bien intégrée dès le départ dans le processus de planification stratégique.

- **Étape 0** Évaluation de l'état de préparation
- **Étape 1** Mise en place des structures de travail
- **Étape 2** Délimitation du cadre de planification
- **Étape 3** Analyse de la situation de mobilité (diagnostic de genre).

### → Étape 0 Évaluation de l'état de préparation

Dans le cadre des PMUD soutenus par MobiliseYourCity, les villes bénéficient d'une assistance technique et pilotent une équipe de consultants sous contrat. Au cours de la phase initiale d'élaboration d'un PMUD, l'accent est mis sur la sélection de l'équipe de consultants chargée de sa préparation.

Une première étape essentielle (Étape 0) consiste à s'assurer que le cahier des charges (CdC) et les termes de référence (TdR) prévoient l'intégration de la dimension de genre dans le PMUD. Par exemple, les termes de référence (TdR) peuvent préciser que l'équipe de consultants candidate doit être équilibrée en termes de genre et démontrer une expertise en matière de collecte et d'analyse de données réactives au genre, d'engagement participatif et de planification de la mobilité urbaine. En outre, les TdR peuvent exiger que l'équipe retenue renforce les capacités locales en matière d'analyse de genre et de planification de la mobilité. Il est également important d'intégrer la dimension de genre au sein de l'équipe qui collaborera avec les consultants.

*Réaliser une analyse des lacunes avant de préparer les TdR*

La formation à l'analyse de genre faisait partie du processus PMUD de Dire Dawa

Exemple 1

1

### Formation à l'analyse de genre dans le cadre du processus PMUD de Dire Dawa

À Dire Dawa, en Éthiopie, l'équipe de consultants pour l'élaboration du PMUD a partagé des formations et des sessions de développement avec les responsables municipaux dans les domaines suivants :

- Évaluation de l'impact social
- Défis liés au genre
- Inclusion sociale et tarifs sociaux
- Collecte de données et indicateurs pour l'inclusion sociale et le genre.



Avant de préparer le CdC ou les TdR pour une équipe de consultants, il est important d'évaluer le degré de sensibilité au genre des plans et politiques de transport existants. Commencez par examiner les données disponibles au niveau de la ville, en vous concentrant sur les données ventilées par genre, et identifiez les lacunes éventuelles.

Les enquêtes recueillent souvent des informations sur le genre des personnes interrogées, mais ces données sont parfois sous-utilisées dans les analyses finales ou ne sont pas recoupées avec les choix de modes de transport ou avec les comportements de mobilité.

Souvent, les ensembles de données disponibles sont incomplets. Ils doivent donc faire l'objet d'une évaluation approfondie par des experts avant d'être considérés comme représentatifs de la situation existante. Si des ensembles de données incomplets doivent malgré tout être utilisés, il est important d'en reconnaître les limites et les lacunes. Selon les directives actuelles, des données imparfaites peuvent être intégrées sous quatre conditions :

1. Il n'existe pas de données de meilleure qualité
2. Les données ne sont pas trop contre-intuitives
3. Les données sont indispensables à l'élaboration du projet
4. Le degré d'incertitude est signalé

L'incertitude doit être décrite à la fois de manière narrative et quantitative, lorsque cela est possible (par exemple, en termes de lacunes, de probabilités ou de dates).

Fort de cette base, l'équipe chargée de l'élaboration du plan de mobilité urbaine durable (PMUD) peut s'appuyer sur les travaux existants, combler les lacunes identifiées, et recueillir et analyser de nouvelles données.

***Exiger une expertise de genre dans les TdR et attribuer les contrats en conséquence***

## Plusieurs sources de données sont combinées à Medan

Exemple 2

2

### Combinaison de sources de données à Medan, Indonésie

Le PMUD de Medan met en évidence les disparités d'accès aux transports liées au genre, sur la base de données ventilées par genre. Le rapport de diagnostic du PMUD bien que les hommes et les femmes aient un accès égal aux véhicules particuliers au sein des ménages, les femmes sont moins susceptibles de détenir un permis de conduire.

Par conséquent, les femmes dépendent davantage des transports publics que des véhicules particuliers.

Le rapport de diagnostic souligne l'importance de combiner plusieurs sources de données afin de mieux comprendre comment les options de transport sont interconnectées et influencées par les inégalités économiques, les facteurs culturels et les normes sociales. Cette approche permet de mettre en lumière les obstacles structurels qui influent sur l'accès à la mobilité.



Les TdR doivent spécifier qu'il est nécessaire d'intégrer une expertise de genre au sein des équipes de consultants. Mentionner le genre est important, mais cela ne suffit pas. Les consultants répondant aux appels d'offres publics respecteront les exigences des TdR tout en cherchant, dans la mesure du possible, à apporter une valeur ajoutée au client.

Ce domaine est souvent désigné par les sigles GEDI (Genre, Équité, Diversité et Inclusion) ou GEDSI (Genre, Équité, Diversité et Inclusion sociale).

La recherche de spécialistes du genre et de la mobilité pour un projet ou une analyse peut s'avérer complexe.

Néanmoins, il est légitime de demander à d'autres experts, tels que des planificateurs ou des enquêteurs, de justifier d'une expérience significative dans la collecte de données qualitatives et quantitatives en lien avec la dimension de genre. Par ailleurs, les experts en développement social disposant de compétences ou d'une expertise en matière d'études de genre, d'études sur la diversité, d'engagement participatif, d'études sur le handicap et d'études sur l'impact social peuvent élargir leur approche pour mettre l'accent sur le genre et la mobilité.

## Exemple de profil requis pour un spécialiste du genre au sein d'une équipe de projet

Exemple 3

3

### Un spécialiste du genre

Voici un exemple de profil requis pour spécialiste du genre dans les termes de référence relatifs à un projet de transport en Afrique australe :

- Licence et master en études de genre, sciences sociales ou dans des disciplines liées au développement social
- Au moins 10 ans d'expérience professionnelle dans la région de la SADC, avec une expérience spécifique en matière de genre dans le secteur des transports.



### *Inclure une exigence de collecte et d'analyse de données sur le genre dans les TdR*

Pour que le genre et l'inclusion soient intégrés dans un plan de mobilité urbaine durable (PMUD), les TdR doivent clairement exiger la collecte et l'analyse de données sur le genre. Cette exigence doit porter sur la collecte de données (à la fois quantitatives et qualitatives), l'analyse, la consultation et l'engagement des parties prenantes, tout en évitant d'être trop normative.

Le cahier des charges (CdC) et les documents connexes doivent explicitement exiger que l'équipe utilise des données ventilées par genre et collabore avec des associations de femmes locales ainsi qu'avec des organisations de promotion de l'égalité de genre.

### *Gérer l'élaboration du PMUD en tenant compte du genre*

Les professionnels de la mobilité urbaine gèrent et supervisent généralement l'élaboration du PMUD à trois niveaux :

- Un comité de pilotage
- Un comité technique
- Un groupe de travail PMUD

Il incombe à la ville ou au promoteur du PMUD de fixer des objectifs de parité pour l'ensemble des comités et groupes de travail du PMUD, en visant une représentation féminine d'au moins 30 %, et de désigner un référent genre au sein de chaque département ou comité stratégique.

Le PMUD élaboré pour Kumasi a été orienté par une exigence dans les TdR selon laquelle l'équipe de consultants devait développer une perspective de genre.

## 4

### Perspective de genre sur l'état de la mobilité urbaine

Le PMUD élaboré pour Kumasi a été guidé par une exigence explicite pour l'équipe de consultants d'inclure la dimension de genre. Le cahier des charge stipulait ce qui suit :

Examiner les questions liées au genre et fournir une perspective de genre sur l'état de la mobilité urbaine, en mettant particulièrement l'accent sur Les schémas de déplacement des femmes et leurs différences par rapport à ceux des hommes, les inégalités liées au genre en termes d'accès a) aux transports publics et b) aux services et opportunités offerts dans la zone urbaine (soins de santé, éducation, emplois, etc.). Sur cette question spécifique, le consultant doit organiser un atelier d'une journée au cours de la phase de diagnostic afin de sensibiliser les principales parties prenantes et de recueillir leurs réactions. Il est rappelé que toutes les données collectées dans le cadre de l'étude doivent être ventilées par genre. L'objectif consiste, ici ou dans un autre contexte, à pouvoir mieux comprendre la situation dans une perspective de genre.

Le consultant organisera au moins un atelier avec les parties prenantes et trois groupes de discussion afin de mieux comprendre les principaux défis liés à la mobilité urbaine dans la ville, tels qu'ils sont perçus par les parties prenantes et les usagers, ainsi que leur vision d'un avenir durable pour la mobilité urbaine. Cela concernera en particulier :

Une analyse qualitative : des entretiens avec des groupes représentatifs de la population de la ville sur les pratiques et les besoins en matière de mobilité urbaine (fréquence des déplacements, motifs des trajets, spécificités hommes/femmes, budget de transport, qualité du service de transport public, etc.). Les femmes devront être incluses dans tous les domaines.



À Medan, les TdR exigeaient l'intégration d'une perspective de genre dans le processus du PMUD.

## 5

### Intégration de la dimension de genre et de l'inclusion dans l'élaboration du PMUD de Medan

Les TdR pour l'élaboration du PMUD de Medan exigeait que le consultant réalise une analyse centrée sur le genre et organise un atelier d'une journée pendant la phase de diagnostic afin de sensibiliser les principales parties prenantes et de recueillir leurs commentaires sur les questions liées au genre.

Les TdR prévoyaient également un examen des inégalités liées au genre en matière d'accès aux transports publics et aux opportunités urbaines, en examinant plus particulièrement les modes de déplacement des femmes, la sécurité et l'accès aux services.



## → Étape 1 Mise en place des structures de travail en intégrant la dimension de genre

Cette étape consiste à mettre en place des systèmes d'organisation et de coordination pour que le genre reste une priorité tout au long du processus du PMUD.

Cela peut être réalisé par :

- La constitution d'une équipe centrale de planification comprenant des référents genre désignés, c'est-à-dire des personnes expérimentées sur les questions de genre et capables de promouvoir une planification inclusive
- La création d'un groupe consultatif dédié au genre, composé d'experts locaux et d'organisations de femmes
- L'organisation régulière de sessions ou d'ateliers de renforcement des capacités afin que tous les membres de l'équipe comprennent l'impact du genre sur la mobilité urbaine et soient en mesure d'appliquer concrètement ces connaissances

## → Étape 2 Délimitation du cadre de planification

Une fois les structures de travail établies, l'étape suivante consiste à délimiter le cadre général de planification du PMUD. Il s'agit de définir la zone géographique, le calendrier et les principaux objectifs du PMUD, tout en tenant compte des disparités de genre existantes dans la ville, par exemple en analysant les informations démographiques et en identifiant les zones où les femmes ou d'autres groupes marginalisés disposent d'un accès restreint aux transports.

Le cadre de planification oriente le processus du PMUD en établissant des paramètres techniques et opérationnels et en intégrant des priorités sensibles au genre.

Cela permet de veiller à ce que chaque étape du processus, des investissements en infrastructures à la conception des services, contribue à l'objectif global d'une mobilité équitable.

### Le PMUD de Kumasi bénéficie de la présence d'une championne du genre

Exemple 6

6

#### Le PMUD de Kumasi bénéficie de la présence de champions du genre

L'équipe du PMUD de Kumasi a bénéficié d'une championne interne du genre, qui occupait le poste de directrice adjointe du département de la planification. « Sans son impulsion, nous n'aurions pas eu de plan sensible au genre », affirment les parties prenantes.

L'équipe du projet comprenait également un consultant en genre qualifié et expérimenté, qui a animé des groupes de discussion. « Lorsqu'il a été question de la dimension de genre, toute la salle s'est animée. La volonté de s'impliquer était manifeste ».



## → Étape 3 Analyse de la situation de mobilité – diagnostic de genre

Les informations recueillies dans le cadre du diagnostic de genre servent de référence pour toutes les étapes ultérieures du cycle du PMUD. Elles permettent de veiller à ce que les objectifs et mesures du plan répondent directement aux problèmes de mobilité rencontrés par les différents groupes de genre.

La dernière étape de la phase de préparation et d'analyse consiste à réaliser un diagnostic de genre complet de la situation existante en matière de mobilité. Il s'agit de collecter des données à la fois quantitatives et qualitatives pour comprendre comment les différents groupes, notamment les femmes et les autres communautés marginalisées, vivent la mobilité urbaine.

La collecte de données doit aller au-delà des simples chiffres et inclure des observations de terrain, des entretiens et des groupes de discussion. Cette approche permet de recueillir les perceptions relatives à la sécurité, au confort, au temps de trajet et à la qualité globale du service. Une analyse de genre a pour but d'évaluer les causes profondes des inégalités de genre dans les transports, à différents niveaux (individuel, familial, communautaire, systémique et institutionnel), et pas seulement de constater leur existence.

Les données doivent mettre en évidence les écarts ou les inégalités entre les genres en matière d'accessibilité des services, d'horaires de fonctionnement et de confort des véhicules. Les informations recueillies grâce à ce diagnostic constituent la base de toutes les étapes ultérieures du cycle du PMUD pour veiller à ce que les objectifs et mesures du plan répondent efficacement aux défis de mobilité auxquels sont confrontés les différents groupes de genre.

### **Collecter des données ventilées par genre**

Il convient de collecter des données ventilées par genre, ainsi que par d'autres facteurs intersectionnels tels que l'âge, le revenu ou le handicap. Et il est essentiel que ces données puissent servir à éclairer la conception des interventions et des mesures. Lors de la collecte, le respect de la protection des données personnelles est une obligation absolue : tous les protocoles relatifs à la confidentialité et à l'anonymat doivent être suivis à la lettre.

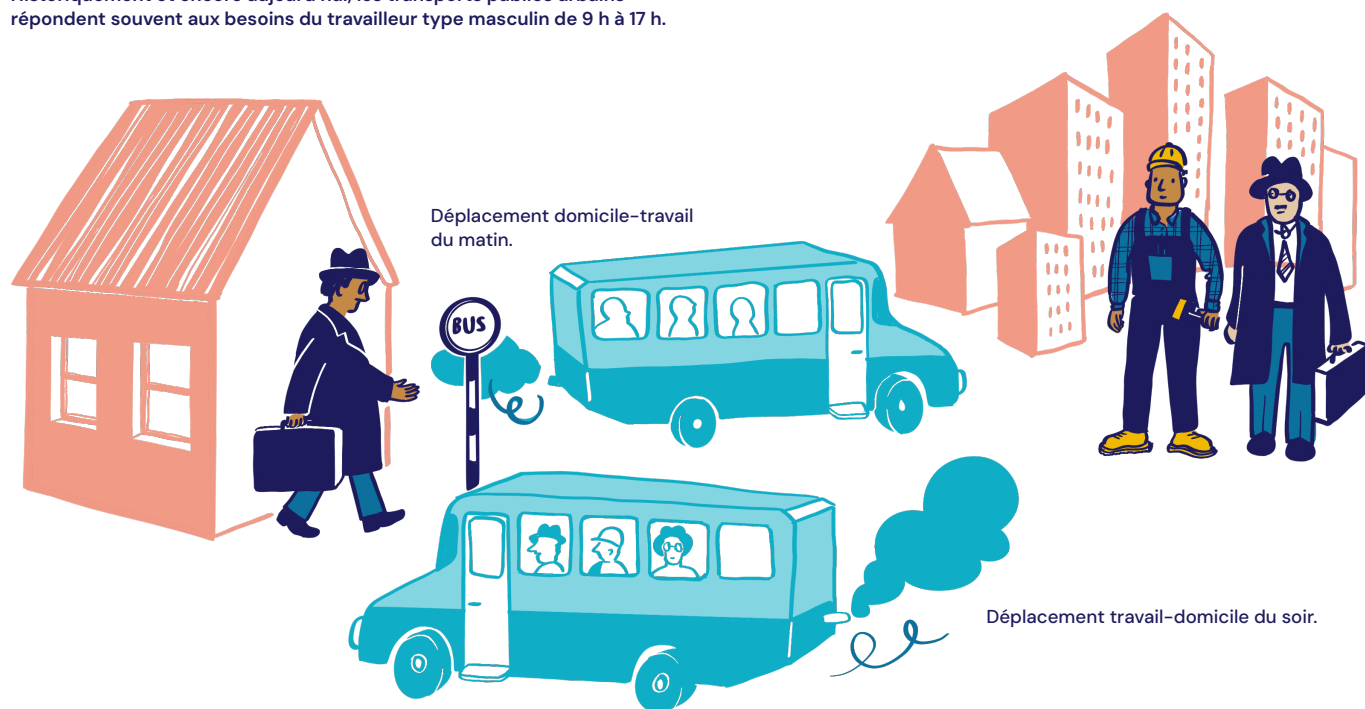
### **Collecter des données quantitatives et qualitatives**

Les données quantitatives comprennent généralement des enquêtes sur les déplacements des ménages, des enquêtes routières, des carnets de trajets, des audits d'infrastructures ou d'autres données ou décomptes numériques. Il peut s'agir d'audits sur la sécurité des espaces publics et des équipements de transport public visant à identifier et corriger les

## **Comprendre les habitudes de déplacement domicile-travail**

Graphique 3

Historiquement et encore aujourd'hui, les transports publics urbains répondent souvent aux besoins du travailleur type masculin de 9 h à 17 h.



Source : Esther Blodau

## Sécurité : bien plus qu'une simple question d'éclairage

Outre l'amélioration de l'éclairage public, il existe de nombreux moyens d'améliorer la sécurité dans les transports publics.

Limiter la musique forte et le bruit permet une communication claire et audible entre les passagers et les conducteurs en cas d'urgence ou de harcèlement.



Les signaux sonores et visuels des arrêts de transport, tels que les annonces et les écrans LED, réduisent l'incertitude et l'anxiété des passagers.

Des fenêtres entièrement transparentes permettent aux femmes d'observer leur environnement.

Source : Esther Blodau

## À Delhi, la billetterie numérique facilite la collecte de données ventilées par genre

### Exemple 7

7

### À Delhi, la billetterie numérique facilite l'obtention d'informations ventilées par genre.

À Delhi, le système de transport public utilise des systèmes de billetterie numérique pour recueillir des données ventilées par genre. Il s'agit notamment des machines de billetterie électronique (ETM), applications mobiles et cartes intelligentes, qui permettent la collecte de données sur le genre, l'âge et le handicap. Ces données aident à comprendre les habitudes de déplacement et à améliorer la prestation de services pour les femmes et les autres groupes marginalisés.



problèmes, tels qu'un éclairage insuffisant ou des dispositifs de sécurité inadaptés qui pourraient dissuader les femmes vulnérables et d'autres groupes de les fréquenter.

Les données qualitatives proviennent généralement de groupes de discussion, d'entretiens avec des informateurs clés, des carnets de trajets et d'autres méthodes de recherche qualitative. Ces données sont présentées sous forme narrative et peuvent utiliser des échantillons plus petits que les données quantitatives. Les données qualitatives sont les plus adaptées pour approfondir une situation et saisir les sentiments, les attitudes, les craintes et les perceptions. Ces deux types de données orientent les planificateurs vers des interventions ciblées et adaptées aux besoins des usagers.

Le tableau de la page suivante propose des pistes d'exploitation des données qualitatives pour étudier et approfondir les résultats des analyses quantitatives.

### Analyser les données par genre

Une analyse de genre examine les rôles, les besoins, les opportunités et les dynamiques de pouvoir liés aux comportements de déplacement et à l'accès aux ressources de mobilité. L'objectif de l'identification des inégalités et des besoins non satisfaits est de permettre la mise en place d'interventions et de programmes mieux adaptés et plus équitables. Il est essentiel d'utiliser des données ventilées par genre pour comprendre la diversité des comportements, des besoins et des enjeux en matière de déplacements, et pour intégrer ces résultats dans la planification et les interventions.

Par ailleurs, l'analyse de genre doit prendre en compte les répercussions globales d'une mobilité insuffisante ou peu sécurisée pour les femmes, notamment sur leur accès à l'éducation et à l'emploi.

## Utilisation des données qualitatives pour explorer et approfondir les enseignements tirés des résultats quantitatifs sur les déplacements des femmes

|  <b>Données quantitatives</b><br>(ventilées par genre) |  <b>Données qualitatives</b><br>(ventilées par genre)                                                                                                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pourquoi les gens se déplacent-ils ? (Motifs de déplacement)                                                                            | Comment ces motifs de déplacement sont-ils liés aux rôles attribués aux genres dans la communauté ou la société ?                                                                                                                                                                          |
| Avec combien de personnes se déplacent-ils ? (enfants, personnes âgées, etc.)                                                           | Comment vivent-ils les déplacements liés aux soins en ce qui concerne les infrastructures ? Est-il facile de se déplacer avec des personnes âgées ? Des enfants ?                                                                                                                          |
| Quel est le principal mode de transport ?                                                                                               | Évaluer dans quelle mesure leur principal mode est confortable, pratique, accessible et attractif.                                                                                                                                                                                         |
| Quelle est la durée totale du déplacement ?                                                                                             | Analyser le ressenti du déplacement pour l'utilisateur et identifier ce qui pourrait le rendre plus agréable.                                                                                                                                                                              |
| Combien d'étapes les personnes interrogées effectuent-elles lors d'un déplacement type ?                                                | Analyser si les personnes interrogées pourraient réduire le nombre d'étapes de leur déplacement, mais en sont empêchées en raison de facteurs tels que le coût, la sécurité, l'accessibilité ou la durée.                                                                                  |
| À quelle heure les personnes interrogées quittent-elles leur domicile ? Et y reviennent-elles ?                                         | Dans quelle mesure ces durées de déplacement affectent-elles leur capacité à se reposer, à respecter leurs obligations familiales, etc. ?                                                                                                                                                  |
| Combien de modes de transport les voyageurs utilisent-ils lors d'un déplacement type ?                                                  | Analyser si les personnes interrogées pourraient réduire le nombre de modes de transport, mais en sont empêchées en raison de facteurs tels que le coût, la sécurité, l'accessibilité ou la durée.                                                                                         |
| Combien de temps les voyageurs doivent-ils attendre avant de changer de mode de transport ?                                             | Analyser ce que ressentent les personnes interrogées pendant l'attente et ce qui pourrait rendre ces temps d'attente plus agréables. Comment les horaires des transports publics sont-ils adaptés aux différents emplois du temps quotidiens des femmes et des hommes ?                    |
| À quelle heure de la journée les personnes interrogées voyagent-elles ?                                                                 | Analyser les difficultés que rencontrent les personnes interrogées aux heures de pointe et en dehors de celles-ci                                                                                                                                                                          |
| Quelles distances les personnes interrogées parcourent-ils avec chaque mode de transport ?                                              | Analyser si les personnes interrogées pourraient effectuer le trajet sur une distance plus courte, mais sont freinées par les correspondances, les modes de transport, le coût, la sécurité, l'accessibilité ou le temps.                                                                  |
| Combien les personnes interrogées dépensent-elles par jour, par semaine ou par mois pour se déplacer ?                                  | Analyser si les personnes interrogées ont des difficultés à assumer le coût des titres de transport et, dans le cas des femmes, si cela les oblige à demander de l'argent à leur père ou à leur mari pour s'en acquitter. Quelles sont les difficultés auxquelles elles sont confrontées ? |
| Combien de temps les personnes interrogées marchent-elles ?                                                                             | Quelles sont les conditions de marche ? Comment les améliorer ?                                                                                                                                                                                                                            |
| Les personnes interrogées ont-elles été témoins d'actes de harcèlement ou de vol à l'encontre d'autres personnes ?                      | Quelles ont été les réactions des témoins ou des autorités ?                                                                                                                                                                                                                               |
| Les personnes interrogées ont-elles été harcelées ou volées ?                                                                           | Quelles ont été les réactions des témoins ou des autorités ?                                                                                                                                                                                                                               |
| Dans quelle mesure les personnes interrogées se sentent-elles en sécurité ?                                                             | Qu'est-ce qui pourrait permettre aux personnes interrogées de se sentir plus en sécurité ?                                                                                                                                                                                                 |
| Les transports publics répondent-ils à leurs besoins ?                                                                                  | Analyser les besoins des personnes interrogées qui ne sont pas satisfaits.                                                                                                                                                                                                                 |
| À quelle fréquence les personnes interrogées se déplacent-elles ?                                                                       | Analyser les types de déplacements que les individus ne peuvent pas effectuer, et pour quelles raisons ? Comment cela affecte-t-il leur quotidien ?                                                                                                                                        |
| À quelle fréquence les personnes interrogées doivent-elles rester debout dans les transports publics ?                                  | Quel impact cela-t-il sur les décisions de déplacement ? Cela signifie-t-il que les personnes interrogées pourraient emprunter des itinéraires plus longs ? Des modes de transport plus coûteux ? Éviter les déplacements ?                                                                |
| Dans quelle mesure les transports publics sont-ils bondés ? (échelle de Likert)                                                         | Quel impact cela-t-il sur les décisions de déplacement ? Cela signifie-t-il que les personnes interrogées pourraient emprunter des itinéraires plus longs ? Des modes de transport plus coûteux ? Éviter les déplacements ?                                                                |

8

### Audits d'infrastructures spécifiques au genre à Cordoue

L'analyse des infrastructures se concentre généralement sur les aménagements pour les piétons et les cyclistes, les infrastructures de transport public, le réseau routier et les inter-sections/la circulation.

À Cordoue, l'évaluation dans le cadre du Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) a également pris en compte les conditions physiques nécessaires à la marche et à l'accessibilité, notamment la présence de rampes aux coins de rue et l'absence d'obstacles sur les trottoirs.

Elle a aussi cartographié les infrastructures liées aux soins, telles que les établissements de santé, le centre polyvalent pour les femmes, les crèches et les lieux de service des organisations non gouvernementales (ONG), en tenant compte des usages de jour comme de nuit. L'évaluation des transports en commun a mis en évidence des niveaux de qualité variables des arrêts de bus, la plupart manquant d'abris adéquats, de sièges et de protection contre les intempéries.



### Ambato sélectionne des femmes marginalisées pour des entretiens approfondis afin d'éclairer son PMUD.

9

### Ambato fait un effort supplémentaire pour entendre la voix des femmes vivant dans les zones rurales

À Ambato, les urbanistes se sont concentrés sur les problèmes de mobilité propres aux femmes des zones rurales qui se rendent en ville pour vendre leurs produits. Consciente que ces femmes rencontrent souvent des obstacles importants, tels que des services de transport irréguliers et des problèmes de sécurité, la ville a procédé à une analyse qualitative approfondie.

Des groupes de discussion et des entretiens menés auprès de 10 groupes divers à Ambato ont fourni des informations précieuses sur les défis et les préoccupations en matière de mobilité de différents segments de la population, notamment les personnes âgées, les peuples autochtones, les agriculteurs, les femmes et les personnes en situation de handicap.

Il en est principalement ressorti que les femmes des zones rurales et autochtones d'Ambato sont confrontées à d'importants obstacles en termes de mobilité. Ces femmes se heurtent à l'insuffisance et à la rareté des transports publics dans leurs communautés, ce qui les oblige à recourir à des modes de transport informels surpeuplés et dangereux, comme les camionnettes. Lorsqu'elles utilisent les transports publics, elles voyagent souvent avec des produits agricoles, des marchandises et des enfants, ce qui rend les bus inconfortables et difficiles d'accès. Le manque de connectivité entre les zones rurales et urbaines limite encore davantage leur mobilité, restreignant leur accès aux services essentiels et aux opportunités économiques. Puisque beaucoup de ces femmes dépendent de la vente de leurs produits agricoles sur les marchés de la ville, un transport fiable est essentiel à leur subsistance.

En outre, ces femmes ont déclaré avoir été victimes de discrimination et de mauvais traitements lorsqu'elles utilisaient les transports publics, faisant état d'incidents liés au manque de respect, à l'impatience et au harcèlement sexuel de la part des chauffeurs de bus et des autres passagers.

Les groupes de discussion et les entretiens ont proposé plusieurs mesures pour relever ces défis, telles que l'augmentation de la fréquence et de la couverture des services de transport public dans les zones rurales, l'amélioration de la sécurité et du confort des modes de transport informels, ainsi que la promotion d'attitudes plus inclusives et respectueuses de la part des prestataires de transport et des passagers envers les femmes, en particulier celles issues des communautés autochtones et rurales.



10

### Medan intègre la dimension de genre dans le diagnostic de son système de mobilité

Le rapport de diagnostic du PMUD pour Medan aborde explicitement les différences de genre en matière d'habitudes de déplacement, d'accès aux transports et de préoccupations liées à la sécurité. Des données ventilées par genre sur les comportements de déplacement et les modes de mobilité ont été collectées et analysées. Le PMUD comprend des données qui différencient les hommes et les femmes sur divers aspects de la mobilité, tels que les motifs de déplacement, l'accès aux véhicules particuliers et aux permis de conduire, ainsi que le choix des modes de transport. Ces données ont été recueillies dans le cadre des études menées pour le PMUD, comprenant des enquêtes, des entretiens et des groupes de discussion avec diverses parties prenantes.

L'analyse met en évidence des différences significatives entre les hommes et les femmes, notamment en ce qui concerne la fréquence et les motifs de déplacement, l'accès aux ressources de transport et les perceptions en matière de sécurité. Le rapport présente visuellement ces résultats ventilés par genre à l'aide de figures et de graphiques.



### Phase II du PMUD Vision, établissement des objectifs et élaboration de scénarios/stratégies

La mobilisation des parties prenantes et la participation du public sont essentielles pour définir les objectifs et élaborer des scénarios, qui influencent à leur tour l'orientation stratégique du PMUD. Cette phase peut contribuer à créer une

vision commune de la mobilité durable, inclusive et réactive aux besoins de genre. La planification de la mobilité urbaine durable est intrinsèquement participative et vise à répondre aux besoins de mobilité des populations vivant dans la zone du projet. Les personnes concernées par les décisions ont le droit de participer au processus décisionnel.

### Les données sur le genre collectées à Yaoundé révèlent les désirs et aspirations des femmes

Exemple 11

11

### Analyse de genre à Yaoundé

Les données du diagnostic de mobilité ont montré une légère différence dans le nombre de trajets effectués par les femmes par rapport aux hommes. À Yaoundé, les femmes se déplacent davantage à pied ou en moto-taxi et effectuent deux fois moins de trajets en voiture particulière que les hommes. Cette disparité est liée à des différences significatives dans l'emploi formel à temps plein, avec 15 % des femmes employées à temps plein contre 27 % des hommes.

Les données sur l'emploi montrent que les hommes sont plus susceptibles d'occuper des emplois à temps plein, tandis que les femmes restent souvent à la maison, probablement en raison de leurs responsabilités familiales, ce qui témoigne d'une société patriarcale traditionnelle. Toutefois, des études ont révélé que de nombreuses femmes souhaitent travailler, 64 % des personnes au chômage et en recherche d'emploi étant des femmes.



Les différentes parties prenantes, qu'il s'agisse de femmes, d'hommes ou de membres de groupes vulnérables, peuvent être différemment affectées par certaines mesures selon leur identité, leur revenu, leur âge ou leur niveau d'éducation. De ce fait, elles peuvent exprimer des priorités et des points de vue divergents quant à l'affectation des ressources. Le processus de planification des transports doit donc prendre ces éléments en compte pour répondre efficacement aux besoins des différents groupes.

La mobilisation d'un large éventail de participants favorise la co-création et améliore la compréhension des besoins de la communauté, en mettant en évidence les lacunes de l'offre de transport existante. Il convient d'associer des experts techniques, tels que des universités locales, des spécialistes du genre et de la mobilité inclusive, des organisations de femmes, des associations pour personnes en situation de handicap, des responsables communautaires et des organisations de proximité qui soutiennent les personnes vulnérables, y compris les migrants.

### **Étapes pour intégrer la dimension de genre lors de la phase stratégique du PMUD**

**Étape 4** Création et co-création de scénarios

**Étape 5** Définition de la vision et des objectifs en concertation avec les parties prenantes

**Étape 6** Définition d'indicateurs et d'objectifs

### **Garantir la participation effective des femmes et des autres groupes marginalisés**

La collecte de données sur les femmes ou d'autres groupes marginalisés, qu'elle soit quantitative ou qualitative, n'est pas suffisante en soi. Ces données doivent servir à orienter les interventions, et les méthodes de collecte doivent permettre une participation réelle des femmes. Voici quelques approches pratiques pour y parvenir :

**Cibler la sensibilisation des femmes et des groupes vulnérables.** Il est important de déployer des efforts ciblés pour solliciter les organisations de femmes et les groupes communautaires représentant les populations vulnérables (personnes âgées, modestes, en situation de handicap, etc.) afin que leurs voix soient entendues. Une invitation générale risque de ne pas suffire pour atteindre les femmes.

**Prendre en compte les contraintes des femmes et des groupes vulnérables.** Il est essentiel que les méthodes de collecte de données intègrent la parole des femmes, leurs contraintes de temps et autres obligations afin que leur point de vue soit pris en compte.

- Mener les entretiens et les enquêtes aux heures où les femmes se déplacent afin que leurs trajets soient bien pris en compte.
- Réaliser les entretiens et les enquêtes aux heures où les femmes sont susceptibles d'être disponibles.
- Éviter de programmer les entretiens aux heures coïncidant avec les obligations familiales et domestiques.
- Proposer de couvrir les frais de déplacement pour permettre aux femmes d'assister aux sessions.
- Veiller à ce que les femmes soient interrogées par des enquêtrices.
- Privilégier les entretiens individuels plutôt que les enquêtes en porte-à-porte.
- Toujours obtenir un consentement éclairé.

**Recueillir une diversité de points de vue grâce au processus de consultation :** il est important d'intégrer des méthodes participatives spécifiquement conçues pour recueillir les points de vue des femmes et des groupes vulnérables, notamment par le biais de groupes de discussion.

### **→ Étape 4 Intégration de la dimension de genre dans l'élaboration des scénarios du PMUD**

Lors de la création de scénarios dans le cadre du plan de mobilité urbaine durable (PMUD), il est essentiel d'intégrer la dimension de genre afin de tenir compte des besoins et les difficultés propres aux différents groupes. Pour y parvenir efficacement, il convient de prendre en compte les éléments suivants :

- **Élaborer des scénarios intégrant les enchaînements de trajets et la mobilité liée aux soins.** De nombreuses personnes, généralement des femmes, enchaînent plusieurs activités, telles que la garde d'enfants, les courses et le travail, sur un même trajet. Il convient donc de réfléchir à la façon dont les services pourraient être adaptés pour répondre à ces modes de déplacement.
- **Tenir compte de la diversité des habitudes de déplacement, en mettant l'accent sur les besoins de services en dehors des heures de pointe.** Les services doivent être pensés non seulement pour les heures de pointe traditionnelles, mais aussi pour les débuts de matinée, les fins de soirée et les week-ends, périodes pendant lesquelles de nombreux déplacements essentiels ont lieu, en particulier pour les personnes voyageant en dehors des horaires de bureau habituels.



Ci-dessus et à droite :  
Session de concertation avec des parties prenantes  
diverses au Malawi pendant la pandémie de Covid-19.  
Crédit : Gail Jennings



Ci-dessous : Urban Catalysts collecte  
des données auprès des femmes de  
Delhi. Crédit : Shradha Gupta



12

### Les groupes de discussion étaient une exigence des TdR pour le PMUD de Kumasi

Les TdR du PMUD de Kumasi exigeaient que le diagnostic utilise l'analyse qualitative, notamment des entretiens avec des groupes représentatifs de la population de la ville sur les pratiques et les besoins en matière de mobilité urbaine (fréquence des déplacements, motifs des trajets, spécificités hommes/femmes, budget de transport, qualité du service de transport public, etc.).

Six groupes de discussion ont été organisés sur les thèmes suivants : transport artisanal et transport collectif, questions de genre en mobilité, mobilité dans les communautés suburbaines/rurales, activités commerciales et mobilité dans le centre-ville, prestation de services de transport aux personnes vulnérables, et mobilité vers et au sein de l'université.

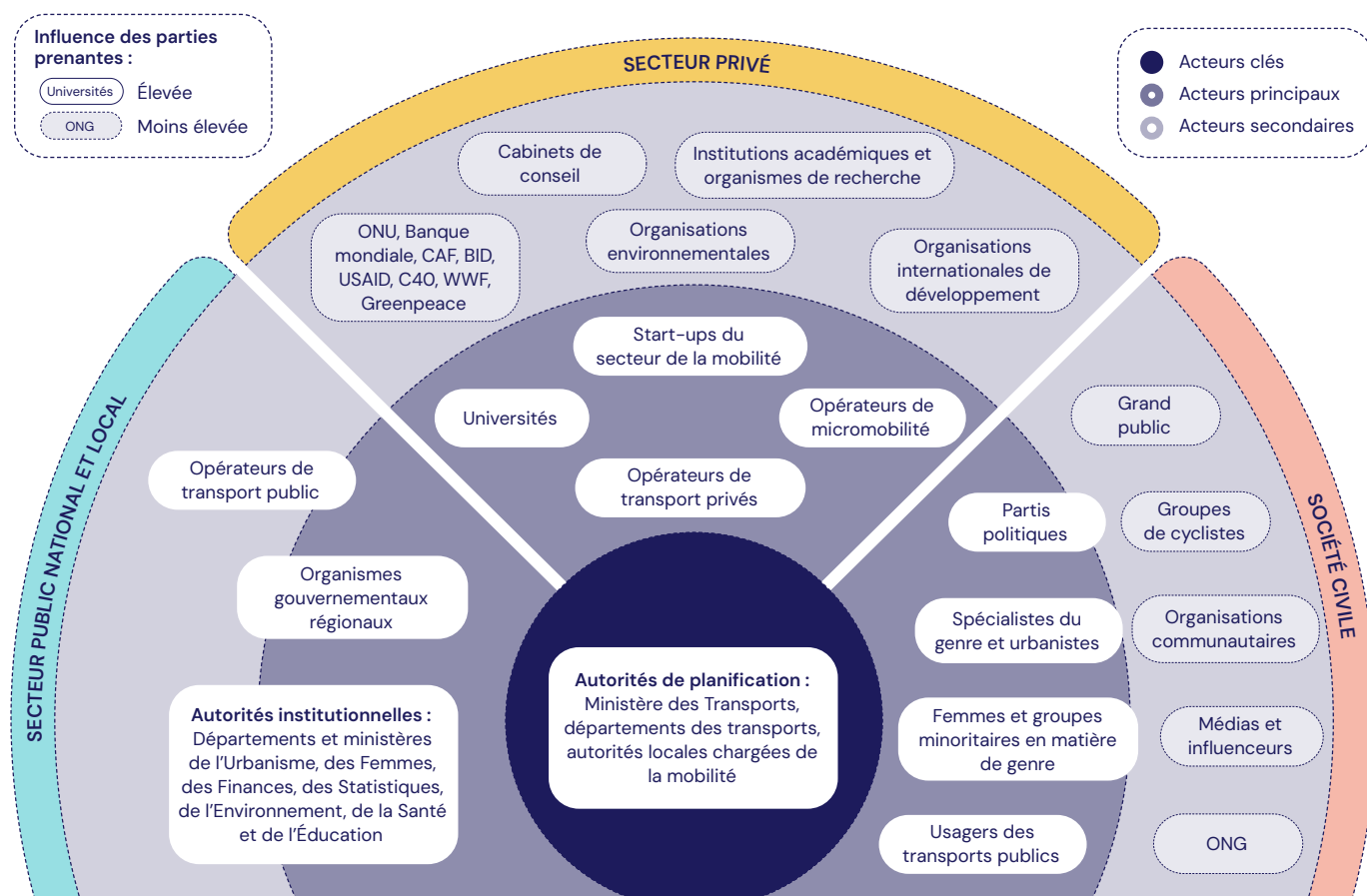
En plus d'un groupe de discussion portant sur une seule thématique liée au genre, exclusivement réservé aux femmes, chaque groupe comprenait des femmes.

Le groupe de discussion 1, « Questions de genre en mobilité », était exclusivement composé de femmes. Les participantes comprenaient des habitués des transports publics de différents âges, des femmes parcourant de longues distances à pied, ainsi que des femmes voyageant accompagnées (personnes âgées, enfants ou toute autre personne nécessitant une assistance pour se déplacer). D'autres groupes de discussion, comprenant des commerçants, des personnes en situation de handicap et des femmes, ont également été constitués.



- **Prendre en compte les préoccupations en matière de sécurité des femmes et des groupes vulnérables à l'échelle de la ville.** Il est essentiel d'identifier les quartiers où ces groupes se sentent particulièrement en insécurité et d'y prévoir des améliorations, notamment par un renforcement de l'éclairage public et une meilleure intégration des arrêts de transport public afin qu'ils soient moins isolés. L'objectif est de rendre ces espaces accueillants et sûrs pour l'ensemble de la population.
- **Évaluer et comparer les scénarios en fonction de leur impact sur les différents groupes de genre.** Des indicateurs clairs doivent être utilisés pour suivre les évolutions en matière de sécurité à mesure que les services s'améliorent, en veillant à ce que chaque scénario soit analysé en fonction de sa capacité à favoriser ou entraver un accès équitable.
- **Associer les parties prenantes représentant les intérêts des femmes au processus d'élaboration des scénarios.** Leurs points de vue et expériences permettront d'élaborer des scénarios en phase avec les réalités quotidiennes des différents membres de la communauté,

afin que les solutions proposées soient à la fois concrètes et valorisantes. En intégrant ces éléments au processus d'élaboration des scénarios, les décisions prises dans le cadre du PMUD refléteront mieux la diversité des besoins de la population urbaine et contribueront à un environnement plus agréable et inclusif pour les femmes.



Source : Basé sur l'outil « Stakeholder Mapping » de la GIZ et de son programme Changing Transport. Disponible à l'adresse : [https://changing-transport.org/wp-content/uploads/2020\\_tool\\_stakeholder\\_map.pdf](https://changing-transport.org/wp-content/uploads/2020_tool_stakeholder_map.pdf)

## → Étape 5 Intégration de la dimension de genre dans la vision d'un PMUD

Une vision est une déclaration inspirante qui se projette vers l'avenir et exprime ce que la ville souhaite accomplir en termes de transport et de qualité de vie. Ce processus doit d'abord s'appuyer sur une compréhension approfondie des diverses expériences et attentes de la communauté. Vous trouverez ci-dessous des pistes de réflexion pour définir une vision réactive au genre :

- **Engager un dialogue collaboratif.** Il est essentiel de réunir un groupe diversifié de parties prenantes, telles que des organisations de femmes, des associations communautaires, des experts en transport et des élus locaux, pour réfléchir à une vision commune. Ce processus collaboratif doit encourager les participants à partager leurs expériences personnelles et à imaginer un avenir basé sur une mobilité équitable et adaptée aux différents besoins. Il convient de mettre l'accent sur la façon dont les améliorations en matière de transport peuvent renforcer l'autonomie de tous les citoyens, élargir les opportunités économiques et favoriser l'inclusion sociale.
- **Élaborer un récit ambitieux.** La vision doit dépeindre une ville où la mobilité, à la fois sûre, accessible et efficace, constitue une composante naturelle du cadre de vie.

Il convient de privilégier un langage qui insiste sur l'engagement à transformer les espaces publics, à renforcer la sécurité dans les transports publics et à reconnaître les besoins liés aux soins et aux enchaînements de trajets. Ce récit doit trouver un écho émotionnel tout en affichant un engagement clair envers l'égalité entre les genres.

- **Ancrer la vision dans les réalités locales.** La vision doit s'appuyer sur les résultats du diagnostic de genre et sur les recherches menées auprès de la communauté. Celle-ci ne doit pas rester abstraite, mais refléter des aspects mesurables, tels qu'une meilleure accessibilité pour les femmes dans les quartiers mal desservis ou l'amélioration des dispositifs de sécurité dans les nœuds de transport public. En reliant la vision à des besoins identifiés au niveau local, le plan devient à la fois ambitieux et pratique.
- **Intégrer un engagement en faveur de l'inclusivité.** La déclaration de vision doit reconnaître explicitement la nécessité de réduire les disparités, notamment en s'engageant pour un avenir de mobilité urbaine qui comble les écarts d'accès entre les différents genres. Cette clarté d'engagement permettra d'orienter l'ensemble des décisions de planification ultérieures et d'établir un cadre où les politiques réactives au genre deviendront incontournables.

- **Affiner la vision en fonction des retours.** Une version préliminaire de la vision doit être élaborée, puis affinée en recueillant régulièrement les avis des parties prenantes, en particulier de celles qui représentent les femmes et les communautés marginalisées. Grâce à ce processus itératif, la vision reflètera fidèlement leurs aspirations et clarifiera toute formulation ambiguë pour mettre en évidence des objectifs concrets et réactifs au genre.
- **Assurer la cohérence de la vision avec les objectifs urbains globaux.** La vision de la mobilité doit s'inscrire dans une stratégie globale visant à améliorer le cadre de vie urbain. Le lien doit être fait entre les améliorations en matière de transports et les retombées sociales, environnementales et économiques qui profitent à l'ensemble

de la population. En démontrant que l'amélioration de la mobilité contribue à créer des environnements urbains plus sains, plus sûrs et plus inclusifs, on renforce l'idée que l'égalité entre les genres est essentielle à la vitalité de la ville.

En suivant ces étapes, les planificateurs peuvent élaborer une vision générale du PMUD qui sert non seulement de fil conducteur pour les politiques et mesures futures, mais qui intègre également l'égalité entre les genres au cœur même du processus. Cette vision enrichie devient un puissant outil pour rassembler toutes les parties prenantes autour d'un objectif commun et inclusif, ouvrant la voie à un PMUD qui apporte des avantages tangibles à chaque segment de la population.

## Exemple de La Havane : intégration de la dimension de genre dans la vision d'un PMUD

Exemple 13

13

### La Havane intègre la dimension de genre dans sa vision de la ville

Le PMUD de La Havane met fortement l'accent sur la promotion de l'égalité des genres et de l'inclusion dans le système de mobilité de la ville. Cette vision a été élaborée dans le cadre de dialogues collaboratifs auxquels ont participé plus de 150 personnes, parmi lesquelles des sociologues, des spécialistes du genre et des représentants d'organisations féminines telles que la Fédération des femmes cubaines. Cette approche participative a permis au plan de reconnaître les besoins spécifiques de mobilité des femmes à La Havane, tels que leur plus grande dépendance aux transports publics, la complexité de leurs déplacements liée aux responsabilités familiales, ainsi que leurs préoccupations en matière de sécurité face au harcèlement dans les bus. En s'appuyant sur cette compréhension du contexte local, la vision du PMUD énonce ce qui suit :

*« La vision du PMUD de La Havane est de parvenir à un modèle de mobilité et de transport durable, efficace et de haute qualité, qui réponde aux besoins et aux demandes sociales, favorise l'accessibilité universelle aux transports, contribue à l'amélioration de l'environnement et de la santé publique, soutienne le développement durable de la ville et renforce la cohésion territoriale, les citoyennes et les citoyens constituant le pilier fondamental du PMUD ».*

Cette déclaration de vision inclusive a été affinée sur la base des commentaires recueillis lors de plusieurs ateliers et entretiens avec des passagères et des travailleuses du secteur des transports. Il est important de noter que la vision a également été alignée sur les objectifs plus larges de La Havane en matière de protection de l'environnement, de développement durable et de cohésion territoriale.



### → Étape 6 Intégration de la dimension de genre dans les indicateurs et objectifs du PMUD

La vision du plan de mobilité urbaine durable (PMUD) ne peut se concrétiser que si elle s'appuie sur des indicateurs mesurables et des objectifs réalistes. Pour suivre efficacement l'intégration de la dimension de genre tout au long de la phase de mise en œuvre, les planificateurs doivent élaborer des objectifs SMART (Spécifiques, Mesurables, Atteignables, Réalistes et Temporellement définis). Cette approche consiste à définir des indicateurs de performance clairs qui reflètent les résultats réactifs au genre et à désigner les entités chargées d'atteindre ces objectifs.

**Élaborer des objectifs SMART.** Chaque objectif doit préciser le résultat attendu et comporter des mesures quantitatives ou qualitatives permettant d'en évaluer l'efficacité. Par exemple : « Augmenter de 15 % la proportion de femmes parmi les usagers des transports publics d'ici cinq ans, en collectant des données ventilées par genre au moins une fois par an. » Cet objectif, à la fois clair et mesurable, permet d'orienter les décisions politiques et d'améliorer les dispositifs opérationnels.

**Définir des indicateurs mesurables.** Il est essentiel d'établir des indicateurs permettant de mesurer les aspects clés, tels que l'accessibilité, la sécurité et la qualité des services, sous l'angle du genre. Exemples d'indicateurs :

- Nombre de cas de harcèlement sexuel signalés et résolus dans les transports publics
- Pourcentage de femmes au sein du personnel (conductrices, contrôleuses, etc.) et au sein de la direction dans le secteur des transports (pourcentage d'augmentation par rapport à la valeur de référence)
- Nombre de voies piétonnes bien éclairées reliant les zones résidentielles aux arrêts de transport public (augmentation en pourcentage par rapport à la valeur de référence)
- Pourcentage de femmes utilisant les transports publics en dehors des heures de pointe
- Pourcentage de femmes et de filles ayant accès à une destination clé à pied en moins de 15 minutes (augmentation en pourcentage par rapport à la valeur de référence)
- Pourcentage de ménages consacrant plus de 10 % de leurs revenus à leurs besoins en matière de transport

- Pourcentage de femmes (augmentation en pourcentage par rapport à la valeur de référence) percevant leur voirie comme sûre, agréable et fonctionnelle
- Réduction, par rapport à la valeur de référence, du temps d'attente des femmes et des filles aux arrêts de transport public aux heures de pointe et aux heures creuses
- Pourcentage d'augmentation du nombre de toilettes publiques pour femmes à proximité des pôles d'échanges de transport public

Pour garantir la fiabilité des mesures et du suivi dans le temps, ces indicateurs doivent être clairement définis et appliqués de manière cohérente.

- **Fixer des objectifs clairs pour différentes échéances.** Des objectifs doivent être fixés à court, moyen et long terme afin de suivre les progrès réalisés et de procéder à des ajustements en temps utile. Par exemple, il est possible de définir une valeur de référence pour l'année en cours, de procéder à une évaluation intermédiaire cinq ans plus tard, puis d'arrêter des objectifs à dix ans. Cette approche progressive permet aux planificateurs de suivre les progrès réalisés, de vérifier l'efficacité des interventions par rapport aux objectifs fixés et, si nécessaire, d'adapter les stratégies.
- **Attribuer des responsabilités en matière de suivi et d'évaluation.** Il convient de désigner des entités ou services spécifiques pour examiner régulièrement ces indicateurs. Ces responsabilités doivent être clairement définies dans la documentation du projet afin de savoir avec précision qui assure le suivi de l'avancement, collecte les données et rend compte des résultats.

## Ambato suit l'évolution du comportement des femmes en matière de déplacement

Exemple 14

14

### Ambato suit l'évolution du comportement des femmes en matière de déplacement

À Ambato, la ville a mis en place un ensemble d'indicateurs spécifiques au genre afin de suivre ses progrès sur plusieurs périodes. L'équipe de planification a établi une base de référence en 2021 et fixé des points d'évaluation ultérieurs pour 2027, 2036 et 2043. La plupart des indicateurs doivent être mesurés tous les deux ans afin de prendre en compte des améliorations progressives.

Les indicateurs clés comprennent le pourcentage de déplacements effectués par les femmes en utilisant différents modes de transport, l'objectif étant de faire passer l'utilisation des transports publics par les femmes de 45 % en 2021 à 60 % en 2043, et le pourcentage de femmes dont le temps de trajet est supérieur à 45 minutes, en réduisant le temps nécessaire de 17 % en 2021 à 10 % en 2043.

Cette approche structurée permet d'ajuster les stratégies de la ville en temps opportun, en veillant à ce que le PMUD reste attentif aux défis liés à l'égalité entre les genres.



15

**Dire Dawa intègre des indicateurs détaillés et spécifiques au genre dans son PMUD**

À Dire Dawa, le PMUD comprend un certain nombre d'indicateurs qui mesurent spécifiquement la réactivité au genre du secteur des transports.

Notamment :

- Le nombre de formations destinées au personnel du PMUD sur l'inclusion sociale et l'approche du genre
- La part des femmes dans la main-d'œuvre du transport artisanal (transport public informel)
- Le pourcentage de projets présentés lors d'activités de sensibilisation intégrant la dimension de genre et l'inclusion sociale
- Le pourcentage d'actions abordées lors d'activités de sensibilisation incluant la dimension de genre et l'inclusion sociale



16

**Les indicateurs guident la planification des mesures à Kumasi**

À Kumasi, les TdR du PMUD indiquent clairement qu'au cours du processus de définition des objectifs et des priorités, le consultant doit prendre en compte les points suivants :

- Limiter l'augmentation des émissions de GES
- Améliorer la mobilité des piétons et des cyclistes
- Améliorer la mobilité urbaine des femmes
- Améliorer la sécurité routière
- Améliorer le réseau routier
- Améliorer la gestion du fret autour du marché central
- Renforcer la croissance économique, en limitant les coûts d'investissement et de fonctionnement des programmes, ou en se concentrant sur les améliorations dans le centre-ville.



### Phase III du PMUD Planification des mesures

Au cours de cette phase, l'accent est mis sur le passage de la définition de visions stratégiques et d'indicateurs à la traduction de ces objectifs globaux en mesures concrètes. C'est à ce stade que le plan prend forme, avec des interventions visant à améliorer la mobilité urbaine tout en répondant aux besoins spécifiques liés au genre.

Les étapes ci-dessous fournissent des conseils afin d'intégrer des mesures réactives et transformatrices en matière de genre, de mettre en place une gouvernance solide pour leur mise en œuvre et de prévoir les lignes budgétaires dédiées aux initiatives spécifiques au genre. Il s'agit des étapes suivantes :

- **Étape 7** Sélection des ensembles de mesures avec les parties prenantes
- **Étape 8** Entente sur les actions et responsabilités
- **Étape 9** Préparation de l'adoption et du financement

#### → Étape 7 Sélection des mesures répondant aux besoins de mobilité des femmes

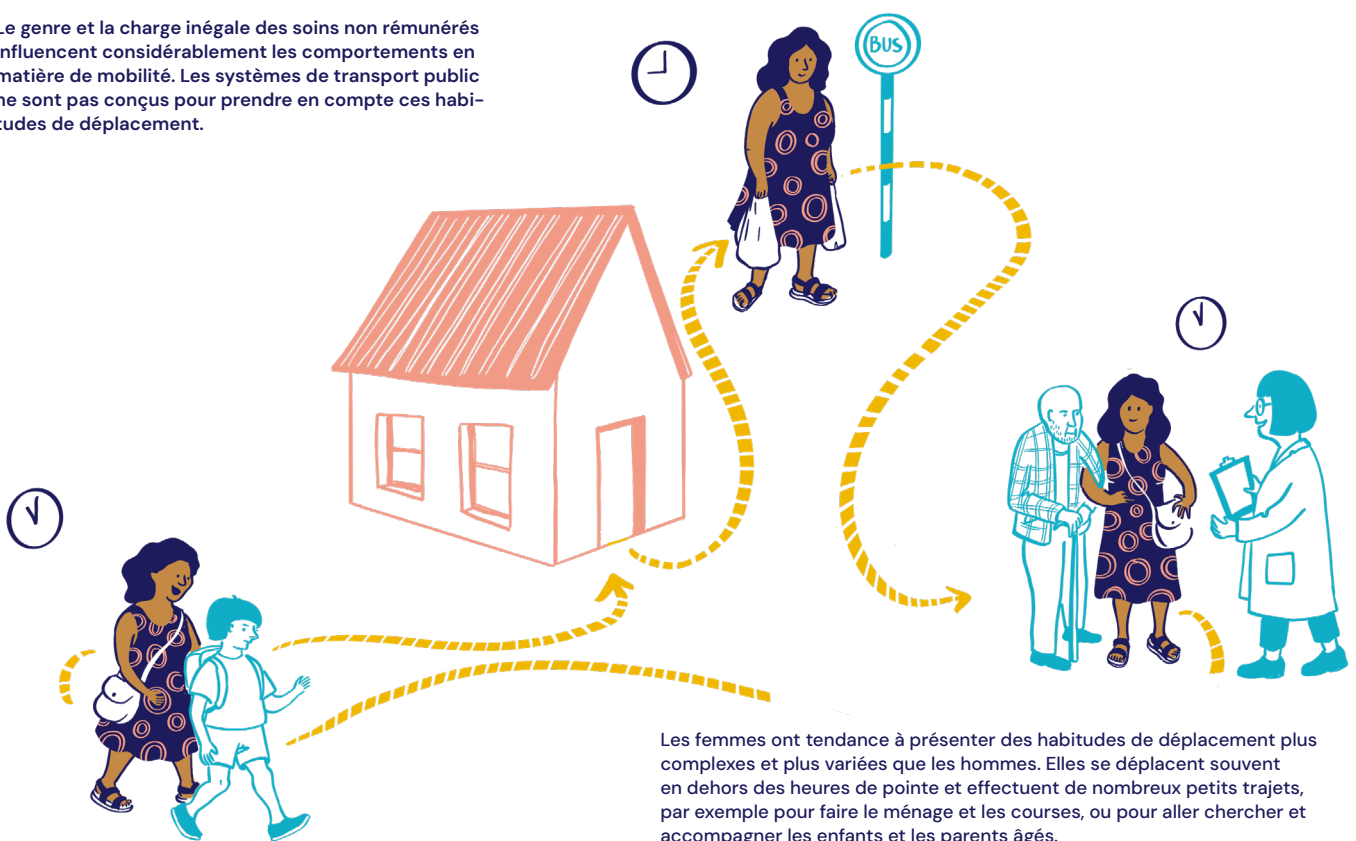
Cette étape consiste à traduire l'analyse de genre en interventions concrètes. Pour concevoir des mesures qui améliorent la mobilité des femmes, il convient d'identifier à la fois des réponses immédiates (mesures réactives au genre) et des initiatives à plus long terme visant à transformer les relations de pouvoir et les normes sociales (mesures transformatrices de genre). Ces actions doivent s'appuyer sur les données recueillies lors du diagnostic de genre et être adaptées au contexte spécifique de la ville.

Pour commencer, les planificateurs doivent examiner le diagnostic de genre afin d'identifier les enjeux prioritaires, tels que la sécurité en heures creuses, le manque de connectivité des transports publics pour les enchaînements de trajets liés aux soins, et l'existence de zones particulièrement dangereuses dans certains quartiers. Sur la base de cette analyse, l'équipe PMUD peut élaborer un ensemble de mesures ciblées pour résoudre ces problématiques.

### Comprendre les habitudes de déplacement domicile-travail

Graphique 5

Le genre et la charge inégale des soins non rémunérés influencent considérablement les comportements en matière de mobilité. Les systèmes de transport public ne sont pas conçus pour prendre en compte ces habitudes de déplacement.



Source : Esther Blodau

## Mesures réactives au genre

Les mesures réactives au genre sont des améliorations concrètes, souvent progressives, qui adaptent les systèmes existants pour mieux répondre aux besoins des femmes. Par exemple, améliorer l'éclairage et les dispositifs de sécurité aux arrêts de bus, ajuster les horaires de service pour couvrir les heures creuses lorsque les obligations liées aux soins limitent la flexibilité des déplacements, ou réorganiser les lignes de transport public pour mieux relier les zones résidentielles aux zones commerciales. L'objectif est de lever les obstacles existants et d'améliorer les services proposés aux populations historiquement mal desservies.

Le développement d'infrastructures prenant explicitement en compte les besoins liés au genre est essentiel pour créer des environnements urbains inclusifs et accessibles. Il s'agit

notamment d'aménager des arrêts de bus dans des endroits sûrs et pratiques, de veiller à ce que les trottoirs soient bien entretenus et de créer des pistes cyclables dédiées et facilement accessibles aux femmes.

Les interventions sur les infrastructures (aménagement des arrêts de bus, accès aux arrêts et stations, éclairage, places assises, etc.) profitent non seulement aux femmes, mais contribuent également à améliorer la mobilité d'autres groupes mal desservis.

De surcroît, la sécurité des infrastructures routières est cruciale pour les femmes, qui voyagent souvent avec des enfants ou des proches âgés. Pour améliorer la sécurité et l'accessibilité, il est recommandé de prévoir des passages piétons bien conçus, dotés d'îlots refuges, à proximité des écoles, des établissements de santé et des lieux de culte, ainsi que des trottoirs larges et bien entretenus, et des zones piétonnes.

Graphique 6

### Ce qui est prévu et ce qui est nécessaire

Pendant longtemps, les transports ont été planifiés en fonction d'un certain groupe. En réalité, des améliorations peuvent être apportées pour que les transports soient inclusifs et répondent aux besoins de tous.



Services fréquents aux heures de pointe.



Rapidité et efficacité.



Connexions directes.

Ce qui est prévu



Espace de rangement pour les bagages volumineux.



Sièges confortables et espace pour les enfants.

Accès à des toilettes et à des endroits pour changer les bébés.



Installations de conception inclusive pour les enfants et les personnes âgées.

Rampes pour permettre l'accès à tous.

Ce qui est nécessaire

Source : Esther Blodau

17

## Le genre est une question transversale explicite dans le PMUD de Kumasi

Le PMUD de Kumasi compte peu de mesures spécifiques au genre, mais les planificateurs chargés de la mobilité notent que le « PMUD prévoit des actions réactives au genre qui considèrent le genre comme une question transversale ». Notamment :

Les conditions du transport non motorisé sont largement améliorées grâce à la mise à disposition de trottoirs de qualité et à un éclairage systématique, offrant de meilleures conditions aux femmes se déplaçant à pied (plus nombreuses que les hommes) et réduisant le sentiment d'insécurité dans les rues. Les lignes directrices relatives à l'aménagement des rues proposeront également des concepts intégrant la sécurité dès la conception.

La professionnalisation du système de transport artisanal (services de trottoirs de qualité) contribuera à renforcer la régulation et la qualité du service, ce qui devrait conduire à une offre mieux adaptée à la demande (réduisant ainsi la concurrence entre passagers pour monter à bord des véhicules) et à une amélioration générale des conditions de sécurité (renouvellement du parc de véhicules). Les femmes en seront les premières impactées.

L'introduction de transports publics formels (services d'autobus de qualité, bus rapides) améliorera le système de transport public, majoritairement utilisé par les femmes, et permettra de maîtriser les frais de déplacement. Elle garantira également l'égalité en ce qui concerne le « droit de monter à bord du véhicule », un accès facile avec des planchers surbaissés, par exemple, et davantage d'exigences pour les conducteurs. Un aspect important de l'introduction de ces modes de transport sera la possibilité pour les personnes (principalement les commerçantes) de transporter facilement des marchandises à bord.



### → Étape 8 Entente sur les actions et responsabilités : Mettre en place des mécanismes de gouvernance pour la mise en œuvre des mesures et responsabilités spécifiques au genre

Pour une mise en œuvre efficace des mesures réactives au genre, il est essentiel de disposer de structures de gouvernance solides. Ces structures doivent définir clairement les rôles et les responsabilités, et favoriser la collaboration entre les différents secteurs. Voici quelques étapes recommandées pour intégrer la dimension de genre dans les actions entreprises :

- **Définir clairement les rôles et les responsabilités.** Il convient de désigner un groupe de travail ou un référent genre au sein de l'équipe de planification, et de définir clairement les responsabilités pour le suivi et la coordination des mesures propres au genre. Ces informations doivent être consignées dans des politiques officielles et des lignes directrices internes.
- **Intégrer la collaboration intersectorielle.** Il est essentiel de mettre en place des comités interservices regroupant

des représentants de différents secteurs tels que les transports, l'urbanisme, la sécurité publique et les services sociaux. Cette approche collaborative assure une évaluation cohérente de la dimension de genre dans l'ensemble des initiatives ainsi que la prise en compte des divers points de vue.

- **Formaliser la participation des parties prenantes.** Des forums ou des réunions de suivi doivent être régulièrement organisés avec les parties prenantes, notamment avec les organisations de femmes, les représentants communautaires et les acteurs de la société civile. Ces espaces de dialogue permettront de bénéficier d'un retour d'information continu et d'ajuster les mesures en fonction des besoins, afin que la politique reste en phase avec les réalités locales.
- **Élaborer des protocoles de suivi.** Des procédures doivent être mises en place pour suivre l'avancement des initiatives réactives au genre. En outre, des rapports réguliers, des cycles d'évaluation et des comités d'ajustement doivent être instaurés pour assurer la transparence et renforcer la responsabilité institutionnelle.

## → Étape 9 Préparation de l'adoption et du financement : créer des lignes budgétaires dédiées aux mesures et initiatives réactives au genre

Pour une mise en œuvre efficace, les mesures réactives au genre doivent bénéficier d'un financement adéquat. Il est essentiel d'allouer un budget spécifique à cette fin :

- **Introduire une budgétisation spécifique au genre.** Il est essentiel de créer au sein du budget global du plan de mobilité urbaine durable (PMUD) des lignes budgétaires spécifiquement consacrées aux initiatives liées au genre. Cette approche souligne l'importance de la dimension de genre dans les PMUD et évite que les ressources ne soient absorbées par les dépenses générales des projets de transport.
- **Élaborer des plans financiers avec des objectifs échelonnés.** Il convient d'établir des jalons financiers clairs pour les actions réactives au genre en fixant des objectifs à court, moyen et long terme. Ces objectifs échelonnés permettent d'évaluer régulièrement les progrès et d'apporter les ajustements nécessaires.
- **Attribuer les responsabilités de financement.** Des services ou agences doivent être désignés pour gérer le budget dédié au genre et en rendre compte. Cela favorise la responsabilisation, en permettant de suivre l'utilisation des fonds et de vérifier que les résultats sont conformes aux objectifs fixés.

En intégrant des mesures ciblées sur la mobilité des femmes, en mettant en place des mécanismes de gouvernance solides et en prévoyant des lignes budgétaires dédiées, les villes peuvent s'assurer de la prise en compte des initiatives réactives au genre dès la planification, ainsi que de l'efficacité de leur mise en œuvre et de leur évaluation.

## Phase IV du PMUD Mise en œuvre et suivi

Au cours de la phase IV, l'accent est mis sur le passage de la planification à l'action. Cette phase consiste à mettre en œuvre le plan de mobilité urbaine durable (PMUD), à suivre son avancement, à s'adapter aux nouveaux enjeux et à tirer des enseignements de l'expérience acquise. Une phase de mise en œuvre et de suivi bien gérée permet de veiller à ce que les actions définies lors des phases précédentes soient bien exécutées et restent adaptées aux besoins spécifiques au genre. Les étapes de cette phase sont les suivantes :

- **Étape 10 :** Gestion de la mise en œuvre
- **Étape 11 :** Suivi, adaptation et communication
- **Étape 12 :** Évaluation et enseignements

### → Étape 10 Gestion de la mise en œuvre

Lors de cette phase finale, l'accent est mis sur le passage de la planification à l'exécution concrète du plan de mobilité urbaine durable (PMUD), en portant une attention particulière à l'intégration de la dimension de genre. Une gestion réussie de la mise en œuvre repose sur plusieurs éléments clés :

- **Créer et assurer le financement d'une unité de mise en œuvre dédiée au genre.** Une unité de gestion spécifiquement chargée de superviser les mesures réactives au genre doit être mise en place au sein de l'autorité locale de transport. Cette unité doit comporter un coordinateur de mise en œuvre du genre ou une équipe dédiée pour faire le lien entre le personnel technique, les spécialistes du genre, les représentants de la société civile et les décideurs politiques. L'unité aura notamment pour mission de coordonner la passation de marchés de biens et de services pour des projets axés sur l'égalité des genres, tels que l'installation d'un éclairage de sécurité aux arrêts de transport public ou la reconstruction d'infrastructures piétonnes avec des caractéristiques d'accessibilité.
- **Intégrer dans le plan de financement global du PMUD une ligne budgétaire dédiée aux mesures réactives au genre.**
- **Renforcer les capacités et investir dans la formation.** Élaborer des programmes de formation permettant aux planificateurs des transports, aux opérateurs et aux acteurs locaux d'acquérir les connaissances nécessaires à la mise en œuvre de politiques réactives au genre. Des ateliers pratiques et des échanges de bonnes pratiques peuvent contribuer à renforcer cette capacité. La ville ou le promoteur du PMUD peut organiser des formations pour les consultants, ou inversement, en fonction des compétences et des besoins identifiés.
- **Organiser régulièrement des sessions de formation et des remises à niveau** pour l'ensemble du personnel impliqué dans la mise en œuvre du PMUD, en mettant l'accent sur la sensibilisation au genre, les outils les plus récents et les bonnes pratiques. Cette démarche peut

être complétée par un cadre de mentorat dans lequel des spécialistes du genre accompagnent le personnel moins expérimenté, afin de garantir que les équipes techniques intègrent systématiquement les questions de genre dans leurs activités quotidiennes.

- **Mettre en place des structures de coordination et d'information régulières.** Former un comité de mise en œuvre interdépartemental comprenant des représentants des secteurs technique, financier et du genre. Ce comité devra se réunir régulièrement afin d'examiner les progrès réalisés, de traiter les difficultés rencontrées et de réajuster les mesures, si nécessaire.

## Formation des femmes aux compétences techniques en matière de transport en Argentine, en Colombie et au Népal

Exemple 18

18

### Les mesures du PMUD comprennent la formation des femmes aux compétences techniques en matière de transport

À Cordoue, un programme de formation spécifique, « Liderezas en Movimiento », a été mis en œuvre. Cette initiative a non seulement permis de responsabiliser le personnel municipal, mais elle a également débouché sur des actions concrètes telles que l'extension des heures de service et le renforcement de la sécurité aux arrêts de transport public.

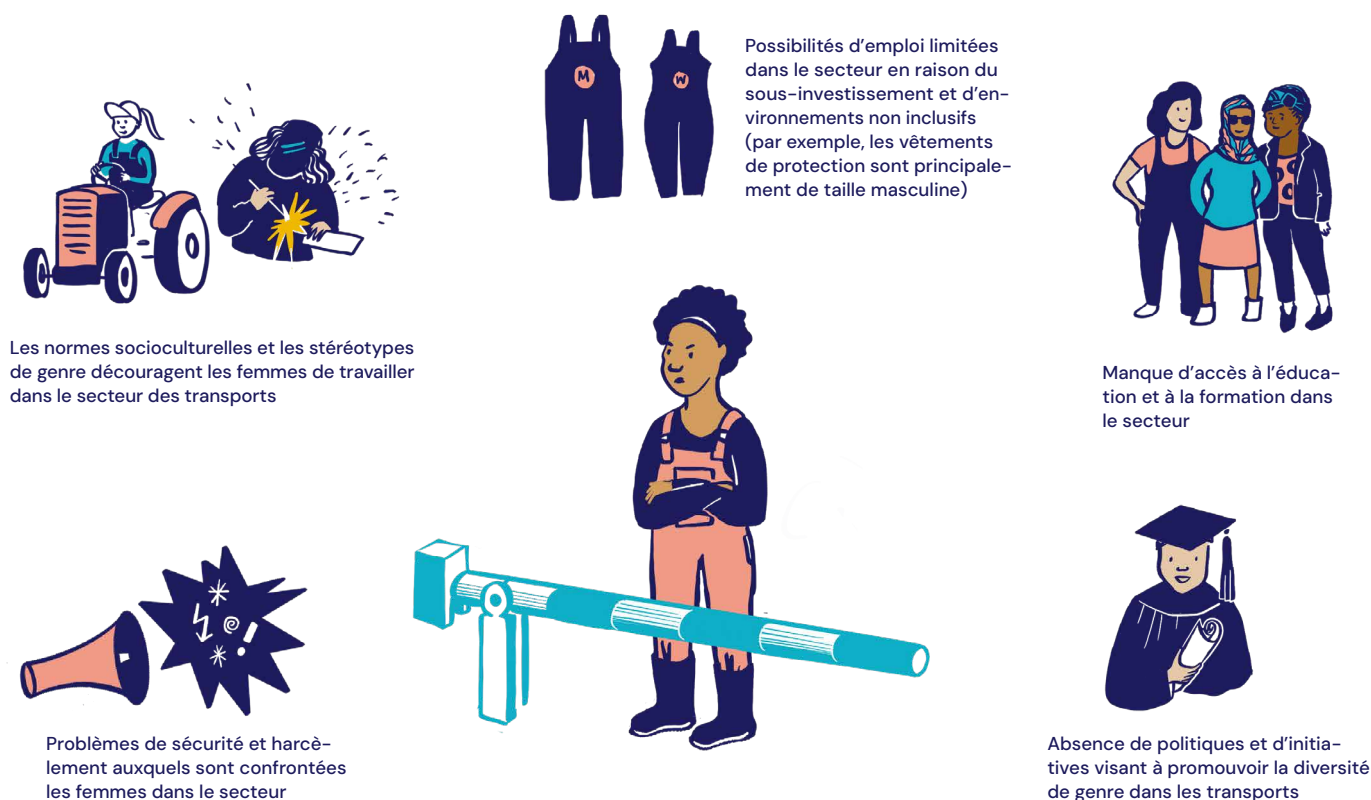
À Bogota, en Colombie, le système de BRT TransMilenio a lancé un programme de formation de femmes conductrices de bus, ouvrant de nouvelles opportunités d'emploi. En 2023, La Rolita, l'opérateur de transport public de la ville, employait 229 conductrices, ce qui témoigne du succès du programme dans la promotion de l'inclusion des femmes dans le secteur des transports publics. De plus, les conductrices de bus ont obtenu un taux de satisfaction de 91 % lors de leur première année, contre 30 % pour les passagers utilisant les autres services de bus de la ville, selon un vote public. En outre, les conducteurs de La Rolita ont enregistré le deuxième nombre le plus bas de blessures dues à des accidents par rapport à tous les autres opérateurs de bus (principalement avec des conducteurs masculins).

Un exemple similaire peut être observé à Katmandou, au Népal, où les femmes assument de plus en plus le rôle de conductrices de Safa Tempo (véhicules électriques à trois roues), rompant ainsi avec les normes traditionnelles en matière de genre et parvenant à l'indépendance financière. Au cours des deux dernières décennies, le nombre d'opératrices de Safa Tempo est passé d'une vingtaine à plus de 500. Les femmes ont profité de cette opportunité pour subvenir aux besoins de leur famille, éduquer leurs enfants et même développer leurs activités en possédant des véhicules ou en gérant des stations de recharge. Malgré le harcèlement et la discrimination des autorités et les préjugés de la société, ces femmes sont devenues des entrepreneuses autonomes et contribuent à la transition du Népal vers des systèmes de transport plus propres. Leurs efforts ne remettent pas seulement en question les stéréotypes de genre, mais contribuent également à réduire l'utilisation des combustibles fossiles et à soutenir les objectifs du Népal en matière de neutralité carbone.<sup>1</sup>



<sup>1</sup> <https://www.fhi360.org/articles/meet-women-driving-electric-public-transit-vehicles-katmandu/>

## Obstacles à l'emploi des femmes dans le secteur des transports



Source : Esther Blodau

### → Étape 11 Suivi, adaptation et communication

Un suivi efficace est essentiel pour garantir que chaque activité du Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) a l'impact escompté et que des ajustements peuvent être apportés en temps réel en fonction de l'évolution des besoins de la communauté. Les autorités municipales doivent mettre en œuvre un système complet qui, en plus de suivre les progrès réalisés à l'aide d'indicateurs clairs et sensibles au genre, engage activement les utilisateurs afin d'affiner le plan. Les pratiques suivantes sont essentielles à ce processus :

- **Créer des canaux dédiés au retour d'information des utilisateurs.** Mettre en place des méthodes claires, telles que des portails en ligne, des boîtes à idées aux arrêts de transport public, ou des enquêtes régulières, afin que les citoyens, en particulier les femmes, puissent partager directement leurs expériences et apporter leur contribution. Cette ligne de communication directe permet de s'assurer que la performance du plan est continuellement alimentée par les usagers du système de transport.
- **Établir des consultations régulières avec les groupes de femmes.** En organisant des réunions périodiques ou des sessions de groupes de discussion avec les organisations communautaires représentant les intérêts des femmes, les autorités peuvent recueillir des informations

plus approfondies sur les défis actuels et les réussites des mesures mises en œuvre. Cette approche collaborative permet d'aligner le PMUD sur les besoins réels des utilisatrices et de veiller à ce que l'engagement des parties prenantes soit aussi authentique qu'efficace.

- **Réaliser des évaluations d'impact de genre régulières.** Prévoir des évaluations qui mesurent spécifiquement l'impact de chaque intervention sur les différents genres. Ces évaluations doivent passer en revue les indicateurs clés, notamment la sécurité, l'accessibilité et la satisfaction du service. L'analyse régulière de ces données permet au PMUD d'intégrer pleinement la dimension de genre.
- **Mettre à jour les mesures en fonction des nouveaux besoins.** Utiliser le retour d'information et les résultats des évaluations pour procéder à des ajustements et améliorations en temps opportun. Lorsque les données indiquent que des interventions spécifiques n'atteignent pas leurs objectifs ou que de nouveaux défis sont apparus, le plan doit être révisé en conséquence. Cette flexibilité garantit que le PMUD demeure un document vivant, évoluant en parallèle avec les transformations sociales et les dynamiques de mobilité urbaine.

## Femmes et mobilité dans les économies émergentes : une formation en ligne

Women Mobilize Women a mis au point une formation en ligne gratuite de six semaines sur la planification des besoins de mobilité des femmes, intitulée Women and Mobility in Emerging Economies (Femmes et mobilité dans les économies émergentes). Cette formation est disponible à l'adresse : <https://transformative-mobility.org/training/an-introduction-to-gender-and-mobility-in-emerging-economies/>

Elle couvre ce qui suit :

- Habitudes de mobilité des femmes et besoins correspondants en matière de transport
- Importance des modes de déplacement des femmes et des besoins correspondants en matière de services de mobilité
- Sécurité personnelle et routière : une attention particulière aux besoins des femmes
- Comment encourager davantage de femmes à travailler dans le secteur des transports
- Mise en place : planification, action et évaluation
- Collecte de données à des fins de planification, de sensibilisation et d'évaluation

19

### Suivi des progrès en matière de genre dans la région de Baixada Santista, au Brésil

Le Programme dédié au genre intersectionnel constitue une caractéristique du PMUD de Baixada Santista. Ce programme est conçu pour garantir l'intégration systématique de la dimension de genre dans la mise en œuvre et le suivi du plan. Plus précisément, le PMUD énonce plus de 25 directives dans le cadre de ce programme, notamment l'établissement d'un protocole basé sur le genre pour prévenir et traiter le harcèlement et les agressions sexuelles dans le système de transport public, l'obligation pour les opérateurs de transport de suivre une formation sur la sensibilité au genre et l'augmentation du recrutement et de la représentation des femmes dans les emplois du secteur des transports.

Pour superviser l'exécution de ces actions réactives au genre, le PMUD propose la création d'un bureau dédié au Programme d'intersectionnalité de genre. Ce bureau serait chargé de collecter des données ventilées par genre, de contrôler l'impact des mesures mises en œuvre sur les différents groupes d'utilisateurs et d'apporter les corrections nécessaires. Des indicateurs quantitatifs ont également été définis, tels que le pourcentage de femmes employées dans le secteur des transports et la fréquence des incidents de harcèlement signalés, afin d'évaluer le succès des efforts d'intégration de la dimension de genre au fil du temps.



#### → Étape 12 Examen et enseignements tirés

Après avoir franchi avec diligence chaque étape, de l'évaluation initiale au suivi et à l'évaluation dans une perspective de genre, on pourrait penser que le processus est terminé. Cependant, ce n'est que le début d'une nouvelle phase dans le parcours cyclique et adaptatif du Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD).

Les villes relèvent de systèmes dynamiques qui évoluent constamment en raison des changements démographiques, technologiques et environnementaux. Par conséquent, le PMUD doit rester flexible et réactif, notamment pour répondre aux divers besoins de mobilité de tous les genres. Cette dernière étape est cruciale pour favoriser l'amélioration continue et renforcer l'engagement en faveur d'une mobilité inclusive et équitable entre les genres.

À ce stade, il est essentiel de réfléchir, de partager et d'élaborer des stratégies en :

- Évaluant les réalisations et en identifiant les lacunes en matière de promotion de l'équité entre les genres tout au long du processus de planification et de mise en œuvre.
- Engageant les parties prenantes, notamment les femmes et les groupes marginalisés, à partager leurs expériences, à fournir un retour d'information et à s'assurer que leurs voix influencent les actions futures.

- Identifiant les défis émergents et en co-crédant des solutions de mobilité innovantes et inclusives.
- Analysant les forces et les faiblesses en matière de prise en compte des besoins spécifiques liés au genre et en réfléchissant aux objectifs non atteints afin d'éclairer le cycle de planification suivant.

Les enseignements tirés de cet examen ne sont pas simplement rétrospectifs, ils sont stratégiques. Lorsqu'ils sont systématiquement documentés et communiqués, ces enseignements constituent la base d'un processus de planification renouvelé, informé et inclusif, ancré dans l'équité de genre et le développement urbain durable.

# Références

**De Madariaga, B.S. and Roberts, M.** (2013) *Fair Shared Cities: The Impact of Gender Planning in Europe*. Routledge.

**ECOSOC** (1997) United Nations Economic and Social Council. Disponible à l'adresse : <https://www.un.org/ecosoc/en/home> (Accès : 29 avril 2023).

**GIZ.** (2024). *Mind the mobility gender data gap*. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ). [https://gender-works.giz.de/wp-content/uploads/2024/01/128\\_English\\_GG1\\_APLAK\\_Mind-the-Mobility-Gender-Data-Gap.pdf](https://gender-works.giz.de/wp-content/uploads/2024/01/128_English_GG1_APLAK_Mind-the-Mobility-Gender-Data-Gap.pdf)

**Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)** and **Safetipin.** (2017). *Women and Transport in Indian Cities*. [PDF]. Disponible à l'adresse : [https://www.itdp.in/wp-content/uploads/2017/12/171215\\_Women-and-Transport-in-Indian-Cities\\_Final.pdf](https://www.itdp.in/wp-content/uploads/2017/12/171215_Women-and-Transport-in-Indian-Cities_Final.pdf)

**MobiliseYourCity** (2023). *Élaboration de Plans de Mobilité Urbaine Durable. Lignes directrices pour les zones géographiques*. MobiliseYourCity

**MobiliseYourCity** (n.d). Guide thématique. Processus participatifs de la planification de la mobilité urbaine

**OCDE** (2023) *Boîte à outils pour l'intégration et la mise en œuvre de l'équité entre les genres*. Paris : OCDE. Disponible à l'adresse : [https://www.oecd.org/en/publications/toolkit-for-mainstreaming-and-implementing-gender-equality-2023\\_3ddef555-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/toolkit-for-mainstreaming-and-implementing-gender-equality-2023_3ddef555-en.html)

**Shah, S. et Raman, A** (2019) *What Do Women and Girls Want from Urban Mobility Systems?* Ola Mobility Institute (OMI).

**SUM4All** (2019) *Global Roadmap of Action Toward Sustainable Mobility: Gender. Sustainable Mobility for All*. Disponible à l'adresse : <http://pubdocs.worldbank.org/en/229591571411011551/Gender-Global-Roadmap-of-Action.pdf> (Accès : 12 novembre 2020).

**SuM4All** (2022) *Sustainable Mobility in South Africa: Gender and Mobility Assessment and Roadmap for Action*. Banque mondiale.

**The Urban Catalysts** (2024) *Framework to collect and analyse gender disaggregated travel data from public transport ticketing systems*. The Urban Catalysts: Mumbai.

**UNICEF.** (2020). *Gender-transformative programming*. United Nations Children's Fund. <https://www.unicef.org/lac/en/media/43146/file>

**Banque mondiale** (2015) *Gender equality in transport is good for business: Suggestions to ensure successful gender mainstreaming*. Disponible à l'adresse : <https://blogs.worldbank.org/transport/gender-equality-transport-good-business-suggestions-ensure-successful-gender-mainstreaming> (Accès : 2 mai 2023).

**Banque mondiale** (2022) *Unlocking gender differences: designing inclusive and safe public transport systems. Guidance brief based on the Toolkit for Enabling Gender Responsive Urban Mobility and Public Spaces, India*. Banque mondiale.

**Groupe de la Banque mondiale et SuM4All** (2022) *Sustainable Mobility in South Africa: Gender and Mobility Assessment and Roadmap for Action*. Feuille de route.

# Annexe 1 :

## Liste de contrôle des bonnes pratiques

Cette liste de contrôle des bonnes pratiques a été élaborée sur la base d'un examen des orientations fournies par MobiliseYourCity pour la préparation d'un Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD), ainsi que d'un examen des bonnes pratiques recommandées en matière de mobilité et de genre. Les références consultées pour l'examen sont répertoriées ci-dessus.

Il s'agit d'une liste de contrôle complète des « bonnes pratiques » qui peut contribuer à l'élaboration d'un Plan de Mobilité Urbaine Durable (PMUD) transformateur en matière de genre. Comme indiqué précédemment, ce guide thématique met l'accent sur une approche sensible au genre et propose des outils pour la mettre en œuvre. Bien qu'il ne soit pas possible d'inclure tous les éléments de la liste de contrôle lors de l'élaboration d'un PMUD, il s'agit d'une référence utile à garder à portée de main.

### Phase 1 Préparation et analyse

#### *Passation de marché et équipe de projet*

- L'attribution du marché a été jugée en fonction des compétences en matière de genre. ☐
- Le CdC ou les TdR exigeaient que le genre soit pris en compte dans l'élaboration du PMUD. ☐
- L'équipe de consultants comprenait des spécialistes du genre. ☐
- Le travail sur le CdC a nécessité une analyse des écarts entre les genres dans les politiques, plans, initiatives, consultations et recommandations en matière de mobilité. ☐
- Des ressources financières ou humaines ont été allouées à la collecte et/ou à l'analyse de données ventilées par genre. ☐
- La planification et l'analyse des questions de genre ont été dirigées par un membre expérimenté de l'équipe. ☐
- L'équipe de projet était équilibrée en termes de genre. ☐

#### *Dans le rapport de diagnostic*

- L'impact de genre de l'infrastructure a été noté. ☐
- Des lacunes ont été observées dans les données sur le genre. ☐
- La collecte de données a permis d'atténuer les lacunes en matière de données sur le genre. ☐
- Des données ventilées par genre sur les comportements de déplacement et les modes de mobilité ont été collectées et analysées. ☐
- Le rapport de diagnostic comprend une évaluation des services du premier et du dernier kilomètre sous l'angle du genre. ☐
- Le rapport de diagnostic comprend des audits relatifs à la sécurité, aux infrastructures séparées et à la signalisation, réalisés sous l'angle du genre. ☐
- Le rapport diagnostic comprend une évaluation de la marche à pied sous l'angle du genre. ☐
- Les mécanismes de collecte de données du rapport de diagnostic ont clairement pris en compte le temps des femmes et d'autres contraintes, afin de garantir que leurs voix ne soient pas exclues. ☐
- Les groupes de discussion comprennent exclusivement des femmes. ☐

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Les groupes de discussion non spécifiques aux femmes sont équilibrés en termes de genre.                                                                                                                                                                                                                                                                             | <input type="radio"/>                                                                                                     |
| L'évaluation des opérations de transport public prend explicitement en compte les questions de genre.                                                                                                                                                                                                                                                                | <input type="radio"/>                                                                                                     |
| La collecte et l'analyse des données vont au-delà des questions de sécurité et d'éclairage et permettent de recueillir des informations sur d'autres besoins en matière de transport.                                                                                                                                                                                | <input type="radio"/>                                                                                                     |
| Les femmes, les jeunes filles et les minorités sexuelles/de genre ont manifestement été consultées et activement impliquées dans le processus de préparation du PMUD.                                                                                                                                                                                                | <input type="radio"/>                                                                                                     |
| Les évaluations des infrastructures prennent en compte les aspects liés à l'accessibilité, à la sécurité et à l'inclusion selon une perspective de genre.                                                                                                                                                                                                            | <input type="radio"/>                                                                                                     |
| Les opérations de transport public (pour chaque mode) ont été évaluées pour s'assurer qu'elles répondent aux besoins des femmes, des filles, des personnes en situation de handicap et d'autres groupes marginalisés.                                                                                                                                                | <input type="radio"/>                                                                                                     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abordabilité</li> <li>• Connectivité</li> <li>• Sécurité</li> <li>• Accessibilité</li> <li>• Fiabilité</li> </ul>                                                                                                                                                                                                           | <input type="radio"/><br><input type="radio"/><br><input type="radio"/><br><input type="radio"/><br><input type="radio"/> |
| L'état actuel des performances en matière d'intégration de la dimension de genre dans le système de mobilité de la ville est évalué.                                                                                                                                                                                                                                 | <input type="radio"/>                                                                                                     |
| La collecte des données a été effectuée dans la langue locale et des traducteurs étaient disponibles.                                                                                                                                                                                                                                                                | <input type="radio"/>                                                                                                     |
| Les mécanismes de collecte de données comprennent des mesures visant à garantir la participation des femmes et des groupes vulnérables.                                                                                                                                                                                                                              | <input type="radio"/>                                                                                                     |
| Des outils participatifs et de co-création ont été utilisés pour collecter des données sur le genre.                                                                                                                                                                                                                                                                 | <input type="radio"/>                                                                                                     |
| L'engagement des parties prenantes et les entretiens avec des informateurs clés pour le diagnostic incluent les ministères sociaux.                                                                                                                                                                                                                                  | <input type="radio"/>                                                                                                     |
| Des données quantitatives ventilées par genre, âge et revenu ont été collectées pour comprendre le comportement des voyageurs : les taux de déplacement, l'origine et la destination, le mode de déplacement, le coût du déplacement, les distances parcourues, la durée du déplacement et le temps de déplacement, et les déplacements avec des personnes à charge. | <input type="radio"/>                                                                                                     |
| Des données qualitatives ont été collectées pour comprendre les différences entre les genres dans les comportements de déplacement urbain et les attitudes, avec différents groupes d'âge et de revenus d'hommes, de femmes et de minorités de genre.                                                                                                                | <input type="radio"/>                                                                                                     |
| Les données ventilées par genre ont été présentées non seulement en ce qui concerne la répartition par mode de transport, mais également pour l'objet des déplacements, les préférences de mode, le temps de trajet, la distance et la fréquence des correspondances.                                                                                                | <input type="radio"/>                                                                                                     |

## Phase 2 Vision, définition d'objectifs et élaboration de scénarios

|                                                                                                                                      |                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Des scénarios prenant en compte la dimension de genre sont inclus dans la planification des scénarios du PMUD.                       | <input type="radio"/> |
| Le genre est pris en compte dans l'élaboration de la stratégie du PMUD.                                                              | <input type="radio"/> |
| Les visions et les objectifs du PMUD incluent explicitement l'égalité entre les genres et l'inclusivité.                             | <input type="radio"/> |
| Les objectifs du PMUD incluent explicitement l'égalité entre les genre et l'inclusivité.                                             | <input type="radio"/> |
| Les rôles et responsabilités institutionnels en matière d'intégration de la dimension de genre sont clairement définis dans le PMUD. | <input type="radio"/> |
| Des mesures et des actions spécifiques au genre sont incluses dans le plan stratégique.                                              | <input type="radio"/> |

### Phase 3 Planification des mesures

Les données ventilées par genre sont clairement intégrées et utilisées pour définir des mesures tenant compte de la dimension de genre.

☐

Les données ventilées par genre sont manifestement utilisées pour élaborer des mesures visant à atténuer les besoins identifiés en matière de genre.

☐

Des mesures et des interventions détaillées en matière de mobilité répondent aux besoins spécifiques des femmes et des groupes vulnérables.

☐

La dimension de genre est clairement intégrée dans le PMUD.

☐

Des indicateurs et des objectifs spécifiques au genre sont définis pour chaque mesure.

☐

Un budget est alloué pour la mise en œuvre des mesures.

☐

Des mécanismes sont mis en place pour assurer la participation continue des femmes et des groupes vulnérables à l'élaboration des mesures.

☐

Les rôles et responsabilités institutionnels en matière d'intégration de la dimension de genre sont définis dans le PMUD.

☐

Le PMUD comprend des mesures visant à engager et à recruter des femmes dans le secteur des transports.

☐

Les mesures vont au-delà des préoccupations en matière de sécurité et d'éclairage, pour prendre en compte des besoins plus nuancés.

☐

### Phase 4 Mise en œuvre et suivi

Un large éventail d'organisations et d'entités participent à la mise en œuvre des aspects liés au genre dans les projets de mobilité.

☐

Une entité de coordination est mise en place pour suivre, coordonner et accompagner les principaux responsables des agences dans la mise en œuvre des recommandations du PMUD en matière de genre.

☐

Le rôle et l'importance des femmes en tant que décideuses sont pris en compte dans les dispositions relatives aux institutions dans le PMUD.

☐

Des objectifs sont inclus dans le plan de suivi et d'évaluation pour les femmes dans la main-d'œuvre du secteur des transports, en lien avec les mesures du PMUD.

☐

Des données ventilées par genre sont collectées pour contrôler la mise en œuvre et l'impact des mesures du PMUD

☐

Des indicateurs et des objectifs clairs en matière de genre font l'objet d'un suivi et d'un rapport.

☐

Dans le cadre du suivi du programme PMUD, les femmes et les personnes d'autres genres sont consultées pour obtenir un retour d'information sur leurs expériences en matière de mobilité.

☐

Le PMUD est périodiquement évalué du point de vue du genre et mis à jour pour combler les lacunes.

☐

Les responsables de la mise en œuvre du PMUD et les décideurs sont tenus de rendre compte des résultats obtenus en matière d'égalité entre les genres.

☐

Les stratégies de communication utilisées pour sensibiliser le public au cours du processus du PMUD incluent les questions de genre.

☐

L'approche du suivi et de l'évaluation comprend une consultation continue pour s'assurer que les voix des femmes sont prises en compte lors de la phase de mise en œuvre et au-delà.

☐

## Annexe 2 :

# Boîtes à outils pour accompagner la planification de genre dans un PMUD

### **Guide thématique pour les processus participatifs de la planification de la mobilité urbaine : MobiliseYourCity**

Un guide thématique MobiliseYourCity sur la manière de mener une planification participative et un engagement des parties prenantes est disponible à l'adresse : <https://www.mobiliseyourcity.net/topic-guide-participatory-processes-urban-mobility-planning>

### **Toolkit for Enabling Gender Responsive Urban Mobility and Public Spaces : Banque mondiale**

La Banque mondiale a publié deux volumes d'une boîte à outils pratique intitulée « Toolkit for Enabling Gender Responsive Urban Mobility and Public Spaces ». L'accent est mis sur l'Inde, mais ses conseils sont applicables à l'échelle mondiale. Le volume 1 de cette boîte à outils se concentre particulièrement sur le rôle des politiques et des décideurs.

Le volume 2 fournit des outils pratiques aux agences de mise en œuvre. Le guide comprend des informations sur la conception d'un programme de mobilité urbaine et d'espace public sensible au genre, l'évaluation de la situation actuelle, le renforcement de la planification et des politiques, le renforcement des capacités et la sensibilisation, ainsi que l'amélioration de l'infrastructure et des services pour des transports publics égaux en termes de genre.

Il est disponible en ligne à l'adresse : <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099651410192229435/idu01ef8184c02ec004af50ae850e22d67ee8c62> et à l'adresse : <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/128bcb06-0fc4-5c1d-9a2b-fc6e9ce47b03>

### **Women-Friendly Urban Planning Toolkit: Cities Alliance**

Le document Women-Friendly Urban Planning Toolkit de Cities Alliance fournit un cadre de planification qui décrit l'intégration de la dimension de genre à chaque étape des projets urbains dans le cadre de processus participatifs. Il prend en compte l'intersectionnalité comme principe de développement stratégique des projets et cherche à combiner le genre avec des approches participatives afin d'assurer une gouvernance inclusive. Il est disponible à l'adresse : <https://www.citiesalliance.org/resources/publications/cities-alliance-knowledge/women-friendly-urban-planning-toolkit>

### **Her City: A guide for cities to sustainable and inclusive urban planning and design, together with girls: UNHABITAT**

L'outil Her-City, développé par UN-Habitat, est un guide qui accompagne la planification et la conception urbaines durables et inclusives à travers le prisme des filles. Cet outil fournit des lignes directrices pour la mise en œuvre de projets en faveur des filles et des femmes dans le domaine du développement urbain, qui peuvent être appliquées à tous les projets. Elle est disponible à l'adresse : <https://unhabitat.org/her-city-a-guide-for-cities-to-sustainable-and-inclusive-urban-planning-and-design-together-with>

### ***Gender Imbalance in the Transport Sector, a Toolkit for Change: Sum4All***

Afin d'aider les organisations à accroître la représentation des femmes au sein des structures et institutions de travail, Sum4All (Sustainable Mobility for All) a développé une boîte à outils visant à modifier la façon dont les femmes sont représentées et employées dans le secteur des transports. Il peut être téléchargé à l'adresse : [https://www.sum4all.org/data/files/gender\\_imbalance\\_in\\_the\\_transport\\_sector\\_a\\_toolkit\\_for\\_change.pdf](https://www.sum4all.org/data/files/gender_imbalance_in_the_transport_sector_a_toolkit_for_change.pdf).

Cette boîte à outils tient compte des éléments suivants :

- Stéréotypes de genre pour certains emplois, en particulier les emplois techniques
- Cultures d'entreprise discriminatoires
- Manque de flexibilité dans le travail et les dispositifs de garde d'enfants
- Plafonds de verre invisibles et possibilités de carrière limitées
- L'équité entre les genres et son lien avec la diversité au sens large, les comportements et le changement culturel.

### ***Gender Analysis Toolkit for Transport Policies: International Transport Forum***

Le document Gender Analysis Toolkit for Transport de l'International Transport Forum, disponible à l'adresse <https://www.itf-oecd.org/itf-gender-analysis-toolkit-transport-policies>, propose de précieux outils, notamment :

- Une [liste de contrôle sur l'égalité des genres](#) facilite l'évaluation de l'intégration de la dimension de genre dans un projet et favorise la transparence en fournissant un simple score d'égalité des genres comme point de référence.
- Des [indicateurs sur le genre](#) aident les responsables de projets et les décideurs politiques à sélectionner les indicateurs les plus appropriés pour mesurer l'égalité entre les genres dans leur projet et à identifier les données pertinentes.
- Un [questionnaire sur le genre](#) propose un modèle prêt à l'emploi pour concevoir des enquêtes et des processus de collecte de données. Combinés, ces trois outils du document Gender Analysis Toolkit for Transport de l'ITF fournissent aux praticiens un ensemble simple mais complet d'outils pour faire progresser la neutralité de genre dans le transport.

### ***Gender Sensitive Mini-Bus Services & Transport Infrastructure for African Cities: A Practical Toolkit: Flone Initiative***

Au Kenya, Flone Initiative a publié une boîte à outils pratique sur la conception d'infrastructures de transport public sensibles au genre pour les villes africaines. Elle est disponible à l'adresse : <https://floneinitiative.org/gender-toolkit/>

Cette boîte à outils est basée sur une étude de la mobilité liée aux soins et une évaluation de l'équité entre les genres du réseau de transport par minibus de Nairobi.

### ***Global Roadmap of Action toward Sustainable Mobility and Gender: Sum4All***

En 2019, Sum4All (Sustainable Mobility for all) a publié une feuille de route intitulée Global Roadmap of Action toward Sustainable Mobility and Gender. Le chapitre 3 comprend une liste détaillée ou un catalogue de mesures susceptibles de favoriser la mobilité durable et l'égalité entre les genres. Cette feuille de route est disponible sur le site Web de MobiliseYourCity, à l'adresse : <https://www.mobiliseyourcity.net/sites/default/files/2021-03/Gender-Global-Roadmap-of-Action.pdf>.

### ***Counting Women so that Women Count***

En 2020, la FIA Foundation a étudié l'état des données sur le transport et le genre. Dans un rapport intitulé « "Counting Women so that Women Count », la fondation a tiré les conclusions suivantes :

En matière de collecte et d'analyse des données, il n'est pas acceptable de continuer comme si de rien n'était. Des modèles de transport plus inclusifs et durables nécessitent des données ventilées par genre, à la fois quantitatives et qualitatives. La collecte de meilleures données sur les habitudes et les besoins des femmes en matière de transport est un premier pas vers un transport plus inclusif. Des technologies libres d'accès permettent d'améliorer la qualité et la fréquence de la collecte des données, ainsi que leur analyse, et il convient de les utiliser dans la mesure du possible.

Les données ne sont pas une fin en soi, mais constituent l'un des principaux outils utilisés pour orienter les décisions. Les données relèvent d'un « bien public » qui doit systématiquement inclure tous les groupes de la société, en particulier les femmes, déjà grandes utilisatrices des transports publics. Le manque actuel d'informations ne permet pas de fixer des niveaux de référence ni d'effectuer une analyse correcte.

Ce rapport est disponible à l'adresse : [www.fiafoundation.org](http://www.fiafoundation.org).



# Imprint

## Publié par le

Secrétariat du Partenariat MobiliseYourCity, Bruxelles  
Initiative pour une mobilité urbaine transformatrice (TUMI)  
et Women Mobilize Women (WMW)

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit  
(GIZ) GmbH Projet sectoriel de la mobilité durable  
Bonn et Eschborn

E [info@giz.de](mailto:info@giz.de)  
I [www.giz.de](http://www.giz.de)

Friedrich-Ebert-Allee 32 + 36  
53113 Bonn  
T +49 228 44 60-1047

Dag-Hammarskjöld-Weg 1-5  
65760 Eschborn  
T +49 6196 79-2650

## Au nom du

Ministère fédéral de la coopération économique et  
du développement (BMZ) ; Division 423 – Énergie,  
développement urbain, mobilité, infrastructure

## Conception

Concept : Jacopo Giavoli, Hannah Behr  
Conception graphique : Consortium EYES-OPEN et  
weissbunt, Berlin

Août 2025

 [www.transformative-mobility.org](http://www.transformative-mobility.org)

 Initiative pour une mobilité urbaine transformatrice

 tuminiative

 Initiative pour une mobilité urbaine transformatrice

 [www.womenmobilize.org](http://www.womenmobilize.org)

 Women Mobilize Women

 <https://mobiliseyourcity.net/>

 MobiliseYourCity

 Partenariat MobiliseYourCity